

Réponses aux questions fréquemment posées concernant le Projet de Contournement Autoroutier de Bordeaux (CAB)

1°) Comment la DRE justifie-t-elle son projet de CAB ?

2°) Quelle est la part des transports routiers dans les émissions de CO2 (gaz à effet de serre) ?

3°) Quelle est la part des transports routiers dans les émissions de polluants dans la région de Bordeaux ?

4°) Quelle est la part du trafic poids lourds, dans la traversée de l'agglomération bordelaise ?

5°) Quelles sont les causes de la croissance du trafic routier de marchandises ?

6°) La croissance du trafic de poids lourds est-elle inéluctable ?

7°) Quelle serait la surface d'espaces naturels détruits par le projet de CAB ?

8°) Quels seraient les besoins en granulats nécessaires au projet de CAB ?

9°) Un bilan carbone du projet de CAB a-t-il été fourni par le maître d'ouvrage ?

10°) Faut-il réduire nos émissions de gaz à effet de serre ?

11°) Quelle est la consommation énergétique des transports routiers en Aquitaine ?

12°) Quelle est l'efficacité énergétique des transports routiers ?

13°) L'Aquitaine est-elle sous-équipée en infrastructure autoroutière ?

14°) Quels sont les moyens de réguler la croissance du trafic routier de marchandise ?

15°) Qu'est-ce qu'une éco-redevance ?

16°) Pourquoi une éco-redevance ?

17°) Quel est le système de taxation des poids lourds mis en place en Suisse ?

18°) Quel est l'impact de nos modes de consommation sur les transports ?

[1] Comment la DRE justifie-t-elle son projet de CAB ?

La Direction Régionale de l'Équipement justifie le projet de CAB en extrapolant les courbes actuelles d'évolution du trafic routier le long du corridor Atlantique:

- croissance du trafic de voyageurs (de 2003 à 2020) : de +54% à +109%
- croissance du trafic de marchandises (de 2003 à 2020) : +84%

Ces hypothèses d'évolution du trafic routier signifieraient une croissante équivalente des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques

[2] Quelle est la part des transports routiers dans les émissions de CO2 (gaz à effet de serre) ?

Les transports routiers constituent la première cause d'émissions de CO2 d'origine anthropique en France (32%) et en Aquitaine (plus de 50%).

[3] Quelle est la part des transports routiers dans les émissions de polluants dans la région de Bordeaux ?

A l'échelle de l'aire urbaine de Bordeaux, le transport routier est à l'origine de 18% des émissions de SO2, de 78% des émissions d'oxyde d'azote (NOx), de 85% des émissions de CO et de 51% des émissions de composés organiques volatils (COV) (source : Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération bordelaise)

[4] Quelle est la part du trafic poids lourds, dans la traversée de l'agglomération bordelaise ?

Le trafic de poids lourds dans la traversée de l'agglomération bordelaise représente de 20 à 35% du trafic routier, en terme de véhicules/jour. En taux d'occupation de la voirie, les poids lourds constituent 70% du trafic (la surface au sol d'un poids lourd est en moyenne 6 fois supérieure à celle d'une voiture particulière).

[5] Quelles sont les causes de la croissance du trafic routier de marchandises ?

La croissance du trafic routier de marchandise, est due à:

- la dérégulation croissante du transport routier de marchandises combinée à l'élargissement depuis sa création de l'Union Européenne.
- une politique européenne d'infrastructures favorisant clairement la route.
- la déconnexion entre lieux de production des biens et lieux de leur consommation.
- des modes alternatifs (rail, fluvial,...) en situation de sous-investissement chronique, et moins compétitifs

(source FNE)

[6] *La croissance du trafic de poids lourds est-elle inéluctable ?*

La croissance du trafic de poids lourds n'est pas inéluctable.

Des causes externes à notre pays peuvent conduire à un retournement de tendance:

- tensions croissantes sur l'approvisionnement pétrolier (hausse des prix, raréfaction)
- ralentissement de la croissance chez nos voisins européens
- aggravation des risques climatiques justifiant des mesures draconiennes de limitation des émissions

La France peut aussi décider de mettre en place des taxes et règlements pour limiter cette croissance.

[7] *Quelle serait la surface d'espaces naturels détruits par le projet de CAB ?*

Les quelques 100 km du projet de CAB détruiraient 1500 hectares de sols naturels (vignes, forêts, prés...), auquel il faut rajouter une surface équivalente liée à l'urbanisation le long de l'infrastructure (entrepôts logistiques...).

[8] *Quels seraient les besoins en granulats nécessaires au projet de CAB ?*

La construction du CAB nécessiterait l'apport d'environ 4 millions de M3 de matériaux pour la réalisation des tronçons routiers et plus de 400 000 tonnes de granulats pour les bétons des ouvrages, ce qui entraînerait l'ouverture de nouvelles gravières et carrières dans le département

Les besoins totaux du projet représentent la totalité de la consommation annuelle de toute la Gironde.

Le transport des matériaux de construction représente plus de 10% du trafic marchandises en tonnes.km en Aquitaine, soit plus du quart des flux intra-aquitains.

[9] *Un bilan carbone du projet de CAB a-t-il été fourni par le maître d'ouvrage ?*

La Direction Régionale de l'Équipement n'a pas fourni un bilan carbone du projet de CAB.

On peut aisément supposer, qu'en prenant en compte l'impact de la construction de l'infrastructure et l'impact de l'augmentation du trafic routier, le bilan carbone d'un tel projet serait catastrophique.

[10] Faut-il réduire nos émissions de gaz à effet de serre ?

Les députés (membres de la mission parlementaire à l'effet de serre) viennent de rappeler que le changement climatique constituait la plus grande menace du XXI^e siècle.

Ils recommandent une réduction de 25% des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020 : cette réduction concerne tout particulièrement les transports routiers, principal émetteur de gaz à effet de serre.

Par ailleurs, la France s'est donnée comme objectif la réduction d'un facteur 4 de ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050.

[11] Quelle est la consommation énergétique des transports routiers en Aquitaine ?

Les transports routiers en Aquitaine représentent près de 87% de la consommation des produits pétroliers et 47% de sa consommation totale d'énergie.

[12] Quelle est l'efficacité énergétique des transports routiers ?

En terme de dépenses énergétiques, les transport routiers sont 2 à 3 fois moins efficaces que les transport ferroviaires, en transport interurbain de voyageurs ou de marchandises

[13] L'Aquitaine est-elle sous-équipée en infrastructure autoroutière ?

L'Aquitaine, région peuplée d'environ 3 millions d'habitants dispose actuellement d'une densité d'autoroute de 196 km/million d'habitants , à comparer à la moyenne nationale qui est de 175 km/million d'habitants et à une moyenne européenne de 132 km/million d'habitant .

Le projet de CAB, ajouté au projet d'autoroute A65 Langon/Pau, contribuerait à sur-équiper l'Aquitaine en autoroutes ,détournant d'importants moyens financiers au détriment d'investissements collectifs plus utiles (logements, université, écoles ...) .

[14] Quels sont les moyens de réguler la croissance du trafic routier de marchandise ?

On peut réguler la croissance du trafic routier de marchandise par les taxes ou les règlements.

Des pays comme la Suisse, l'Allemagne, l'Autriche ont mis en place des redevances kilométriques pour les poids lourds, représentatives de leurs coûts externes (pollution ...), et permettant de limiter la croissance du trafic de poids lourds.

L'Europe autorise la mise en place d'une eurovignette, représentative du coût d'utilisation des infrastructures

France Nature Environnement milite en faveur de la mise en place d'une éco-redevance pour les poids lourds.

[15] Qu'est-ce qu'une éco-redevance ?

Cette éco-redevance qui intègre également les coûts d'infrastructure, correspond à l'application du principe du pollueur payeur au domaine du transport routier de marchandises. Les poids lourds génèrent de nombreux coûts qui ne sont pas pris en compte dans les prix payés par les acteurs économiques mais sont pris en charge par la collectivité.

Ces « coûts externes » du transport routier de marchandises sont principalement la contribution au réchauffement climatique, la pollution de l'air, le bruit, la congestion ainsi que les accidents.

La solution consiste donc à faire payer tous ces coûts aux transporteurs, afin d'établir un coût juste, qui tienne compte des impacts environnementaux du transport routier de marchandises.

L'éco-redevance doit également intégrer les coûts d'infrastructure (construction et entretien des routes) qui ne sont pas entièrement payés par les poids lourds.

[16] Pourquoi une éco-redevance ?

La mise en place d'une éco-redevance sur le transport routier de marchandises présente plusieurs avantages.

Elle permet de financer l'entretien des routes tout en développant les transports alternatifs plus respectueux de l'environnement (fret ferroviaire, fret fluvial,...)

Elle s'applique sur l'ensemble des poids lourds quelle que soit leur nationalité : elle n'est donc pas discriminatoire pour les entreprises françaises et permet de rétablir des conditions de concurrence plus saines.

Elle rehaussera les coûts du transport et permettra donc de diminuer ces transports absurdes, qui sont les résultats des trop grands écarts de salaire entre les habitants des différents pays européens et du faible coût du transport qui permet des gaspillages et des organisations économiques dévoreuses de transport.

Elle permet donc la mise en œuvre d'une politique des transports plus soutenable pour notre environnement.

[17] Quel est le système de taxation des poids lourds mis en place en Suisse ?

En Suisse, s'applique depuis 2001 une RPLP (Redevance Poids Lourds liée aux Prestations). La mise en place de cette redevance répond à l'objectif constitutionnel de transfert des marchandises de la route vers le rail. 2/3 de la recette permet de financer les tunnels ferroviaires suisse, l'autre tiers étant reversé aux cantons suisses pour l'entretien des routes.

Depuis sa mise en œuvre, plusieurs progrès sont à noter :

- Une diminution de nombre de camions (environ 10% en 5 ans)
- Un environnement ménagé (baisse des émissions polluantes)
- Une recette conforme aux prévisions (484 millions d'Euros de recette nette)
- Un impact très modeste sur le renchérissement des prix à la consommation (environ 0,5% en 5 ans)

(source FNE)

[18] Quel est l'impact de nos modes de consommation sur les transports ?

Les transports sont le reflet de l'intensification des échanges entre les différents pays européens. Mais ils sont aussi le reflet des différences de salaires, de conditions de vie entre ces pays et du coût très faible des transports.

Dans un objectif de profit à court terme, il est plus rentable que des pommes de terre françaises soient épluchées en Italie pour devenir ensuite des frites françaises ! Ou que des crevettes pêchées au Danemark soient envoyées au Maroc pour être décortiquées, avant de revenir en Europe du Nord.

Cette division internationale du travail ne cesse d'accroître la demande de transports « absurdes ».

Il s'agit donc d'agir de façon citoyenne en privilégiant la consommation de produits locaux et d'accepter que les produits commandés sur Internet le soir ne soient pas livrés dès le lendemain matin chez soi.

(source FNE)