

Concertation A63 - 30 avril 2023



Vital Baude
Conseiller régional
Conseiller municipal d'Arcachon
Groupe Écologiste, solidaire et Citoyen

Scénario 1 : pas d'élargissement.

Scénario 2 : élargissement avec mise à 2 fois 3 voies sur 35 kilomètres, financé par une concession et donc un péage autoroutier sur l'A63 et l'A660. Coût des travaux : 290 millions d'euros.

Scénario 3 : aménagement en 2 fois 3 voies sur 7 kilomètres par des crédits publics entre la rocade et Cestas pour 55 millions d'euros.

La mise à 2 fois 3 voies droit dans l'entonnoir de la rocade

Augmenter la taille de l'A63 ne servirait à rien puisque l'autoroute aboutira dans un entonnoir dans le sens Bayonne Bordeaux qui pose problème. En effet, aux heures de pointes, la vitesse moyenne de la circulation de la rocade bordelaise est de 12 km/h. Quel que soit le nombre de voies de l'A63 ou leur fonction (réservées aux camions, voitures, covoiturage, autocars), les véhicules auraient du mal à s'insérer dans le flux saturé de la rocade. L'efficacité des scénarios 2 et 3 serait donc ridicule au regard des lourds investissements envisagés.

Un projet d'amplification des inégalités sociales

Avec ou sans péage, le choix politique de la mise à 2 fois 3 voies conduirait à de fortes inégalités sociales. Avant même de futures évolutions, les tarifs annoncés de péage entraîneraient pour un travailleur au SMIC habitant à Salles et travaillant dans la métropole un coût de péage représentant plus de 5% de son salaire net. C'est proprement inacceptable. Avec la mise en 2 fois 3 voies sans péage, ce sont les contribuables qui paieraient et dans tous les cas, la hausse inéluctable du coût de l'énergie (fossile ou électrique), pèsera lourdement sur les plus modestes sans solution de transports en commun accessibles.

Un parti pris pour la concession autoroutière au bénéfice du privé mais aussi de l'Etat

A travers les déclarations de ses représentants, les hypothèses biaisées du dossier, les méthodes de calculs contestables, l'Etat ne laisse aucun doute sur le scénario qui a sa préférence. Et pour cause, on peut estimer qu'entre la TVA et les impôts payés par la société autoroutière, c'est entre 30 et 35 M€/an de rentrées fiscales que la concession (scénario 2) générerait. C'est la véritable raison pour laquelle l'État veut modifier et concéder

cette portion d'autoroute.

La mise à 2 fois 3 voies une hérésie évidente pour lutter contre le dérèglement climatique

La loi climat et résilience ambitionne de diviser par six au moins d'ici à 2050 les émissions de gaz à effet de serre. Les transports sont la première source d'émissions (28 % du volume total), devant le logement (24 %) et l'alimentation (18 %). Dans ces émissions de gaz à effet de serre liées aux transports, les voitures particulières occupent une place prépondérante, tout comme les poids lourds et les véhicules légers.

Les scientifiques alertent sur la nécessité de reporter massivement le transport des marchandises des camions vers le fret ferroviaire ou maritime. Les experts expliquent que la conversion vers l'électrique d'une partie du parc automobile ne suffira pas et qu'il est impératif de multiplier les transports collectifs du quotidien. Cette urgence est accentuée par la hausse inéluctable du coût de l'énergie (fossile ou électrique) dont dépendent les ménages les plus modestes sans solutions de transport en commun pour aller travailler.

L'Etat semble avoir deux cerveaux, un qui promet, à travers la loi climat et résilience, de réduire de 55% les gaz à effet de serre en 2030, et l'autre qui répond positivement aux lobbies des transports routiers. L'Etat oublie allègrement que les transports sont la première source d'émissions et que toute nouvelle voie de circulation est associée à des augmentations de trafic.

Un scénario 1 bis à privilégier pour se concentrer sur les urgences

Investir pour plus de voiture et de camions en faisant les poches des automobilistes (scénario 2) ou en détournant de précieuses ressources financières publiques (scénario 3) seraient des aberrations écologiques et sociales.

L'urgence est d'investir pour transférer le trafic routier international vers le fret ferroviaire et maritime en plus de favoriser la relocalisation des productions, les circuits courts et la sobriété. Les seuls investissements acceptables sur le périmètre de cette concertation sont les investissements pour la mise en sécurité et la mise aux normes environnementales de l'A660 et de l'A63.