LE DOSSIER DE CONCERTATION JUSTIFIE UN PEAGE ENTRE BORDEAUX ET ARCACHON EN APPLICATION DU PRINCIPE D’EGALITE DEVANT LE PEAGE : INFO OU INTOX ?

Dans l’option recours à la concession, il est dit que le principe d’égalité de l’usager devant le péage ne permet pas la gratuité, sauf exception. Il est ainsi envisagé des portiques de péage à chaque extrémité et entre chaque échangeur pour que l’usager paye selon la distance réellement parcourue.

Ce qui est choquant, c’est que le même principe d’égalité ne produit pas les mêmes effets selon les voies sur lesquelles il s’appliquent et selon le moment où la concession a été mise en place. Ainsi, les usagers de l’autoroute A10 au nord de Bordeaux empruntent depuis de nombreuses années une voie concédée entre St André de Cubzac et Lormont sans acquitter aucun péage. Pourtant, c’est bien le concessionnaire qui a pris en charge les travaux de mise à 2x3 voies et le doublement du viaduc sur le Dordogne. Cette section a été «adossée» à la concession de l’A10 entre Poitiers et St André de Cubzac au début des années 2000. On nous dit que le système d’adossement n’est administrativement et juridiquement plus possible. Il n’empêche que le principe d’égalité ne sera pas respecté entre les usagers de cette voie et ceux de l’A63 selon le projet présenté.

La mise aux normes autoroutières de la N10 devenue A63 dans les Landes et son élargissement à 2x3 voies y compris sur une section existante en Gironde ont été réalisés par recours à la concession. Il n’y a pas eu «adossement» à une concession existante, c’est vrai. Mais le système retenu ne respectait pas non plus le fameux principe d’égalité qui est présenté maintenant comme constitutionnellement incontournable. De nombreux usagers locaux peuvent circuler librement sur les sections situées entre les barrières de péage. Les usagers de la section située au nord de la barrière de Saugnacq et Muret circulent également gratuitement ce qui exempte de péage la totalité du flux entre Bordeaux et Mont de Marsan. Des dispositions spécifiques restaient donc possibles, selon les contextes, même après interdiction de l’adossement.

Il semble même qu’une exception à l’interdiction de l’adossement ait encore été accordée très récemment, à Montpellier. En effet, un décret du 28 janvier 2022 a approuvé un avenant à la convention passée entre l’Etat et la société ASF pour la concession de la construction, de l’entretien et de l’exploitation d’autoroutes pour permettre l’aménagement du Contournement Ouest de Montpellier (« COM »), projet d’infrastructure routière dont la réalisation est envisagée depuis près de trente ans. Concrètement, l’aménagement revient à réaliser la rocade ouest de Montpellier : le COM comprend, entre ses deux extrémités, trois diffuseurs ou demi-diffuseurs, desservant des zones urbaines ou péri-urbaines de l’ouest de Montpellier. En somme, il s’agit d’un ouvrage dont l’utilité est essentiellement locale. Ce qui est encore possible à Montpellier serait donc interdit à Bordeaux au nom de quelle égalité ?

Le dossier de concertation montre bien que le contexte de l’A63 est bien spécifique. C’est un maillon important d’un itinéraire international majeur appelé Arc Atlantique qui assure les échanges entre la péninsule ibérique et le reste de l’Europe par la façade ouest. La proportion du trafic PL y est considérable et l’augmentation de ce trafic a été particulièrement marquée au cours de la dernière décennie. Il ne serait évidemment pas objectif de dire que la transformation de la RN10 en autoroute et sa mise à 2x3 voies ont été à l’origine de cette évolution bien plus rapide que sur la moyenne des autoroutes françaises. Le phénomène s’observe également sur l’itinéraire France Espagne sur la façade Est. Mais il est certain que les aménagements réalisés ont favorisé le développement du transport routier sur cet axe. Dans le même temps, la part du rail dans le transport de marchandises s’est réduite de façon beaucoup plus marquée que sur d’autres liaisons internationales. Il est évident que le développement des infrastructures autoroutières a renforcé l’attractivité du mode routier et rendu les alternatives ferrées et maritimes moins compétitives. Le trafic de véhicules légers a fortement progressé également mais cela n’est sensible que sur les sections de l’A63 les plus proches de l’agglomération bordelaise. En outre, l’encombrement généré dans la circulation par un PL est entre 3 et 5 fois supérieur à celui d’un VL. C’est ce qui produit l’impression qu’il y a sur certaines sections plus de poids lourds que de véhicules légers même si leur taux reste inférieur à 30%. Aux heures de pointe, lorsque l’autoroute est saturée à l’approche de Bordeaux, tout le monde a pu observer une file de droite pratiquement utilisée par les seuls PL.

Le constat s’impose : l’importance du trafic poids lourds et sa forte évolution sont les principales causes des difficultés de circulation sur l’A63 en approche de l’agglomération bordelaise. C’est ce qui justifie le refus fortement exprimé par les usagers locaux de devoir acquitter un péage pour financer des aménagements destinés à réduire l’impact du trafic poids lourds international.

Ce contexte particulier justifie le recours, par exception, au système d’adossement. Une extension de la concession Atlandes permettrait de faire financer les travaux entre Salles et Bordeaux par les usagers empruntant l’A63 sur de longues distances en répartissant l’impact sur les différentes barrières de péage et en faisant porter l’essentiel de l’effort supplémentaire sur le trafic PL de façon à réduire l’avantage économique du fret routier par rapport aux autres alternatives et à intégrer une compensation au titre de son impact écologique (ce que devait produire l’écotaxe). Au titre de l’égalité devant le péage, il pourrait être envisagé d’installer une barrière nouvelle entre les échangeurs 21 et 22 mais les déplacements locaux (entre l’échangeur 22 et la rocade) devraient rester gratuits.

Rappelons qu’au début de la concession de l’A63 à Atlandes, il y a eu versement à l’Etat en août 2011 d’un droit d’entrée de 400 millions d’euros correspondant à la reprise de l’infrastructure existante (cf site Atlandes). La reprise par le concessionnaire de l’existant entre Salles et Bordeaux devrait représenter une somme suffisante pour valoir compensation du maintien de la gratuité entre Bordeaux et Arcachon.