

## Concertation A63 – 23 Février 2023

Une concertation a lieu jusqu'au 30 avril 2023 organisée par l'état à propos de l'A63 avec trois scénarios :

1. Scénario 1 : On ne change rien
2. Scénario 2 : On réalise des travaux en 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.
3. Scénario 3 : On aménage en 2 fois 3 voies sur 7 kilomètres par des crédits publics entre la rocade et Cestas pour 55 millions d'euros.

Avant de rentrer dans le détail, il convient de poser la question de pourquoi 3 scénarios ? pourquoi pas 5 ou 12 ? voire 1 seul ? Un seul oui puisque le scénario qui a le droit à la majorité des points positifs de la présentation et des documents, au plus de place sur les documents est **le scénario 2** et que les deux autres scénarios sont présentés comme des repoussoirs :

Le scénario 1 « si on ne fait rien, c'est déjà la catastrophe, c'est déjà invivable alors imaginez ce qu'on vivra dans 10 ans »

Le scénario 3 : on lui colle le slogan qui le tue directement « **financement public** » et par les collectivités locales, s'il vous plaît !

Le scénario 2 bénéficie lui d'un vieux truc commercial qui consiste à dire qu'il ne coûtera rien au finances publiques (cf page 69) alors qu'en réalité il sera financé précisément par le public ! Le prix du péage étant ramené à un tarif au kilomètre de 0.04 euros semblant presque dérisoire ... alors qu'il ne l'est pas du tout en usage journalier.

Ceci étant posé, rentrons dans le détail :

Le scénario 1 implique pour survivre que le trafic routier soit décroissant or nous sommes sur une zone de plus en plus urbanisée à la fois sur l'axe intra bordeaux mais aussi sur les communes du bassin d'Arcachon. Cette hypothèse semble peu crédible mais elle est pourtant envisageable sous certaines conditions :

- Diminuer le trafic camion sur cet axe en favorisant et obligeant le trafic par fret ferroviaire.
- Améliorer considérablement la fréquence des TER entre Arcachon et Bordeaux
- Travailler l'intermodalité à tous les changements pour rejoindre le centre-ville et les zones commerciales et d'activités.
- Envisager des réseaux de bus qui desservent les villes extra agglomérations qui sont en croissance importante de population dont Marcheprime, Mios, Biganos, le Barp ... et les faire accéder directement aux zones d'emplois, ce qui pourrait même être une excellente desserte.
- Mettre les 9100 camions qui passent sur cet axe à l'arrivée sur Bordeaux sur des camions en ferroutage avec un départ depuis Bayonne.

Le scénario 2 est **inconcevable**.

Il consiste basiquement à faire payer les usagers pour financer les travaux de façon arbitraire et totalement injuste. C'est de plus l'assurance d'une artificialisation des sols considérables même en prenant en compte le fait d'utiliser le terreplein central comme cela est indiqué. (Ce n'est pas parce qu'on artificialise une zone centrale sur une autoroute qu'on n'artificialise pas les sols .... comme cela est présenté en page 69 de la concertation « consommation d'espace naturels seulement sur le terre plein ».)

Le scénario avec un péage, c'est aussi augmenter le trafic sur les axes secondaires dont l'ancienne route d'Arcachon déjà saturés par le trafic quotidien et certainement pas adaptée à plus de trafic.

Le trafic actuel extra rocade sur l'ancienne route d'Arcachon (D1250) est de 15 000 véhicules par jour (aller retour), en croissance continue et ce trafic sera aggravé en 2025 avec la livraison de chantiers qui vont ajouter plus de 600 logements sur la zone entre Cestas et la rocade de Bordeaux et donc l'addition de véhicules supplémentaires.

C'est le même modèle de l'autre côté le long de la Départementale D1010.

La page 69 indique une augmentation du trafic sur les axes secondaires de plus de 1 800 véhicules sur la route D 1010 Bordeaux – Belin Béliet et de plus de 1 800 véhicules sur la route Bordeaux - Arcachon. (c'est marrant cette symétrie de report ...). 1800 véhicules de chaque côté .. pourquoi pas 2000 ou 1 500 ?

Parce que la vérité c'est qu'on n'en sait rien, un tel report est lié à pas mal de facteurs à commencer par le prix du péage justement !

Ces routes, anciennes départementales, sont aujourd'hui des axes en pleine ville avec des feux routiers, des écoles, des dessertes urbaines.

Il n'est d'ailleurs plus raisonnable au point de vue sécuritaire de les utiliser comme axe de déport de l'autoroute A63 en cas de travaux comme c'est actuellement le cas entre la sortie Cestas Gazinet et la rocade de Bordeaux. Les transports de substances dangereuses au milieu de quartiers résidentiels doivent être réglementés ! Plusieurs déports intégraux avec du trafic de 33 tonnes ont eu lieu l'an dernier lors de travaux sur l'A63. Cette réglementation est à revoir, d'urgence. "Péage ou pas, élargissement de l'autoroute ou pas ! Et on ne peut pas attendre 10 ans sur ce point !

Le scénario 2 est aussi l'assurance d'un cadeau aux sociétés privées de concessions autoroutières et à l'état.

A 1.4 euros au départ pour les véhicules il s'agit de 70 euros par mois pour un travailleur. Et c'est une donnée au départ sur une base année 2020. Ce n'est pas ce qui sera appliqué en 2033 compte tenue de l'inflation. D'autant que les tarifs fixés par les concessionnaires augmentent chaque année. Alors que l'état vient juste de se faire épingler par un rapport qu'il a commandé lui-même sur l'analyse des tarifs des péages et qui préconise une baisse des tarifs autoroutier, alors que d'autres pays rendent leurs autoroutes gratuites, cette proposition de scénario 2 marche à l'encontre de tout ce qui semble raisonnable.

Il reste à pointer ce que cette concertation ne dit pas ... c'est que ce que ce scénario rapporte ! Car s'il y a bien une ligne « coût de construction » dans le dossier il n'y a nulle part de ligne qui concerne les recettes de l'autoroute et leur montant ; des recettes qui profiteront au concessionnaire et à l'Etat.

De quelle somme parle t on ?

A raison de 80 000 véhicules par jour dont 60 000 véhicules légers (1.4 euros par passage) et 20 000 camions (7 euros par passage), le péage va rapporter 80 millions d'euros par an.

Lorsque vous payez 10 euros à la barrière, 3,80 euros reviennent à l'Etat sous forme d'impôts et de taxes, 2,60 euros financent la construction et l'entretien du réseau, 2,30 euros servent à rembourser les dettes et rémunérer les actionnaires. Le reste, 1,30 euro, permet de payer les salaires ou encore l'achat de fourgons d'intervention.

Avec les chiffres ci-dessus

L'état va toucher 31 millions d'euros par an de taxes et impôts.

Le concessionnaire gagnera 18.8 millions d'euros de profits par an (hors charges). Le reste des 30.2 millions d'euros servira à entretenir le réseau et à payer les salaires. (un réseau aujourd'hui entretenu par nos impôts).

En 15 ans la société concessionnaire aura donc remboursé sa dette de construction et pourra prendre 18 millions d'euros par an pour rémunérer les actionnaires.

Tout ça pour 35 km d'autoroute saturée qu'on aura bétonnés un peu plus et qui auront une rentabilité taxe + profit de 1 425 000 euros de rentabilité nette par km.

Pour le concessionnaire la rentabilité nette de 540 000 euros du kilomètre rendra cette portion d'autoroute l'une des plus rentables de France compte tenu d'un trafic assuré et en croissance.

Qui ne voudrait pas être actionnaire du prochain concessionnaire ?

Ce que dit le scénario 2 dans les documents :

- Cela coutera zéro à l'état et les 290 millions d'euros ne seront pas payés par les finances publiques.
- Cela va réduire les nuisances sonores par des écrans acoustiques
- Cela va rapporter du trafic sur les voies adjacentes et nuire à la qualité de vie des habitants
- Cela va améliorer l'intégration paysagère (alors là , comment donc ?)
- Cela va réduire la congestion et le ralentissement pour améliorer la sécurité des passagers

Ce que ne dit pas le scénario 2 :

- Il n'est nul besoin d'élargir pour améliorer les qualités acoustiques de cette autoroute, on peut installer des panneaux sur l'existant ou installer des buttes, ce n'est donc pas un argument.
- Les travaux seront intégralement payés par les contribuables par des taxes additionnelles et, ce, alors que les collectivités et l'état ont entretenu cet axe pendant des années.
- Cela sera remboursé très vite et deviendra une manne financière pour l'état et le concessionnaire.
- Cela se fera au détriment de la qualité de vie des riverains et des usagers de cet axe, d'autant que cette étude ne prend pas en compte deux choses
  - o L'urbanisation dense, récente et prévue le long de ces axes les rendent déjà insupportable
  - o Cet axe sert déjà de délestage lors de travaux et n'est déjà plus adapté au passage des camions

- La congestion ne sera pas réglée du tout mais étalée puisque la rocade sur laquelle débouche l'A63 est bouchée aux heures de pointes et qu'elle est déjà en 2\*3 voies. **C'est peut être là le point le plus important : cela ne changera rien !**
- Ce n'est pas en déplaçant le bouchon qu'on le résoudra : car il y a un endroit où les deux puis les trois files de l'A63 doivent rencontrer les 3 files de la rocade, c'est l'échangeur de la Crabette. Il faut résoudre 5 puis 6 files en trois files, les trois files de la rocade. Il ne peut donc y avoir qu'un bouchon sur ce goulot compte tenu de la densité du trafic aux heures de pointe.
- Cela ne réduira pas le trafic camion en constante augmentation ; L'étude démontre que 9100 camions sur les 18 000 comptabilisés lors de l'enquête **ne font que traverser ces axes** car ils sont en transit international entre l'Espagne et le nord de l'Europe. Ce trafic étant voué à croître.
- La mécanique des fluides est une problématique de volume et non de nombre. Un camion prenant la place de 2.5 véhicules légers les camions représentent en réalité la moitié de la problématique de l'engorgement routier : le traitement de leur déplacement est donc **LE point clef de la fluidification du trafic**. C'est un problème volumétrique et non simplement un problème de nombre comme cela est uniquement traité dans le dossier de concertation.
- Cela va artificialiser de 30% supplémentaires une zone autoroutière en supprimant la bande du milieu qui sert de tampon et permet de diminuer (un peu) la température de l'asphalte lors des périodes de canicule. Une artificialisation de plus de 35 hectares soit l'équivalent de 43 terrains de football ... ce point est systématiquement minimisé lors des présentations mais il est important !
- Cela augmentera le trafic routier car la construction de route favorise toujours son usage
- Cela va à contrario de tous les scénarios d'avenir en termes de mobilité.

En conclusion, le scénario 2 ne résoudra en aucuns cas les problèmes de la métropole et n'a qu'un seul intérêt qui n'est absolument pas écrit ni présenté dans la concertation : se faire financer par une taxe et rapporter immédiatement de l'argent à l'état au lieu d'en coûter en entretien de voiries.

Pour ce qui concerne le scénario 3 comme pour le scénario 2 il ne résoudra pas le bouchon à l'arrivée sur la rocade. Il a pour lui de moins imperméabiliser le sol et de ne pas nécessiter de péage mais il n'est pas non plus la solution au problème.

Alors quelle solution ?

Que proposer ?

1. Le premier axe prioritaire et la seule option viable et raisonnable avec une alternative qui est le développement le fret ferroviaire, et ce, quoi qu'il en coûte !

Où en est le fret ferroviaire ?

En France, il ne représente que 9% du transport de marchandise contre 18% chez nos voisins européens et 33% en Suisse ! Nous sommes en recul, et loin derrière nos voisins européens. Pourtant la géographie française est particulièrement concernée par le trafic routier avec des lignes sud-nord et des liaisons maritimes entre la Méditerranée et la mer du Nord. Nous sommes à la croisée des transports de marchandises ! il est temps de s'en préoccuper !

Alors pourquoi ne pas investir réellement sur la diminution du trafic camion plutôt que de tripler les voies ?

Il faut plus d'ambition, un plan d'investissement sur le fret ferroviaire MASSIF.

Quitte à faire des contrats de concessions privés pourquoi ne pas les faire sur le ferroviaire ?

Réduire le trafic des camions c'est aussi directement améliorer la sécurité routière sur cet axe très fréquenté. C'est aussi améliorer les conditions de travail des chauffeurs routiers en leur évitant de traverser des axes surchargés dans des zones urbaines où ils ne devraient plus circuler puisqu'ils ne les desservent pas.

Mettre les camions sur les trains à la frontière espagnole, c'est aussi directement diminuer le trafic sur la rocade de Bordeaux complémentent saturée et donc fluidifier aussi d'autres réseaux que l'A63.

C'est améliorer la qualité de l'air et la qualité de vie de tous les habitants qui sont le long de ces axes.

Ce sera long bien sur mais la concertation de l'A63 concerne des travaux en livraison pour 2033 !! C'est dans 10 ans. En dix ans de développement sur le ferroutage nous avons le temps de faire beaucoup de choses !

## 2. Le second axe est de développer le transport collectif :

- a. Le RER Métropolitain est en cours d'amélioration. Si les allers retours supplémentaires prévus ne suffisent pas, prévoir d'en ajouter d'autres !
- b. Ajouter des dessertes de bus gratuites et régulières depuis les villes non desservies par le train pour les ramener sur cet axe ultra prioritaire qu'est le RER métropolitain.
- c. Développer des bus directs depuis les communes en forte croissance démographique comme Mios pour couvrir les horaires de pointes et leur faire profiter d'une voie prioritaire sur l'A63 (pourquoi pas le terre plein central si la seule option est de le bétonner)
- d. Encourager le covoiturage (au delà de deux personnes !). En dessous cela ne changera rien. Pour le moment d'ailleurs aucun axe dédié au covoiturage ne fonctionne (cf les 12 kms de voies dédiées sur l'axe Thales- Mérignac qui ne fonctionne pas et qui date de 2015 ...)
- e. Travailler l'intermodalité partout et notamment sur les axes ferroviaires traversés.

Il y a beaucoup d'autres options que ces trois scénarios.

Nous n'avons plus le temps d'attendre, nous n'avons plus le droit d'artificialiser les zones par confort, par dépit ou par faiblesse, nous n'avons socialement pas le droit de faire payer une politique qui sera climaticide par le portemonnaie des plus faibles et sans aucun distinguo de revenus.

Le fret ferroviaire, le ferroutage sont l'avenir du transport routier, ça doit devenir une priorité nationale.

Et pas le triplement d'une autoroute en la privatisant de surcroit ! Il n'y a rien de social, d'écologique, de raisonnable dans cette décision qui impactera les populations sur les décennies à venir !

Ps : l'étude du bilan carbone n'est pas claire et mérite par ailleurs une explication et des détails avec un partage de l'étude de déplacement sur laquelle elle s'appuie.