

Concertation A63 - 16 avril 2023

Contribution du groupe local EELV Pessac-Gradignan



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

- 1 Scénario 1 : pas d'élargissement.
- 2 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.
- 3 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.

En 2023, penser à élargir l'A63 est une folie, quelles qu'en soient les modalités.

Les projets d'élargissement sont basés sur un postulat archi-faux : un élargissement routier va résorber les bouchons et donc améliorer la qualité de vie des habitants. **Ces 50 dernières années, il a toujours été montré que ces élargissements ne faisaient que dilater l'espace urbain sans diminuer les bouchons, c'est la loi de Zahavi** (<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/loi-zahavi>) :

« Les gains de vitesse se traduisent par un étalement urbain accentué par le fait que l'automobile permet d'accéder à tout le territoire. De ce fait, un léger gain de vitesse accroît plus que proportionnellement la surface accessible avec le même budget temps-transport. Ce qui permet de comprendre pourquoi, après avoir fait la ville, les budgets temps-transport sont peut-être en train de la défaire. Car, si la ville pédestre [cycliste] se devait d'être ramassée sur elle-même pour que chaque point soit accessible à pied [à vélo], la ville automobile étend le tissu urbain jusqu'à la mettre en pièces ».

Il est d'ailleurs hallucinant que le document de concertation ignore cette interaction entre la taille des tuyaux et l'étalement urbain. Il est dit page 39 : « le quart sud-ouest de la Gironde connaît une évolution démographique ». Il faudrait rajouter : car les

temps en parcours en auto-solo vers l'agglomération bordelaise sont relativement faibles, les améliorer et les rendre plus fiables augmentera encore ce dynamisme démographique, mais augmentera aussi la congestion dans un second temps.

La croissance démographique du sud Gironde atteint un taux énorme, de l'ordre de +2,5% par an dans **un secteur à haut risque naturel** : la montée du niveau de l'océan s'accélère et surtout les feux hors normes de cet été ont montré qu'avec le changement climatique, toutes les communes du massif forestier landais étaient maintenant localisées dans une zone à fort risque naturel. D'après Christine Bouisset, (Université de Pau et des pays de l'Adour), l'urbanisation accroît le risque de feu, augmente les dégâts et rend plus difficile la lutte contre le feu (<https://www.latribune.fr/opinions/tribunes/l-urbanisation-anarchique-facteur-aggravant-des-incendies-dans-les-landes-928344.html>). Un renforcement des moyens de détection et secours peut diminuer le risque, mais selon Anne Ganteaume (INRAE), les forêts plus diverses ne permettent pas de réduire le risque : la forêt de la Teste, peu gérée et très mélangée, a brûlé comme la forêt de Landiras.

Le trafic automobile est un des grands responsables du changement climatique. La conversion vers la voiture électrique ne règle que peu de problèmes, sera lente et très coûteuse. En 2023, le changement climatique s'est accéléré avec des catastrophes inédites, mégafeux de forêts, méga-inondations au Pakistan et ailleurs, sécheresse jamais vue en Europe. Les pouvoirs publics ont un devoir absolu de diviser par 4 nos consommations énergétiques, à commencer par **le secteur des déplacements qui contribue pour 30 % aux émissions de gaz à effet de serre (dont 80 % pour le routier), en augmentation !** En France, ce secteur est basé sur le tout automobile depuis Pompidou, avec un système largement inefficace et produisant beaucoup d'effet délétères (voir « *La ville franchisée* » de David Mangin). Le projet d'élargissement routier est donc criminel car climaticide. Déjà en 2007 le Grenelle de l'environnement réclamait l'arrêt de toute création ou élargissement de route !

Enfin, les collectivités préparent une Zone à faibles émissions (ZFE) intra-rocade bordelaise. Ce dispositif est en théorie un très bonne chose pour lutter contre la pollution de l'air, mais en pratique, comme il ne se base principalement que sur l'âge des véhicules motorisés, il est porteur d'une grande injustice sociale, excluant les plus modestes et les petits rouleurs qui gardent longtemps leur voiture. Les cartes de pollution montrent bien la concentration sur des axes comme les boulevards et les quais, la rocade et les autoroutes. Élargir l'A63 va augmenter le trafic, et donc la

pollution car les bouchons seront toujours présents. Il y a donc une profonde incohérence à constituer à la fois une ZFE et à augmenter la pollution en élargissant l'autoroute A63.

Le bilan environnemental et les prévisions de trafic sont surprenants, voire farfelus : Il est bien dit en introduction du document d'enquête : « *Au regard des perspectives d'évolution du territoire, notamment démographiques et socio-économiques, à l'horizon 2030 une augmentation significative des déplacements est attendue au sein de l'aire d'étude.* » Mais, en totale contradiction avec cette assertion, dans le document bilan de carbone (page 8), les simulations prédisent une diminution globale des véhicules/km pour les voitures et les camions (équivalent à environ 1000 voitures/jour) avec le scénario 2, par rapport au scénario 1 (on ne connaît pas les distances parcourues actuellement). Avec un report sur les départementales. Très curieusement, le scénario 2 ne permet donc pas d'augmenter les déplacements.

Les simulations sont faites sur 50 ans, mais avec des coefficients de décarbonation sur lesquels on n'a aucune visibilité. Et on ne compte ni les déchets nucléaires, ni les autres pollutions, notamment les pollutions énormes liées à l'extraction et au raffinage de terres rares pour les voitures électriques, les smartphones...

On est toujours sur une hypothèse de vitesse limite de 130 km/h (alors que c'est un maximum, la moyenne devrait être inférieure) alors qu'il faudrait passer de toute urgence à 110 km/h. Les émissions de CO₂ liées à la construction et à la maintenance pour la concession sont de l'ordre de 50 000 tonnes de CO₂, probablement évaluées avec une bonne précision. Il y a de l'ordre de 200000 habitants dans le bassin de desserte de cette autoroute. Qui, avec le facteur 4, devraient avoir des émissions de maxi 2 t par an et par habitant. Rien que cet aménagement représente 250kg de CO₂ émis pour cette population, ce qui n'est pas négligeable (pour ce seul équipement, 1/8 des émissions par habitant admissible une année). Pour les différences d'émissions par les véhicules, on est de l'ordre de 1% ou 2% d'écart : cet écart n'est absolument pas significatif.

Il est assez incompréhensible qu'un élargissement aboutisse à une diminution du trafic ! Comment prendre au sérieux ces chiffres ? C'est tout à fait contraire à la conjecture de Zahavi. Il n'y a aucune raison que cet élargissement permette d'émettre moins de GES, sauf à penser que c'est le péage qui fait diminuer la demande de déplacement.

À propos des 3 scénarios proposés

Le scénario 1

Ce scénario n'implique pas d'émissions de gaz à effet de serre pour les travaux. C'est bien dit dans l'enquête, actuellement, les pertes de temps à cause des bouchons sont modestes (3 à 8 min en heure de pointe) sauf quelques samedis par an. **Cette autoroute est bien la moins engorgée des autoroutes arrivant sur Bordeaux.** Le scénario ne devient intenable que si les besoins en transport et déplacements augmentent fortement, ce qui n'est pas une fatalité : plutôt que d'élargir sans cesse les routes comme on le fait depuis 70 ans, il faudrait diminuer la demande (voir nos propositions). D'ailleurs, la survenue de bouchons présentée comme une épine peut aussi être vue comme un mode de régulation de l'étalement urbain en le modérant, s'il n'est pas freiné ou arrêté par ailleurs dans les documents du type SCOT.

Le scénario 2 est inacceptable.

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

Le trafic actuel extra-rocade sur l'ancienne route d'Arcachon (D1250) est de 15 000 véhicules par jour (deux directions), 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.

De plus, la D1250 n'est équipée qu'en partie d'infrastructures cyclables et de trottoirs, et les infrastructures réalisées ou en projet sont très mal conçues : ce sont surtout des pistes cyclables bidirectionnelles unilatérales qui obligent tous les 2 km le cycliste à traverser les deux voies de la D1250, ce qui est déjà dangereux et pénible actuellement en heure de pointe mais sera quasi impossible en cas de péage sur l'A63. Sur Cestas, les cyclistes doivent marquer un stop tous les 200 m, même au niveau d'entrées privées alors que l'Article R415-14 du code de la route stipule : *« Pour l'application de toutes les règles de priorité, une piste cyclable est considérée comme une voie de la chaussée principale qu'elle longe, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. »*

C'est le même problème au sud de l'A63, le long de la Départementale D1010. Une partie de ces routes, anciennes nationales, sont aujourd'hui des axes en pleine ville avec des feux routiers, des écoles, des dessertes urbaines.

Avec un péage, une sélection sociale va se développer dans les territoires du sud Gironde : les classes moyennes les plus aisées pourront s'y installer avec des temps de parcours en auto solo faibles et peu de variations dans ces temps de parcours, alors que les ménages plus modestes choisiront soit de s'installer ailleurs, soit d'avoir des temps de parcours très supérieurs, empruntant les anciennes nationales.

La mise à 2 x 3 voies va imperméabiliser 35 ha supplémentaires (43 terrains de football) en supprimant la bande centrale, qui est actuellement une zone naturelle, même dégradée, qui sert de tampon et permet de diminuer (un peu) la température de l'asphalte lors des périodes de canicule.

La mise à 2 x 3 voies en réservant 2 x 1 voie aux véhicules à occupants multiples ne serait qu'un alibi pour élargir : si l'on réserve de telles voies sur toutes les sections à 2 x 3 voies du réseau autoroutier de la métropole, l'avantage pour le covoiturage et les familles sera déjà énorme sur l'ensemble des parcours, nul besoin d'élargir encore l'A63.

Le scénario 2 est difficile à accepter pour les usagers car en s'installant en lointaine banlieue, ils ont établi leurs budgets logement + transport avec une autoroute gratuite.

Ce scénario ne coûtera rien aux finances publiques, mais c'est l'assurance d'un cadeau aux sociétés privées de concessions autoroutières et une rentrée d'impôts. A 1,4 euro au départ pour les véhicules, il s'agit de 70 euros par mois pour un salarié. 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 autoroutiers. 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.

A raison de 80 000 véhicules par jour dont 60 000 véhicules légers (1,4 euro 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'État 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. L'État va donc 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.

Notons que le scénario 2 est à haut risque : en France, les péages autoroutiers en zone urbaine sont rares et très mal acceptés socialement. Une fois l'infrastructure réalisée, pourrait survenir une jacquerie, un mouvement genre gilets jaunes qui fasse que les maires exigent de l'État la suppression du péage contre indemnité publique comme cela s'est déjà produit pour le péage de Roques en banlieue de Toulouse : <https://www.ladepeche.fr/article/2016/04/30/2335616-1997-la-fin-de-la-barriere-de-roques.html>

On aurait alors un élargissement climaticide qui serait in fine payé par l'État, la pire des situations.

Le scénario 3

Cet élargissement repose sur des financements publics, mais les finances publiques sont exsangues car les grands groupes, dont les géants du numérique, ne payent pratiquement plus d'impôts et les successions en voie directe ne sont malheureusement pratiquement plus taxées. L'essentiel des revenus public vient de la TVA, l'impôt le plus injuste socialement. De plus, **les ressources publiques doivent absolument être en priorité utilisées pour réaliser notre indispensable transition énergétique et pour l'éducation, les services publics, la solidarité...** Pas pour un projet désastreux écologiquement et totalement inutile. **L'élargissement de l'A63 entre Cestas et Pessac ne devrait pas modifier de beaucoup l'engorgement de cette infrastructure aux heures de pointe car c'est à cet endroit une jonction avec la rocade** qui est elle-même très

congestionnée malgré son passage à 2 x 3 voies. Et c'est aussi un accès aux zones d'activités de Pessac, Gradignan et Canéjan, elles-mêmes très engorgées et mal équipées pour les piétons, cyclistes et transports en commun et en voie de densification par remplacement des activités industrielles par des activités tertiaires.

Alors quelles solutions ?

1) Une réduction du nombre et de la gravité des accidents peut être facilement obtenue **en réduisant la vitesse maximale de 130 à 110 km/h** (comme sur toutes les autoroutes des États-Unis) tout en maintenant les panneaux de régulation dynamique pour indiquer une vitesse inférieure en cas de bouchons, pics de pollution... De plus, la limite de 110 km/h constitue une vraie mesure de lutte contre le changement climatique et elle devrait être étendue sans plus attendre à toutes les autoroutes.

Dans le dossier, la comparaison de l'accidentologie/an/km de la section Cestas-rocade de l'A63 avec la moyenne nationale des autoroutes n'a qu'une valeur indicative, car une section avec un fort trafic, beaucoup d'entrées-sorties, terminée par un échangeur est bien sûr beaucoup plus accidentogène qu'une section peu fréquentée d'une autoroute en pleine campagne.

2) Depuis plusieurs années, les élus écologistes de Bordeaux Métropole par la voix de Clément Rossignol-Puech, actuellement vice-président chargé des mobilités, proposent d'**augmenter le nombre de personnes par voiture** plutôt que d'élargir encore les tuyaux. Il faudrait donc réserver aux voitures à occupants multiples et aux transports en commun une voie sur toutes les sections à 3 voies de la rocade et des autoroutes entrantes sur l'agglomération bordelaise. Il suffit de panneaux et de peinture sur la chaussée, cela fonctionne déjà très bien sur la partie de la départementale Branne-Bordeaux mise à 2 x 2 voies récemment.

3) Alors que suivant la loi de Zahavi, le développement de l'auto-solo produit un étalement urbain incontrôlable, **les alternatives, marche, vélo, transports en commun resserrent au contraire la ville**, qui devient une ville de proximité, du quart d'heure (les écoquartiers de Freiburg in Breisgau ont des densités de 200 habitants ou emplois par hectare avec les équipements, tout en étant très verdoyants). L'urgence absolue est donc de rendre cyclables nos agglomérations, en les maillant de vélorues (cf. rue Dandicolle à Bordeaux) et d'un réseau express vélo (ReVE), ce qui devrait coûter, comme le scénario 2 de l'A63, dans les 290 millions

d'euros pour le ReVE de la métropole bordelaise. Ce ReVE est en cours de constitution, mais ne devrait être complété au mieux que pour 2032, c'est bien trop lointain.

Ce qui est dit page 43 du document de concertation à propos du vélos est atterrant : « *si la pratique du vélo connaît une hausse réelle, son rayon d'usage ne correspond pas à la grande majorité des déplacements des usagers de l'A63* ». Cette phrase n'a aucun sens : la plupart des déplacements sur l'A63 sont des déplacements du quotidien. Le tout auto-solo combiné à une extension continue des infrastructures routières et d'un méga-étalement urbain, a rendu toute alternative impossible pour une partie de nos concitoyens. Mais ce n'est pas une fatalité, et c'est un cercle vicieux qu'il faut justement casser en proposant des alternatives tant pour le transport que pour l'urbanisme. **Le document néglige de façon générale les interactions entre modes de déplacement et avec l'urbanisme** : toutes les alternatives à l'auto-solo seront bien sûr plus attractives si la circulation automobile est plus difficile sur l'A63. Et à l'inverse une augmentation de la capacité de l'A63 accélérera encore l'étalement urbain et les distances parcourues et rendra les alternatives encore moins intéressantes.

4) La demande en logement est forte sur la Gironde, mais la seule manière d'y répondre est de **densifier les parties déjà urbanisées en permettant aux habitants de remplacer les déplacements en auto-solo par des déplacements à pied, vélo, en transports en commun**. Il faut construire sur les parkings de surface, notamment. Une ville plus dense et pleine d'auto-solo, c'est l'enfer, une ville plus dense avec très peu de voitures, c'est une ville accueillante et l'assurance d'avoir tout à portée de pied et vélo comme le montrent des villes comme Freiburg, Karlsruhe, Copenhague, Bâle, mais aussi et de plus en plus Strasbourg, Bordeaux, Paris... L'auto-solo occupe encore une place exorbitante dans nos agglomérations. Les pouvoirs publics doivent favoriser la formation d'une ville verte, dense, de proximité. Parmi les outils, les établissements publics fonciers, la dissociation du foncier et du bâti. L'agglomération de Rennes s'est distinguée par des actions de long terme en faveur du logement pour tous :

<https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/rennes-en-fer-de-lance-national-de-la-bataille-du-logement-64781408-a30b-11ed-9025-f7facad8430f>

Les communes du massif landais doivent mettre en place systématiquement des plans de prévention contre les incendies et le principe de Zéro Artificialisation Nette (ZAN) doit figurer dans tous les plans locaux d'urbanisme.

5) **Le télétravail, la relocalisation des productions** sont aussi des leviers pour améliorer le système de déplacement.

6) Le projet du **RER métropolitain** (680 millions d'euros) devrait aussi permettre un report modal de l'auto-solo vers les transports en commun, mais il ne prévoit qu'un doublement du nombre de voyageurs, en passant de 1 à 2 % de la part modale, ce qui reste encore très modeste, il faudrait prévoir beaucoup plus. La diamétralisation est un grand progrès, mais les lignes ne fonctionnent pas en « hub » comme en Hollande avec les trains des différentes lignes qui devraient arriver au même moment sur un seul quai (exploité en 4 demi-voies) pour permettre des échanges aisés des voyageurs. Ce projet comporte aussi des **lignes de cars express qui pourraient être mises en place dans les territoires irrigués par l'A63.**

Par ailleurs le TER est très emprunté par les cyclistes avec leur vélo, notamment sur la ligne Arcachon-Bordeaux. Cette **intermodalité** est indispensable dans nos territoires très étendus. Mais les matériels deux niveaux actuels n'accueillent que 2 x 3 vélos par rame et il n'y a actuellement toujours pas de garage vélo fermé à Pessac centre !

La tarification intermodale au ticket avec TBM n'est toujours pas effective, les coûts de trajet sont élevés pour certains publics et la ponctualité n'est pas très bonne. Cependant, la Carte + est une très bonne innovation.

Autres améliorations nécessaires : les abords des gares de Pessac et Gazinet, par exemple, sont peu pratiques pour les piétons et cyclistes, et les circulations internes dans la gare Saint-Jean à Bordeaux sont difficiles, les dispositifs de contrôle d'accès au quais rajoutent quantité d'obstacles alors que l'espace est déjà réduit.

Il est indiqué dans le document principal (p 39) que la liaison ferroviaire Bordeaux-Arcachon approche de sa capacité maximale, ce qui est faux : en heure de pointe, il circule un train toutes les demi-heures sur cette ligne, il est peut-être difficile de mettre en service une circulation tous les quarts d'heure, mais le service est actuellement assuré par une seule unité à deux niveaux. Il est tout à fait possible de mettre en service des **rames** à trois, voire peut-être quatre unités (selon la longueur des quais)... Cette ligne est donc très loin de la saturation. Les **fréquences** en heure creuse (à l'heure) sont insuffisantes, il faut passer à la fréquence à la demi-heure pour que le service soit vraiment attractif.

Le réseau régional de bus peut aussi être amélioré et adapté à la croissance de la population de villes comme Mios, Le Barp, Andernos, avec une augmentation des fréquences et des capacités et un accès direct aux zones d'emplois.

7) Il est aussi important de transférer des marchandises du camion vers le ferroviaire ou le maritime. En France, le ferroviaire ne représente que 9% du transport de marchandise contre 18% chez nos voisins européens et 33% en Suisse ! Réduire le trafic des camions, c'est 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. C'est améliorer la qualité de l'air et la qualité de vie de tous les habitants qui sont le long de ces axes, même s'il est très probable que la place libérée par les camions sera immédiatement occupée par des automobilistes solo.

Il faudrait aussi faire payer le passage des camions sur les infrastructures toujours gratuites, à cause de l'abandon de l'écotaxe, alors que ce type d'infrastructure est payant dans de nombreux pays d'Europe. Une **modulation tarifaire du péage** existant de l'A63 permettrait en outre de dissuader le passage des poids lourds en heure de pointe. Une écotaxe régionale sur les camions est une autre solution. Les revenus de ces péages permettraient de financer les aménagements environnementaux et les modes alternatifs au camion et à l'auto-solo.

Conclusion

Nous sommes tout à fait opposés à tout élargissement de l'A63, qui serait climaticide et inefficace. Il faut en revanche dès aujourd'hui que les pouvoirs publics s'engagent très fortement dans les véritables solutions, celles que nous venons de rappeler, car l'état de notre planète se dégrade de façon extrêmement inquiétante, avec une accélération inouïe. Et la qualité de vie de nos territoires a été fortement dégradée par 70 ans de politiques en faveur du tout auto-solo et d'un étalement urbain gigantesque. L'agglomération bordelaise est la moins dense des grandes agglomérations françaises, et l'étalement urbain couvre des territoires très étendus.