

Groupe Écologie et Solidarités du Département de la Gironde

Concertation sur l'A63/A660

Privilégier le fret ferroviaire et les mobilités alternatives plutôt qu'augmenter les capacités routières

Le groupe Écologie et Solidarités soutient le scénario 1 à savoir celui qui propose l'absence d'aménagement de l'axe complété par les propositions détaillées à la fin de notre contribution.

La loi climat et résilience ambitionne de diviser par six au moins d'ici à 2050 les émissions de gaz à effet de serre. Le secteur des transports constitue la première source d'émissions, 30%, presque en totalité à cause des transports routiers. La majorité des gaz à effet de serre des transports proviennent des voitures particulières.

Il est nécessaire de reporter massivement le transport des marchandises des camions vers le fret ferroviaire ainsi que de multiplier les transports collectifs du quotidien car de l'avis des experts, la conversion vers l'électrique d'une partie du parc automobile ne suffira pas. Cette urgence est accentuée par la hausse inéluctable du coût de l'énergie (fossile ou électrique) dont dépendent les ménages les plus modestes sans solution de transport en commun pour leurs déplacements quotidiens.

D'autre part, selon l'ADEME, 80% de la pollution liée aux transports (oxydes d'azote, particules et composés organiques volatils) provient du seul transport routier. Notre département connaît régulièrement des épisodes de pollution aux particules fines qui vont s'amplifier avec le dérèglement climatique (multiplication des incendies, brumes de sables du Sahara...). En Gironde, depuis le début de l'année, il y a eu pas moins de 5 épisodes de dépassement persistant du seuil d'information et de recommandations pour les PM10. Ces polluants, qui pénètrent les bronches et les yeux, augmentent le risque de maladies cardiovasculaires et pulmonaires, de dépression et d'anxiété.

Dans le cadre de la présente concertation, notre choix du scénario 1 matérialise notre refus de l'augmentation des capacités routières. Les deux autres scénarios, l'un consistant à réaliser un aménagement complet sur 35 km de l'A63 par mise en concession, l'autre, la mise à 2x3 voies partielle financée sur crédits publics, sur 7 km entre le sud de l'échangeur 25 et la rocade, ne conduisent qu'à poursuivre et encourager un modèle de développement territorial qui n'est plus tenable.

En outre, la mise en concession des autoroutes est en soi problématique dans la mesure où les tarifs des péages ne cessent d'augmenter quand, en parallèle, les rentes des concessionnaires augmentent aussi fortement au fur et à mesure de l'exploitation.

De manière volontariste, le Département de la Gironde a déjà montré qu'il faisait le choix des mobilités du quotidien. Avec les 170 millions d'euros dédiés au RER Girondin, l'engagement de créer 1000 km d'aménagements cyclables supplémentaires d'ici 2028 ou encore la multiplication des aires et des voies de covoiturage, il démontre qu'il participe à la résilience de son territoire et à une meilleure justice sociale. Ne pas développer d'alternatives à la voiture individuelle, notamment inclusives et collectives, reviendrait à empêcher les personnes les plus modestes de se déplacer, d'autant plus en période d'inflation et de hausse du coût de l'énergie.

En cohérence avec ces politiques, notre groupe refuse de cautionner l'élargissement de l'A63 au Sud de Bordeaux et de l'A660 en direction du Sud du Bassin d'Arcachon, avec ou sans péage. L'A63 est le moins congestionné des axes autoroutiers d'accès à la métropole bordelaise.

Surtout, la mise à 2X3 voies est une solution déjà anachronique alors qu'elle s'inscrit dans un horizon très lointain. Le développement de routes au bénéfice de la voiture individuelle n'est pas une solution compatible avec les politiques de résilience qui s'imposent à nous dans un contexte d'urgence climatique et sociale.

Tout nouvel axe routier augmente le trafic au lieu de le diminuer et contribue à l'étalement urbain et à l'artificialisation. Le terre-plein central, très large, représente une surface importante non imperméabilisée. La priorité doit être donnée aux mobilités alternatives à la voiture en solo, aux transports en commun, à l'intermodalité ainsi qu'au développement du fret pour déporter le transport de marchandises des routes vers le rail. C'est s'engager pour des mobilités qui ne creusent pas les fractures mais qui relient les femmes, les hommes et les territoires.

Ce choix du scénario 1 que nous portons s'accompagne de propositions complémentaires :

- La mise en place d'un péage pour les poids lourds qui serait modulé en fonction des horaires pour produire des recettes à flécher dans les investissements nécessaires aux alternatives à la voiture individuelle : RER Girondin et autres transports en commun, covoiturage, pistes cyclables, pôles multimodaux.
- Le renforcement des moyens pour le développement massif du fret ferroviaire.
- L'installation des protections phoniques nécessaires pour les riverains, l'atténuation des nuisances sonores étant un enjeu important (voir p. 19, dossier de concertation).
- La mise aux normes environnementales, pour la protection de la ressource en eau, le réseau d'assainissement existant étant reconnu insuffisant, et pour le passage de la faune, le constat étant fait que très peu d'aménagements permettent le passage de la faune sur les sections étudiées, d'où un nombre important de collisions (p.20).
- Le passage à 110km/h sur les 35 km de l'échangeur 21 à la rocade bordelaise, tout en maintenant les panneaux de régulation dynamique pour indiquer une vitesse inférieure en cas de bouchons, pics de pollution... Cette proposition de la convention citoyenne pour le climat de limiter la vitesse à 110km/heure concerne toutes les autoroutes et apparaît toujours nécessaire pour le climat et la sécurité routière.

Le groupe des élu.e.s Écologie et Solidarités du Département de la Gironde

Bruno Béziade, Martine Couturier, Laure Curvale, Ève Demange, Agnès Destriau, Romain Dostes, Maud Dumont et Agnès Séjournet.