

Bonjour,

Après avoir assisté à une réunion publique et lu le dossier de concertation, je propose ci-dessous ma contribution citoyenne posant clairement 5 questions et proposant d'étudier 3 scénarios supplémentaires.

1/ Le projet de mise à 2x3 voies de l'A63 en Gironde est passéiste.

Passéiste car les scénarios présentés sont les mêmes propositions que depuis toujours c'est-à-dire des scénarios répondant à la congestion par une augmentation de l'offre routière ; je vous l'accorde, ici, avec une touche de greenwashing en proposant du covoiturage, mais sans réduire la place des autosolistes ;

Passéiste car les hypothèses de départ du projet font penser que les politiques du ministère, des collectivités et le comportement des citoyens consistant à réduire la part de la voiture dans nos déplacements vont échouer alors que toutes les politiques vont dans le sens du report modal et d'une rupture nécessaire des comportements pour une atténuation du changement climatique ; la voiture électrique ne sauvera pas le monde ;

Passéiste car le coût de l'énergie demain va exploser (raréfaction des énergies fossiles, même l'électricité sera plus chère et surtout avec un parc de véhicules tout électrique qui générera une demande d'électricité plus grande et qui générera toujours globalement des GES) ce qui va réduire, de fait, l'usage des voitures individuelles (il suffit de regarder les petites hausses du prix du carburant qui font changer les pratiques des usagers sans investissement public ; alors avec une forte hausse...) et ce qui réduit déjà aussi les trafics de marchandises internationaux ;

Passéiste car Bordeaux Métropole, la belle endormie, s'est réveillé il y a 20 ans (et a dynamisé le département) grâce aux transports collectifs ; il serait temps que la DGITM se réveille et comprenne qu'on n'est plus au 20^e siècle et qu'elle n'appartient plus au ministère de l'équipement mais au ministère de l'écologie.

2/ D'abord poser les bonnes hypothèses pour produire des résultats cohérents permettant de débattre objectivement

Pour un débat sur des bases solides avec une méthodologie transparente et cohérente,

1eres questions :

quelles hypothèses de calcul ont été prises ? Les mêmes que les projets du passé ? Grosse erreur.

Par exemple, les choix d'urbanisation (éloignement de l'habitat, stratégie économique) sont une variable en fonction des scénarii. Quelle hypothèse du parc automobile (en nombre pas en carburant) dans le futur ? Quel coût de l'énergie ?

Ensuite les résultats du dossier de concertation présentent des projections de trafic à l'horizon 2030 pour les 3 scénarios alors que les projets ne seraient mis en service qu'en 2033/2034. Ce n'est pas viable. Où est l'erreur ? Il faut la corriger pour un débat cohérent.

Enfin les résultats montrent une baisse du trafic sur l'A63 pour les scénarios 2 et 3, et une hausse sur les axes secondaires. Où est l'erreur encore une fois ?

2emes questions :

Est-ce cohérent de dépenser 50 à 350 M€ pour engorger les axes secondaires non dédiés à de tels trafics et pour réduire la circulation sur l'axe qui devrait les absorber ? Ne marche-t-on pas sur la tête ?

Même si le concessionnaire prend en charge les travaux sur les axes secondaires, cela ne résoudra pas ce problème de cohérence ; cela ne devrait d'ailleurs qu'accentuer la volonté des usagers de prendre ces axes secondaires si ces travaux sont mal pensés.

3/ Ensuite, il serait utile de présenter un retour d'expérience des projets routiers d'élargissement passés pour justifier les bénéfices du projet sur l'A63

Depuis les années 70 et les premières enquêtes ménages-déplacements, le temps de trajet quotidien par personne reste constant autour d'une heure.

Ainsi, les infrastructures routières n'ont pas été utilisées pour aller plus vite mais pour passer le même temps à faire plus de kilomètres et ce qui a induit :

- l'étalement urbain (parce que cela a élargi le champ des possibles pour le logement, le travail, l'école...). Concrètement, on n'ira plus habiter dans le Val de Leyre pour travailler sur le bassin ou dans l'agglomération bordelaise mais on ira habiter dans les Landes ;
- l'extension du périmètre d'action des entreprises et l'extension des zones de chalandise des commerces (en concurrence avec l'offre locale).

3ème question :

Est-ce que cette course sans fin en répondant à la congestion par l'élargissement ou la création d'axes routiers nous a réussi ? Il faudrait présenter des retours d'expérience ou des évaluations à posteriori de projets similaires.

Cette course sans fin n'a précédemment pas permis de gagner du temps comme le laisse penser les scénarios de la mise à 2x3 voies de l'A63. L'offre crée la demande ; la nature a horreur du vide ; on crée un appel d'air :

- la création d'une 3ème voie va, de fait, générer du trafic supplémentaire, sur l'A63 ou sur les axes secondaires (toute chose égale par ailleurs) ;
- la création d'une 3ème voie ne favorise pas le report modal et la résorption de l'étalement urbain ;
- **4ème question : quand la saturation reviendra ?** parce qu'elle reviendra à hypothèse constante. Le dossier doit le dire. c'est une fuite en avant.
- **5ème question : Quid des capacités d'absorption du trafic supplémentaires par les extrémités de l'A63 élargie ? Sur l'A63 dans les Landes, pas de problème mais sur l'A660 et la rocade bordelaise ? Des travaux supplémentaires seront-ils nécessaires ? Cercle vicieux ...**

Est-ce opportun de reproduire encore et toujours cette même erreur qui nous amène dans une situation catastrophique en terme de changement climatique, de consommation d'espace et de dépendance à la voiture ?

N'a-t-on pas suffisamment d'imagination en continuant à faire ce qu'on sait déjà faire et dont on connaît les conséquences négatives ? **Arrêtons de faire les shadoks.** Ne devrions-nous pas plutôt imaginer d'autres projets en rupture avec le passé pour répondre aux maux de nos territoires ?

4/ Enfin reposons les bases du problème et allons de l'avant

Le projet est posé en nombre de voitures et en nombre de poids-lourds à faire circuler, il devrait être posé en nombre de personnes et de marchandises à déplacer dans la perspective de

la réduction de l'usage de la voiture avec un nécessaire effort d'atténuation du changement climatique.

À ce stade du débat, il ne devrait pas être pensé avec les œillères des textes réglementaires en vigueur (ayons de l'imagination pour ne pas faire les mêmes erreurs que dans le passé), mais il devrait être réfléchi quitte à faire évoluer les textes vers un effort vertueux dans l'intérêt général. Il ne devrait pas non plus être pensé « faisabilité technique », mais en terme de bénéfice/résultat ; la technique viendra après.

Ensuite le problème des poids-lourds en grand transit passant en Gironde ne sera pas réglé à travers ce projet ; mais il s'agit que le territoire ne subisse pas seulement les inconvénients et puissent en tirer bénéfice.

Par contre, la majorité du trafic correspond à du trafic local girondin et c'est aussi et d'abord sur ce problème qu'il faut agir.

Ainsi le champ des possibles en terme de scénarios alternatifs peut s'élargir. Voici trois scénarii alternatifs qu'il serait opportun d'étudier :

Proposition de scénario alternatif n°1bis à tester : rester à 2x2 voies et moduler la tarification en fonction du nombre de personnes dans la voiture (on est seul, on paie ; on est plusieurs, on ne paie pas) et en fonction de l'origine/destination des marchandises (gratuit ou presque pour les entreprises locales, payant pour les poids-lourd en transit). Taxe carbone intelligente.

Le péage servirait à mettre aux normes environnementales et de sécurité l'A63 et l'A660, à développer des aides au covoiturage, à aménager les itinéraires alternatifs pour le rendre moins attractif en temps de trajet (rappel : 1h de trajet en moyenne par jour et par personne depuis 60 ans) et éviter ainsi le report de trafic.

La loi ne le permet pas ? Légiférons/expérimentons pour que ce soit possible.
Innovation/Rupture.

Proposition de scénario alternatif n°4 à tester : développer les transports collectifs routiers (un car interurbain peut remplacer 40/50 véhicules autosolistes sur l'A63) pour fluidifier les échanges entre le bassin d'Arcachon et l'agglomération bordelaise avec les 54 M€ du scénario 3 pour commencer.

Modifions la ligne du CPER consistant à élargir l'A63 pour mettre à la place une ligne de cofinancement Etat/région/collectivité locale (voire Europe avec des fonds FEDER par exemple) de 54 M€ pour « le développement d'une offre en transports collectifs performantes par l'A63, en complément de l'offre ferroviaire (RER métropolitain) ». Et au lieu d'attendre 2033/2034 pour une mise en œuvre, on peut le faire dans quelques années seulement, avec une 1ère offre, puis une amélioration dans le temps du cadencement et de l'offre de service (parkings de covoiturage pour le 1^{er} kilomètre, aménagement cyclable pour les 1^{er} et dernier kilomètres, aménagement des voies d'accès favorisant les transports en commun, intermodalité avec le RER, etc.).

Proposition de scénario alternatif n°5 « ambitieux et vertueux » à tester : il s'agit de fusionner les scénarii 1bis et 4 à savoir mettre en place un péage ciblé (autosoliste + trafic marchandise de grand transit) accompagner du développement d'une offre de transports

collectifs routière entre le bassin d'Arcachon et l'agglomération bordelaise sur l'A63 en intermodalité avec les TER et les modes actifs.

en espérant avoir permis de faire avancer le débat,

Cordialement,

Anonyme Averti