

Pièce(s) jointe(s) :**Erreur ! Aucune variable de document fournie.**

Grand contournement autoroutier de BORDEAUX - Communication

Monsieur DAVID présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs

Pour pouvoir faire face à la croissance extrêmement forte des flux de personnes et de marchandises transeuropéens Nord Sud et respecter les engagements pris pour lutter contre le réchauffement climatique, il y a urgence à accélérer les politiques globales alternatives à la route.

En effet, en 10 ans les trafics routiers ont doublé le long de l'axe atlantique. Aujourd'hui le flux journalier moyen Nord-Sud en transit dans l'agglomération s'établit à 5600 poids lourds et 8000 véhicules légers.

Sur la base des dernières hypothèses effectuées par le Ministère de l'Equipeement à partir du rapport Becker actualisé, la progression de transit de marchandises devrait générer dès 2025, tous modes confondus, 100 millions de tonnes supplémentaires sur le seul corridor atlantique.

Dans le cadre de ses compétences, la Communauté urbaine a déjà pris des décisions concourrant à la réduction du trafic automobile et au report modal.

Affirmée dans le cadre du P.D.U., adopté en janvier 2000 et inscrite dans le contrat d'agglomération et le contrat de plan, cette politique volontariste en faveur des modes de déplacement alternatifs à la route s'est notamment traduite par :

- La mise en place d'un réseau de transport en commun moderne et performant (tramway et réseau de bus restructuré)
- La mise en place de l'intermodalité avec le Département (les bus transgironde) et la Région (T.E.R).
- L'implication de la CUB au développement des infrastructures ferroviaires : études sur la L.G.V. au nord de Bordeaux, suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux (doublement de la passerelle S.N.C.F.. sur la Garonne). Plus récemment, la C.U.B. a donné un avis favorable aux lignes L.G.V. Bordeaux/Espagne et

Bordeaux/Toulouse, avec priorité à la première. Ces réalisations doivent permettre d'offrir à la fois de nouvelles capacités pour la circulation des trains de voyageurs, mais aussi de nouveaux sillons pour la circulation des marchandises, aujourd'hui en voie de saturation.

- Le soutien au Port Autonome de Bordeaux pour encourager le report modal par la mer et la participation à la mise en place de la navette Bordeaux/Le Verdon.

Cette politique volontariste, si elle offre la possibilité de multiplier par 10 le trafic fret ferroviaire, le portant à 20 M de tonnes, et d'augmenter de 50 M de tonnes le trafic maritime, ne suffira probablement pas à absorber la croissance des circulations de marchandises.

En effet, l'agglomération devrait avoir à faire face d'ici 20 ans à une aggravation de 50 % du trafic de transit, représentant plus de 9 000 poids lourds et 12 000 véhicules légers par jour.

Seules de nouvelles réglementations, très volontaristes et contraignantes, établies au niveau européen pourraient permettre de contenir cette croissance prévisible.

Aujourd'hui, force est de constater que ce principe se heurte à la réticence de certains Etats membres et au principe de libre circulation des hommes et des marchandises sur le territoire communautaire.

La nature de ces décisions n'étant pas du ressort local, le principe de précaution impose de prendre des mesures de nature à protéger l'agglomération contre le risque d'asphyxie par un trafic qui ne la concerne qu'à la marge, avec les conséquences très graves que cela aurait sur la vie quotidienne et la santé de ses habitants, l'activité économique, l'emploi, et globalement sur son attractivité.

S'appuyant sur ce constat, et tout en réaffirmant sa volonté de voir mise en œuvre une véritable politique alternative à la route, la Communauté Urbaine de Bordeaux confirme l'avis favorable à la réalisation du contournement par l'ouest de l'agglomération sous forme d'une autoroute à péage, émis en janvier 2004.

En effet, il ne serait pas responsable de laisser se créer un nouveau « bouchon » sur la route, au moment même où nous sommes en passe de supprimer le bouchon ferroviaire de Bordeaux.

De plus, il convient de réaffirmer la nécessité de prévoir le jumelage de ce projet routier avec une voie ferroviaire dédiée au fret. Par ailleurs, ce projet doit être accompagné d'une politique volontariste de préservation des espaces naturels et de promotion des territoires agricoles et viticoles. Ainsi ce projet peut être l'opportunité d'instaurer une vaste ceinture verte entre l'agglomération bordelaise et les territoires urbanisés du bassin d'Arcachon et du Médoc.

Mais la présentation par l'Etat le 25 avril dernier des nombreuses options affectant potentiellement un vaste territoire girondin, a suscité toutes les inquiétudes et le rejet compréhensible des populations et élus locaux concernés, au risque d'hypothéquer durablement le projet.

D'autant que l'arrêt prématuré du débat public fin 2003 n'a pas permis à l'ensemble des acteurs locaux de s'exprimer sur l'ensemble des enjeux et la complémentarité des politiques à mener pour répondre aux besoins de transport.

Aujourd'hui, il convient donc de remettre à plat ce dossier, d'expliquer ses enjeux, ses opportunités et ses impacts et de revenir à un débat démocratique présentant l'analyse objective de l'ensemble des données économiques, sociales et environnementales du projet.

C'est à l'Etat, maître d'ouvrage du projet, qu'il appartient de mener à bien cette concertation et d'écouter les élus, associations et acteurs du développement local, dont l'expression a été jusque-là négligée.

Dans ce contexte, la Communauté Urbaine de Bordeaux :

- Demande au Ministre des transports de donner le temps nécessaire à la conduite du dialogue avec la population, les associations et les acteurs économiques concernés.
- Rappelle la nécessité absolue de mettre en oeuvre un plan global prioritairement axé sur le ferroviaire et le maritime, pour mettre un terme à la logique du « tout routier ».
- Réaffirme la nécessité d'éviter l'asphyxie de l'agglomération générée par l'accroissement des trafics poids lourds.
- Réitère sa demande de prévoir le jumelage avec une voie ferrée dédiée au fret.
- Demande que des mesures soient prises pour éviter l'étalement urbain, et pour protéger et mettre en valeur les espaces naturels.
- Réaffirme sa demande que cette liaison soit à péage et qu'elle ne compte un seul échangeur en rive gauche desservant les secteurs économiques de l'aéroport et du Médoc, afin d'éviter que ce projet ne se transforme en nouvelle rocade, favorisant alors l'étalement urbain.
- Souhaite que les avis exprimés par les Communes de la cub sur les fuseaux présentés soient pris en compte.

Quelques points importants sont à souligner :

L'amélioration de la rocade

La dégradation des conditions de circulation actuelles rend plus urgente que jamais la mise à 2 fois 3 voies de la rocade ouest de Bordeaux. Cette mise à 2 fois 3 voies doit être examinée dans une configuration urbaine privilégiant la mise en sécurité des échangeurs, limitant la vitesse et facilitant la recherche de nouveaux modes d'exploitation par exemple en donnant priorité au covoiturage et aux transports collectifs en leur dédiant une voie.

Un seul échangeur en rive gauche de la Garonne

Pour éviter que cette autoroute à péage de continuité d'itinéraire soit amenée à assurer des liaisons interurbaines locales, il convient de n'envisager la réalisation que d'un seul échangeur, sans raccordement par la RN 215 à la rocade qui créerait un appel de trafic vers le centre de l'agglomération.

Cet échangeur doit permettre un accès direct vers le port du Verdon, le Médoc et le nord du bassin d'Arcachon. Il doit faciliter l'accès aux zones économiques et aéroportuaires.

Sa conception et son aménagement doivent être conçus pour dissuader de nouveaux itinéraires d'accès jusqu'au coeur de l'agglomération.

La desserte de la presqu'île d'Ambès

Les débats que nous avons eu en commissions réunies, en présence du représentant de la DRE, ont clairement fait apparaître que les options de tracé du fuseau B2 sur la presqu'île d'Ambès ne pouvaient être maintenues au regard de la présence des industries à risques classées SEVESO concentrées en cet endroit. Une telle option aurait rendu impossible toute extension de ce secteur industriel, et aurait pu conduire à sa fermeture.

Cependant, la desserte de la zone industrielle portuaire de la presqu'île d'Ambès, pôle majeur d'industries chimiques, logistiques et de pondéreux, est un enjeu stratégique de l'agglomération. L'amélioration de cette desserte est une priorité et une urgence. L'accès à l'autoroute A 10 et à la rocade de Bordeaux doit être revu en conséquence, qu'un échangeur soit prévu ou non. Mais l'hypothèse d'une nouvelle infrastructure lourde qui quadrillerait encore davantage le tissu déjà sévèrement touché de la commune d'Ambarès ne peut que nous inquiéter.

Le tronc commun Nord-Ouest

L'unique fuseau du tronc commun Nord-Ouest apparaît insuffisamment justifié. Il convient donc de réfléchir à une ou plusieurs solutions plus éloignées des zones d'habitat du quadrant Nord Ouest et en particulier de Saint Aubin de Médoc et Parempuyre.

Les fuseaux 6 X et 6' X

A l'instar du tracé B2, nous prenons acte avec satisfaction du retrait annoncé par le Préfet des options de tracé des fuseaux 6X et 6'X qui apparaissaient bien trop proches de zones largement urbanisées.

Communication effectuée.

Fait et délibéré au siège de la Communauté Urbaine le 21 juillet 2006,

**REÇU EN
PRÉFECTURE LE
7 AOÛT 2006**

Pour expédition conforme,
par délégation,
le Vice -Président,

