

3 Quel contournement autoroutier pour Bordeaux ?

Le corridor Nord - Sud Atlantique doit être remis à niveau pour permettre la poursuite du développement des échanges entre l'Europe, la péninsule ibérique et leurs différentes entités régionales.



Dans ce but, le maritime, le ferroviaire, le transport combiné seront largement sollicités. Malgré

ces efforts, une partie importante de la croissance attendue des échanges continuera de passer par la route et de transiter par ce que l'on peut bien appeler "le verrou de Bordeaux". La question du contournement de l'agglomération bordelaise est donc bel et bien posée.

Dans cette partie du dossier du Débat Public, l'objet est de présenter les fonctionnalités d'une telle infrastructure, les partis envisagés, les principaux enjeux et les conditions de son insertion dans les territoires concernés.

Ce n'est qu'une fois passé le stade des choix de principes à traiter dans le cadre du débat public, que seront entreprises les études de définition technique et d'impact, dans le respect d'un cahier des charges qu'aura validé le Gouvernement.

Les objectifs recherchés par l'Etat à travers une réponse autoroutière



LES OBJECTIFS D'UN CONTOURNEMENT AUTOROUTIER DE BORDEAUX

Les prévisions de trafic ainsi que les analyses des possibilités des modes de transport alternatifs et des infrastructures existantes ont conduit à envisager la réalisation d'un contournement autoroutier de Bordeaux à péage.

Conformément aux Schémas de Services Collectifs de Transports de l'Etat, et en tenant compte du Schéma Directeur de l'agglomération bordelaise et du Plan de Déplacements Urbains de la Communauté Urbaine de Bordeaux, les différents partis d'aménagement devront être évalués selon leur aptitude à prendre en compte les orientations suivantes présentées en trois objectifs et deux conditions de réalisation.

> Les objectifs

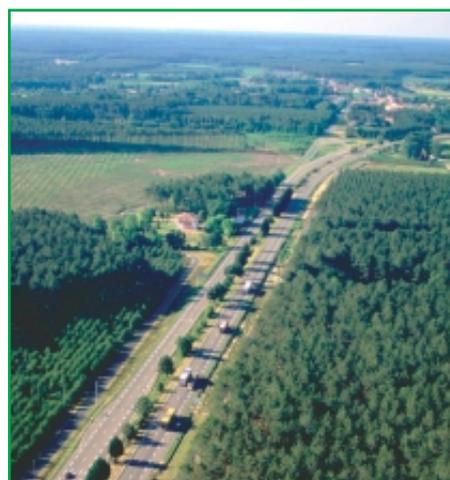
- L'objectif stratégique est de viser à rétablir un niveau de service de qualité sur l'axe Nord - Sud Atlantique au droit de Bordeaux, en dissociant du trafic local à caractère urbain et suburbain le trafic de transit, national ou international :
 - flux PL de marchandises entre l'Europe du Nord ou le territoire national et la péninsule ibérique et le Sud Aquitain,
 - flux VL enregistrant une variabilité élevée en période estivale.
- L'objectif est en outre de promouvoir la qualité des liaisons d'échange avec l'ensemble de la métropole bordelaise :
 - pour favoriser son développement,
 - pour parvenir à la meilleure cohérence intermodale avec de grandes plates-formes de transport de l'agglomération.

- L'objectif est enfin d'optimiser l'affectation des trafics sur le contournement à péage et de renforcer la sécurité sur les voies structurantes urbaines, par la mise en œuvre de mesures d'exploitation de la circulation des flux de VL et PL sur l'ensemble du réseau structurant local.

> Les conditions

- > Dans la mesure où seraient envisagés des échangeurs intermédiaires avec la voirie suburbaine, il conviendra de préciser les moyens permettant durablement :
 - de ne pas contribuer à l'étalement urbain,
 - et de ne pas induire des trafics locaux mettant en cause la fluidité du trafic sur le contournement.
- > La réalisation du projet est conditionnée par le respect des grands enjeux environnementaux et par son inscription dans une logique de développement durable des territoires environnants.

Enfin, l'appréciation des différents partis du projet prendra en compte les contributions à l'amélioration des échanges locaux les plus pénalisés par le verrou bordelais.



3

.2

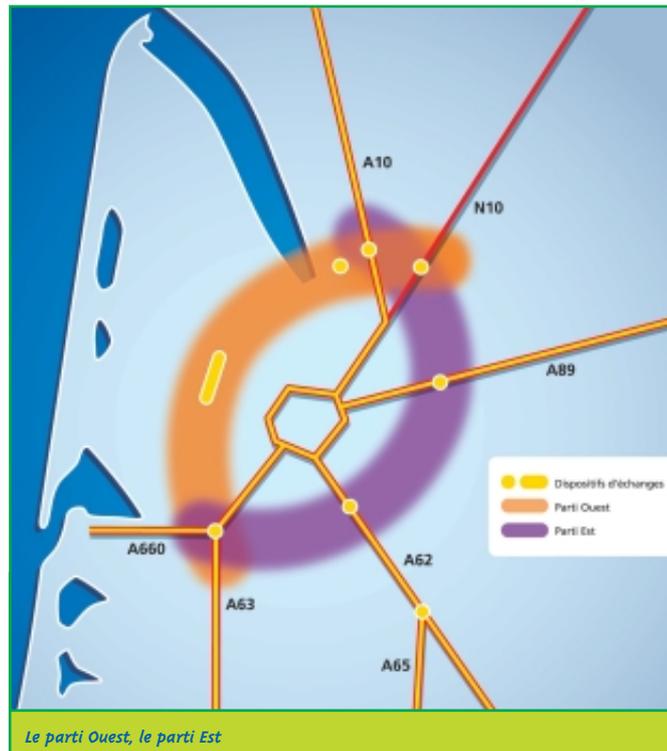
Les partis d'aménagement envisageables : Ouest ou Est ?

Dans le cadre du présent débat public, les partis présentés ne sont définis que par les fonctionnalités qu'ils seraient susceptibles d'assurer.

A ce stade, il n'est donc pas question



d'envisager quelque tracé que ce soit.



Du Nord au Sud, le contournement autoroutier relie l'autoroute A10 et la RN10 à l'autoroute A63. Suit la description de ce que pourrait être chacun des deux partis envisageables, par l'Ouest ou par l'Est.

LE PARTI OUEST

Au Nord de Bordeaux, le parti Ouest partage avec le parti Est la construction d'un "barreau" établissant la liaison entre la RN10 et l'autoroute A10. Ce barreau est en effet indispensable pour capter l'ensemble des trafics lourds provenant du Nord.

Ce parti s'inscrit dans un territoire de vignobles des Côtes de Blaye et Côtes de Bourg et descend vers la rive droite à travers un paysage vallonné.

Les franchissements successifs de la Dordogne et de la Garonne ou celui de l'estuaire de la Gironde impliquent la construction d'ouvrages d'art exceptionnels pour répondre à de fortes contraintes liées à l'hydraulique, à la navigation, mais aussi à la préservation éco-

logique des milieux.

Au Sud et à l'Ouest de la presqu'île d'Ambès ainsi qu'à l'aval, des zones de terrains inondables en bordure de la Garonne et de la Gironde établissent la transition avec le vignoble médocain. Le parti Ouest s'inscrit ensuite dans la forêt de la haute lande girondine puis se dirige vers le Sud jusqu'à l'A63.

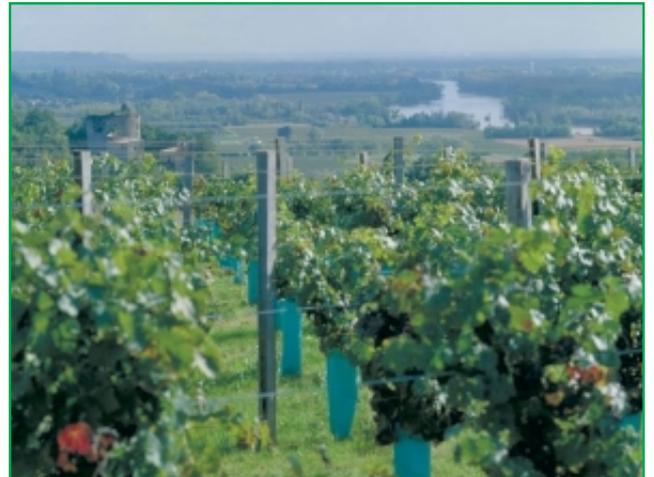


LE PARTI EST

A partir du "barreau" de liaison entre l'A10 et la RN10 au Nord, ce parti se développe à travers des territoires de vignobles de Bordeaux et Bordeaux Supérieur en direction de la vallée de la Dordogne. Après le franchissement du fleuve, il traverse l'Entre-deux-Mers au relief vallonné.

Il rejoint les lignes de coteaux longeant la Garonne et correspondant aux vignobles des Premières Côtes de Bordeaux.

Entre la Garonne et l'A62, le parti s'inscrit dans des territoires de vignobles des Graves, puis prend la direction de l'Ouest et de la grande forêt du Sud Gironde jusqu'à l'A63.



LES PRINCIPES COMMUNS AUX DEUX PARTIS

> **Le principe affirmé d'une autoroute concédée à péage**

L'autoroute de contournement de l'agglomération bordelaise vise à rétablir un bon niveau de service pour le transit des flux Nord-Sud. Dans la continuité de l'autoroute A10 au Nord de Bordeaux, ce contournement serait une autoroute à péage concédée à une société désignée après mise en concurrence à l'échelon européen. Le recours à la concession et la perception d'un péage sur les usagers du contournement permettraient de dissuader son usage pour les trafics locaux générateurs d'étalement urbain. Ils permettraient, d'autre part, de limiter la contribution financière de l'Etat et des autres collectivités publiques. Au-delà de sa fonction de financement, le péage est également un instrument de régulation du trafic.

A ce titre, et dans le respect de la réglementation en vigueur, une modulation horaire des tarifs

de péage, avec un tarif plein en heures de pointe et un tarif réduit en heures creuses ou une tarification différenciée selon l'itinéraire pourrait être envisagée afin de favoriser le report du trafic de transit sur la nouvelle infrastructure et ainsi alléger le trafic sur la rocade actuelle. L'impact d'une telle mesure sur l'étalement urbain pourra être étudié à titre exploratoire.

> **Des règles de circulation renforcées sur la rocade**

Pour que le contournement assure au mieux sa fonction, des mesures d'interdiction des poids lourds en transit sur la rocade et les grandes pénétrantes urbaines doivent être envisagées. D'autre part, des mesures d'exploitation sur les voies structurantes urbaines pourront améliorer la sécurité et la régularité des conditions de circulation, en particulier en réduisant la vitesse autorisée.

> **Combien d'échangeurs ? Un nombre volontairement limité**

Les échangeurs ont un rôle déterminant dans le fonctionnement et la vocation d'une autoroute, mais aussi dans le devenir des territoires desservis. Si l'on souhaite que l'infrastructure ait une fonction exclusive de transit, les échangeurs doivent être limités aux entrées et aux sorties des axes que l'on souhaite mettre en connexion directe.

Si, au contraire, elle doit assurer une fonction de desserte régionale ou locale, elle doit intégrer des points de diffusion destinés à desservir des territoires stratégiques, voire des nœuds urbains existants.

La question du nombre d'échangeurs, de leur rôle exact, de leur implantation est un des éléments essentiels du débat sur le projet de contournement autoroutier.



Dans le cadre de l'autoroute de contournement de l'agglomération bordelaise, le nombre des échangeurs sera volontairement limité. Il doit viser l'équilibre entre les trois enjeux suivants :

- le rétablissement de la fluidité offerte au trafic de transit,
- la promotion des liaisons d'échange avec la métropole bordelaise,
- la préservation de cette agglomération d'un étalement urbain anarchique qui compromettrait gravement l'ensemble des politiques traduites dans le schéma directeur, notamment

en matière d'urbanisme, de déplacements et de logement.

Ainsi, et afin de ne pas favoriser d'urbanisation dispersée le long des voies existantes, les éventuels échangeurs intermédiaires comportent des antennes autoroutières de raccordement dirigées vers des nœuds routiers majeurs existants.

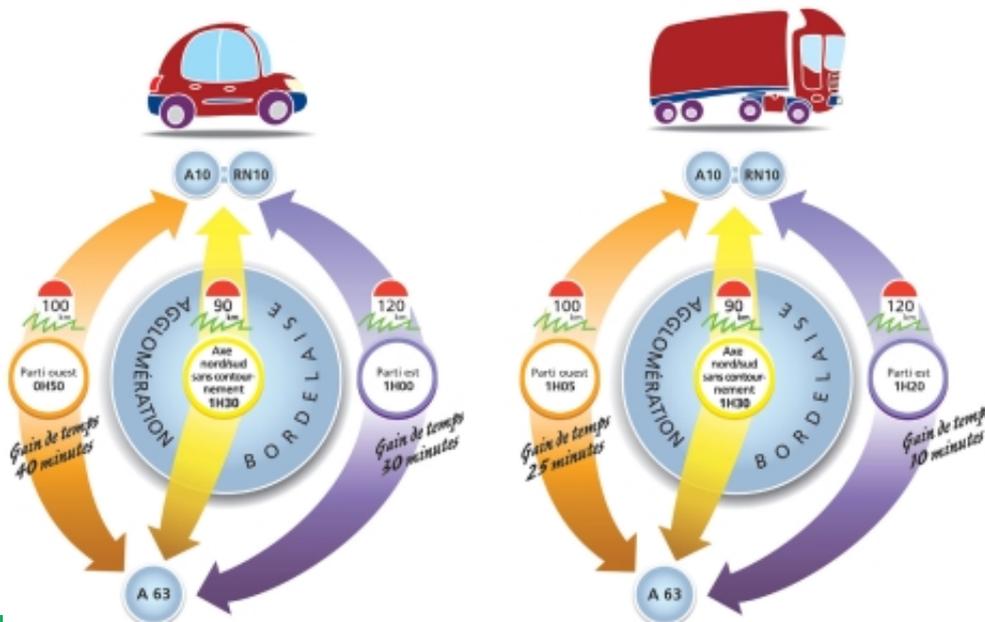
Du Nord au Sud, le parti Ouest pourrait comprendre, outre le barreau d'échanges RN10-A10, un échangeur intermédiaire pour desservir le Blayais

et un ou deux autres pour accéder au Médoc et à l'aéroport. Le parti Ouest se raccorde au Sud à l'A63.

Le parti Est est proposé raccordé aux seules voies de caractère autoroutier A10, N10, N89, A62, A63.

Il comprendrait ainsi, outre le barreau d'échanges RN10-A10, deux échangeurs intermédiaires avec la N89 et avec l'A62 avant de se raccorder à l'A63.

LE CONTOURNEMENT ET L'ÉCOULEMENT DES TRAFICS



Établis à partir des prévisions de trafic à l'horizon 2020, les calculs des différents flux sur la rocade et sur le contournement de l'agglomération prennent en compte les projets de développement des transports collectifs, du fer et du cabotage maritime déjà présentés.

Ils supposent également une réglementation de la circulation des véhicules et particulièrement des poids lourds en transit sur la rocade.

Globalement, les flux de transit VL et PL constitutifs du flux Nord-Sud au droit de Bordeaux représentent un trafic affectable sur le contournement de 21 000 véhicules par jour en 2020 dont 9 000 PL et 12 000 VL.

Temps de parcours moyen prévisible, par le parti Ouest ou le parti Est, pour un usager de l'axe Nord-Sud en voiture particulière ou en poids lourd en 2020, selon qu'il utilise l'autoroute A10 ou la RN10 au Nord de Bordeaux.

Distances kilométriques moyennes des divers partis ou de l'axe Nord-Sud actuel par la rocade Est, pour les usagers empruntant l'A10 ou la RN10.

Rappel du temps de parcours 2020 sur l'axe Nord-Sud par la rocade en l'absence de contournement.

> Les longueurs de parcours

Pour un usager circulant sur l'A10 au Nord de Bordeaux, et effectuant la liaison Nord-Sud, l'allongement de parcours prévisible par le parti Ouest sera relativement faible. Il sera légèrement accru pour un usager observé sur la RN10 (voir croquis ci-avant). Au total il est de l'ordre de 10 à 20 km suivant que l'utilisateur vient de l'A10 ou de la RN10.

D'une manière générale, les allongements de parcours seront plus élevés pour un parti Est : le flux Nord-Sud enregistrera des allongements pouvant aller de 25 à 30 km suivant que l'utilisateur vient de la RN10 ou de l'A10. Pour les PL en transit, l'usage du contournement Ouest ou Est est rendu obligatoire. Les PL subiront cet allongement de parcours.

> Les temps de parcours

En 2020, en l'absence de contournement et malgré les reports modaux, la traversée de l'agglomération bordelaise du Nord au Sud s'effectuerait en 1 h 30 en moyenne pour un VL ou PL. On rappelle qu'aujourd'hui le temps de parcours observé peut atteindre 1 heure.

Avec un contournement, le temps de trajet pour le flux Nord-Sud serait réduit très significativement :
- avec un parti Ouest le gain de

temps pour un VL est de l'ordre de 40 mn.

- avec un parti Est, un VL gagnera environ 30 mn.

Quel que soit le parti en 2020, un VL mettra donc moins de temps pour traverser Bordeaux qu'aujourd'hui.

- avec un parti Ouest, le PL de l'A10 ou de la RN10 gagnera environ 25 minutes.

- avec un parti Est, le même PL gagnera environ 10 minutes.

Pour les PL, les gains de temps de parcours sont évidemment significativement plus faibles.

> Les taux d'affectation

L'observation révèle que les usagers prennent en compte dans leur choix d'itinéraires d'autres variables que le temps de parcours (péages, consommation de carburant...).

Le modèle d'affectation de trafics utilisé est le programme Ariane, mis au point par le Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA), et traduisant les comportements statistiquement observés des usagers.

En supposant que ce comportement reste le même en 2020, cela signifie que :

- pour un parti Ouest, sur un potentiel de 12 000 VL en



Prévisions de trafic 2020, trafic moyen journalier annuel en véhicules/jour et pourcentage PL.

Source : CETE Sud-Ouest

transit Nord-Sud, seuls 70% à 80% utiliseront le contournement soit 9 000 VL.

- pour un parti Est, 25 à 30 % du trafic de voitures particulières du flux de transit Nord-Sud s'affectent en moyenne sur le contournement entre le Nord et A62.



3

.2

Le comportement des usagers en 2020 est cependant susceptible de modifications, liées par exemple à la mise en place d'un jalonement dissuadant le transit d'utiliser l'itinéraire actuel ou à une pondération différente des paramètres du coût de transport par ces mêmes usagers.

Notons que le parti Est avantage très notablement les trafics entre le Nord de Bordeaux et la vallée de la Garonne.

Des trafics sensiblement identiques

*Le parti Ouest favorise le transit Nord-Sud parallèle à la côte Atlantique.
Le parti Est favorise le transit Nord de Bordeaux-Val de Garonne.
Au total, les trafics prévisibles sur les partis Ouest et Est sont du même ordre de grandeur sur leurs sections les plus chargées : 21 à 23 000 véh/jour en 2020.*

Quel que soit le parti, le contournement participe sans difficulté à l'écoulement des trafics d'échanges avec l'agglomération, ainsi qu'aux flux liés à la desserte des grands axes et des équipements logistiques.

Le volume des trafics d'échanges avec l'agglomération est directement fonction du nombre d'échangeurs. Compte tenu de l'objectif affirmé de limiter leur nombre, ce trafic ne devrait pas dépasser 5 000 véhicules/jour pour un parti Ouest et rester inférieur à 2 000 véhicules par jour pour un parti Est.

> En conclusion

Sur un parti Ouest, les trafics moyens prévisibles varient de 18 000 à 23 000 véhicules par jour sur les sections principales, avec un pourcentage poids lourds de l'ordre de 50%. Ces trafics ont été calculés dans des conditions normales de péage et

sur la base des comportements actuels des usagers de voitures particulières.

Sur un parti Est, les trafics moyens s'établissent autour de 21 000 véhicules par jour, bénéficiant de l'apport du trafic de transit vers la vallée de la Garonne. Par contre, sur la section comprise entre A62 et A63, le trafic prévisible chute de moitié pour être de l'ordre de 11 000 véhicules par jour. Sur cette section circulent les PL "obligés" du flux Nord-Sud, les véhicules légers préférant emprunter le réseau actuel ou utiliser la future liaison Bordeaux-Pau.

La rocade, pour sa part, conserve un trafic de l'ordre de 100 000 à 120 000 véhicules/jour, soit 110 000 en moyenne avec 5% de PL.

La réalisation du contournement ne résoud donc pas le problème de saturation de la rocade qui est essentiellement lié au trafic urbain et péri-urbain.

Comment établir les prévisions de trafic ?

L'ensemble des simulations du comportement des usagers a été opéré à l'aide de plusieurs outils de modélisation des trafics, rendant compte de leurs comportements constatés face aux diverses opportunités de choix d'infrastructures qui leur sont offertes : MOSTRA, modèle stratégique pour établir les parts prévisionnelles de marché par mode de transport, DAVISUM, pour les modélisations urbaines, ARIANE 06, pour les simulations inter-urbaines.

Dans ce dernier cas, les affectations de trafics sont basées sur la comparaison des coûts de circulation des divers itinéraires proposés aux usagers.

Ces coûts sont établis en évaluant les dépenses d'entretien, d'amortissement de véhicules, de consommation de carburant, d'agrément de conduite, de péage et de temps de parcours. Les valeurs unitaires utilisées sont celles préconisées par la Circulaire Brossier du 20 octobre 1998 relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers en rase campagne.

Les principales sont regroupées dans le tableau suivant (euros 2001) :

	Entretien (véh/km)	Dépréciation (véh/km)	Péage (véh/km)	Carburant (€/litre)	Temps (h/véh)
VL	0,076 €	0,023 €	0,0685 €	0,78 €	24,24 €
PL	0,152 €	-	0,113 €	0,52 €	34,12 €

QUELS OUVRAGES ET QUELS COÛTS ?

Quel que soit le parti envisagé, les ouvrages d'art destinés au franchissement de la Gironde, de la Garonne ou de la Dordogne devront répondre à des contraintes spécifiques liées à l'hydraulique, à la navigation et aux milieux à franchir.

Pour le parti Ouest, les ouvrages fluviaux ou estuariens seraient très importants en raison des largeurs fluviales à franchir. Ces ouvrages devront offrir une hauteur libre importante pour permettre la navigation maritime ou fluviale : 57 mètres pour le franchissement de l'estuaire ou de la Garonne au Nord de Bordeaux, 14 mètres pour celui de la Dordogne. Le franchissement des terres inondables respectera le régime hydraulique de type maritime avec l'effet prédominant de la marée. Les ouvrages de transparence y seront modérés.



Pont de Normandie

Pour le parti Est, l'ouvrage de franchissement de la Dordogne présentera la même hauteur que celui évoqué ci-dessus. L'ouvrage sur la Garonne en amont de Bordeaux, se situe sur une zone de fonctionnement hydraulique de type fluvial avec une influence prépondérante du débit de la rivière, en particulier en période de crues. En conséquence, la longueur des deux ouvrages dépassera nettement la largeur du fleuve.

Dans tous les cas, ces ouvrages devront tenir compte :

- des crues les plus importantes à l'échelle centennale et des phénomènes violents, type tempête de 1999, avec la préservation du fonctionnement des zones inondables.
- de la prévention nécessaire des risques de collision des bateaux sur

les piles des ouvrages par la construction d'îles artificielles ou de caissons protecteurs.

- de la protection des fragiles équilibres hydro-sédimentaires des milieux fluviaux et de la richesse écologique.

Leur conception peut constituer l'opportunité d'une réflexion globale d'aménagement de ces grandes zones inondables pour rechercher un meilleur équilibre entre les objectifs de protection et de valorisation du patrimoine naturel.

Des solutions en tunnel peuvent également être imaginées pour franchir l'estuaire de la Gironde. Toutefois ces solutions sont significativement plus coûteuses et conduisent à des contraintes de circulation. Pour raison de sécurité, elles seraient incompatibles avec l'objectif poursuivi.

> Les ordres de grandeur du coût des travaux du contournement en Millions d'euros :

	PARTI OUEST	PARTI EST
Coût en section courante hors franchissements	600 M€	730 M€
Coût des franchissements	370 M€	250 M€
Coût des échangeurs et dispositifs de péage	130 M€	120 M€
Total général en M€ TTC - Valeur janvier 2003	1 100 M€	1 100 M€

Les estimations tiennent compte des données hydrauliques et de navigation réunies à ce stade du projet, et des ratios couramment constatés sur les réalisations autoroutières et les grands ouvrages d'art.

Les enjeux pour l'environnement

La réalisation du contournement est conditionnée par le respect des grands enjeux environnementaux et par son inscription dans une logique de développement durable des territoires.



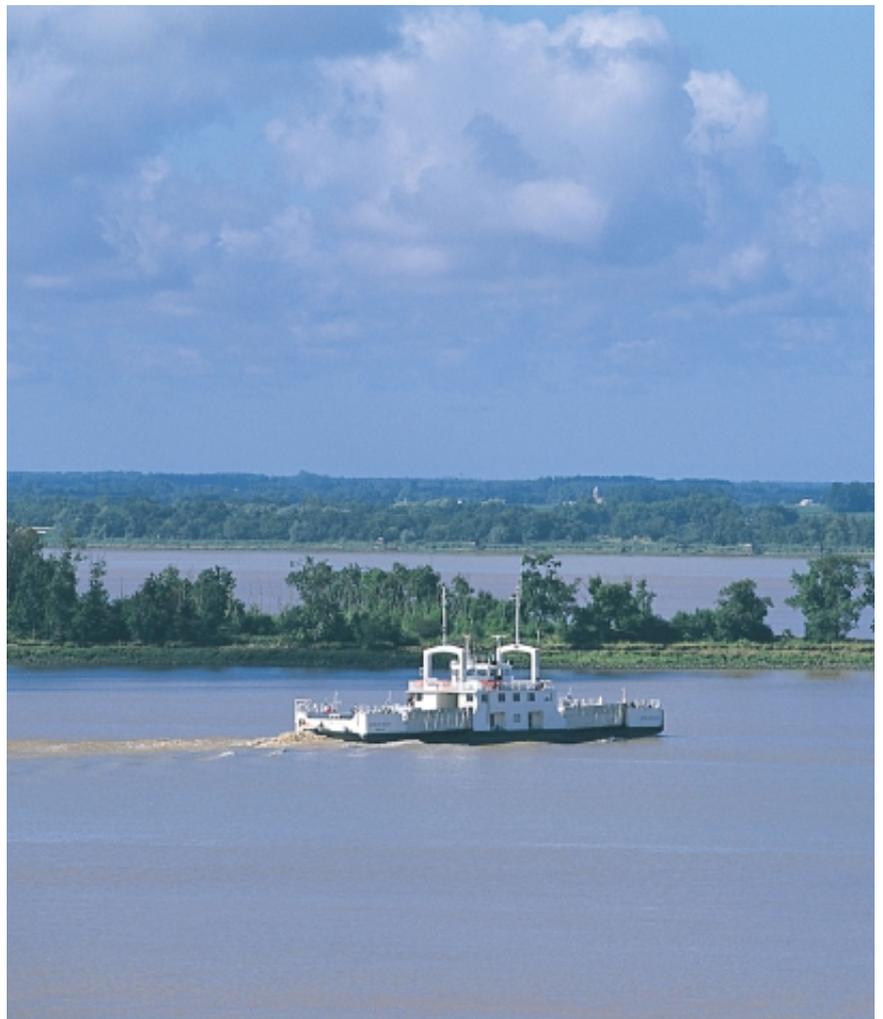
En vue d'éclairer le public sur les effets prévisibles des deux partis d'aménagement, l'analyse environnementale du territoire a consisté à déterminer :

- les zones à très forts enjeux pouvant mettre en cause la faisabilité du projet,
- les zones à forts enjeux imposant le respect d'objectifs qualitatifs stricts.

Si le projet devait traverser ces zones, des études beaucoup plus

précises devraient être réalisées, en liaison avec les acteurs locaux.

Il est à noter qu'à ce stade de la réflexion, les enjeux environnementaux ponctuels - ou ceux pour lesquels l'impact potentiel du contournement est aisément atténuable - ne sont pas détaillés. C'est le cas par exemple de la ressource en eau, même si les enjeux correspondants demeurent importants.



L'ESTUAIRE, DES VALLÉES MAJEURES ET DEUX ESPACES CONTRASTÉS

Esteyes et Jalles

Termes locaux désignant des affluents de la Gironde ou de la Garonne. Sous influence de la marée, les milieux naturels associés sont particulièrement riches.

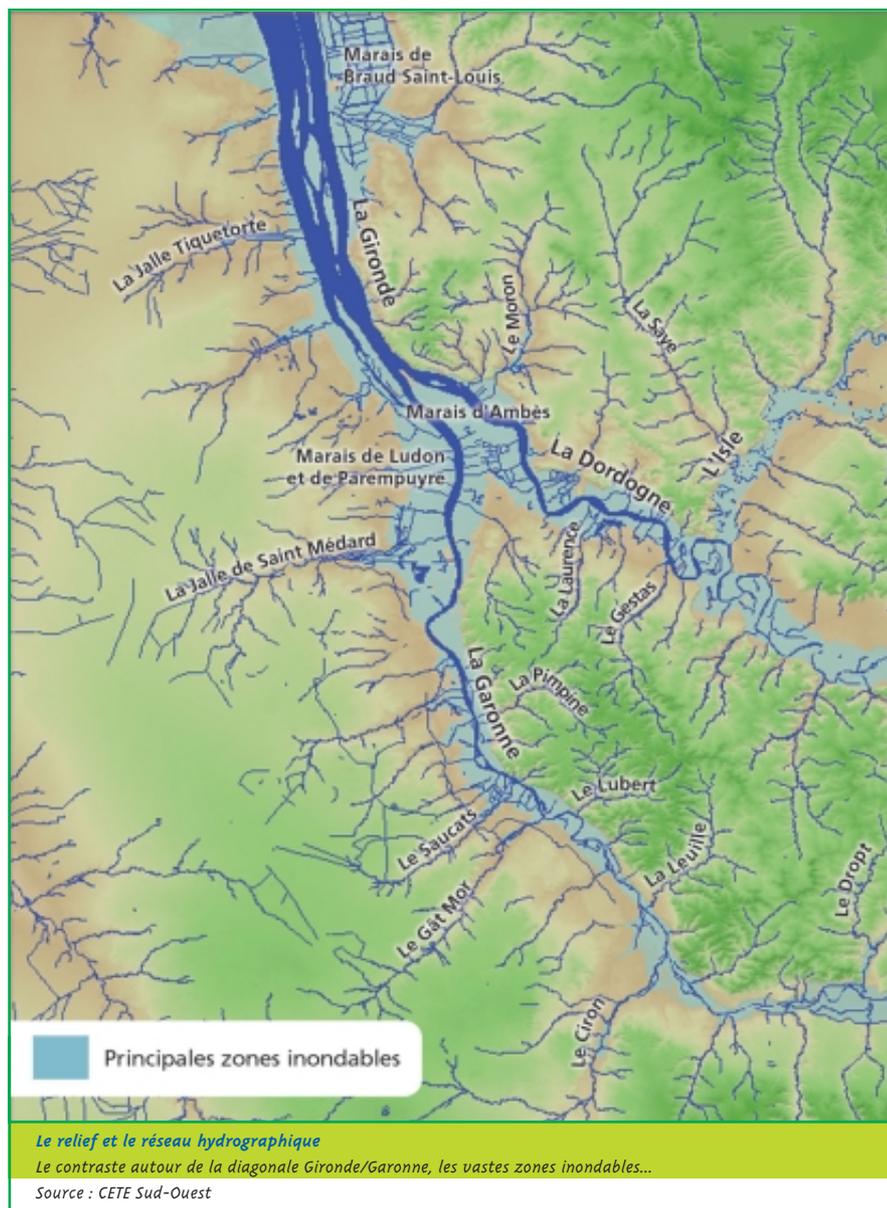
Centré sur l'agglomération de Bordeaux, ce territoire situé au confins du "pays des eaux" est marqué par la présence d'un des plus vastes estuaires d'Europe, la Gironde, par le grand fleuve Garonne, l'importante rivière Dordogne, et les vastes zones inondables qui les accompagnent.

Autre trait caractéristique de ce territoire, la diagonale Gironde-Garonne qui souligne un contraste géomorphologique net entre deux espaces opposés géographiquement. Au Sud-Ouest, on trouve le plateau sablo-argileux landais, creusé par les "jalles" et les "esteyes". Au Nord-Est, on rencontre un relief collinaire offrant des sols calcaires diversifiés où se développe un réseau hydrographique plus encaissé.

Cet éclairage préalable sur les grandes composantes géomorphologiques de ce territoire permet d'appréhender les enjeux environnementaux qui s'y expriment, pour certains avec vigueur.

Estuaire

L'estuaire correspond à l'interface entre les eaux douces des fleuves et les eaux de mer, de l'embouchure des fleuves jusqu'au loin que pénètrent les eaux salées. Les estuaires sont des écosystèmes très productifs, mais aussi très fragiles.





UNE CONCENTRATION D'ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Force est de constater que ce territoire recèle une grande richesse patrimoniale en son sein.

On y recense autour des grands axes fluviaux des terroirs viticoles réputés mondialement. Qui ne connaît les prestigieux vignobles du Médoc et des Graves ou encore ceux de Saint-Emilion, ou du Libournais ? Le terroir bordelais est riche et diversifié comme l'indique le nombre important d'appellations qu'il comporte.

Il comprend un patrimoine naturel d'intérêt européen

reconnu : habitats, espèces animales et végétales rares et vulnérables. Il est constitué notamment de nombreuses zones humides (estuaire, îles, fleuves, bocages humides, lagunes sur le plateau landais, etc.) contrastant avec des milieux calcaires secs.

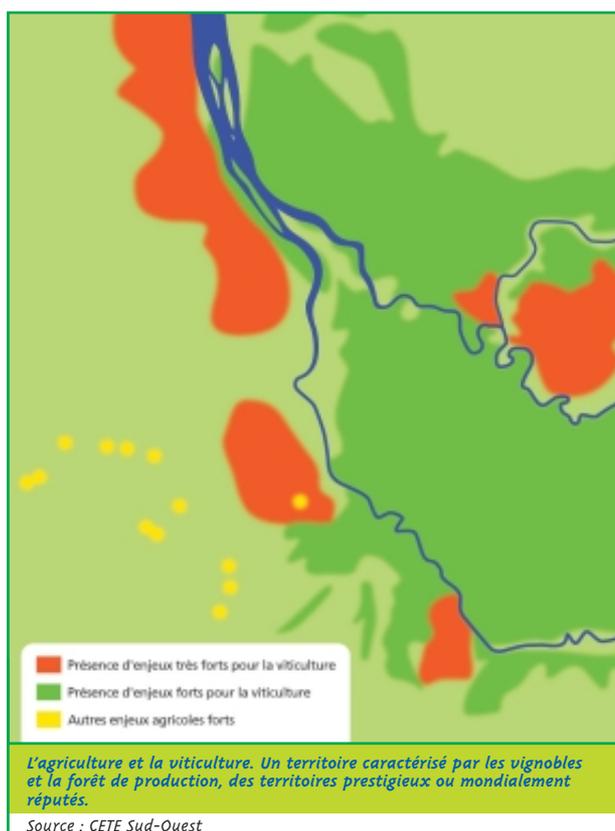
Il offre également des paysages divers et de grande qualité, fondés sur trois grands types d'espaces tous fortement marqués par l'action de l'homme : forêt, vignobles et marais. La Gironde, Garonne, Dordogne et leurs rives conjuguent avec succès ces trois composantes.

Enfin, il arbore un patrimoine culturel abondant qui participe pleinement à la renommée architecturale de la région bordelaise. L'architecture religieuse, viticole et défensive liée au fleuve et les nombreux sites

archéologiques témoignent de la valeur de cet héritage principalement localisé autour et au Nord de la diagonale Gironde-Garonne

Par ailleurs, ce territoire est marqué par la présence de l'homme et par une influence grandissante de l'agglomération de Bordeaux :

- un habitat lâche, caractérisé par "l'airial" (ferme typique landaise), occupant le plateau Landais. Toutefois, on constate le grignotage de la forêt dans la périphérie de l'agglomération de Bordeaux,
- ailleurs, un habitat diffus, hérité d'un mitage traditionnel, mais qui s'accroît localement à la faveur de l'étalement urbain,
- enfin, des espaces importants grevés de servitudes militaires ou industrielles.



LE PARTI OUEST : UN ESPACE MARQUÉ PAR LE FRANCHISSEMENT DE L'ESTUAIRE, LES ESPACES NATURELS ASSOCIÉS, UN TERROIR VITICOLE DE GRANDE RENOMMÉE ET DE GRANDS ESPACES FORESTIERS

> Au Nord, la Double Saintongeaise et l'arrière pays du Blayais, du Bourgeois et du Cubzaguais

La Double Saintongeaise se caractérise par un habitat diffus occupant souvent les clairières, une absence de relief et la prédominance des boisements.

Les enjeux liés au cadre de vie croissent en s'approchant de l'estuaire et de la Dordogne (notamment localement le long des grandes infrastructures routières). Il en est de même pour l'enjeu viticole.

> L'estuaire, ses rives et la presqu'île d'Ambès

Ce territoire a la particularité de concentrer les enjeux les plus forts vis-à-vis du contournement. Le qualificatif d'exceptionnel n'est pas usurpé pour cet espace si riche.

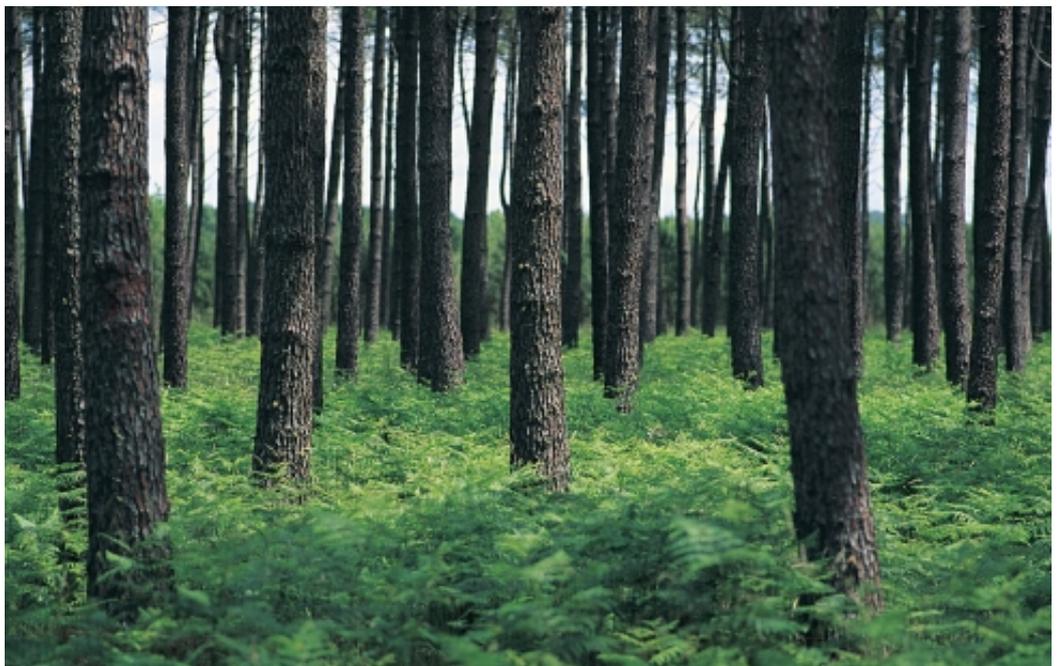
Notons d'abord, les prestigieux

vignobles du Médoc qui occupent une large partie de la rive gauche. La rive droite n'est pas en reste avec les vignobles des Côtes de Bourg et de Blaye dont la qualité et la renommée croissent régulièrement.

Entre ces vignobles s'étend le dernier grand estuaire "naturel" de la façade Atlantique. L'estuaire, ses îles, ses vastes marais, ses "esteyes" constituent un enjeu écologique majeur. C'est un important corridor

biologique notamment pour les espèces migratrices (oiseaux et poissons) qui accueille des espèces protégées en voie de disparition telles que le vison d'Europe ou l'esturgeon commun.

A cela s'ajoutent les paysages emblématiques du plus grand estuaire d'Europe, avec ses vastes panoramas, la qualité du paysage des vignobles du Médoc et des collines viticoles de la rive Nord. Tous viennent renforcer les enjeux qui s'y superposent.





Des éléments du patrimoine bâti s'y distinguent avec force tels que le site inscrit de la Corniche de Gironde, très sensible par sa configuration, ou le célèbre verrou de Blaye composé de la Citadelle de Blaye, du Fort Paté et du Fort Médoc qui veillent depuis quelques siècles sur l'estuaire.

Il faut aussi prendre en compte les enjeux liés au cadre de vie qui s'expriment dans ce secteur :

- l'habitat diffus dans les collines et notamment l'urbanisation linéaire le long de la RD669 (entre Blaye et Saint-André-de-Cubzac) sur la rive droite,

- le Nord de l'agglomération Bordelaise jusqu'à Macau, secteur marqué par l'étalement urbain,

- le Médoc, avec son urbanisation encore groupée, est moins sensible de ce point de vue.

Par ailleurs, d'autres difficultés d'ordre technique viennent augmenter le risque d'impact sur ces très forts enjeux environnementaux. Il s'agit de traverser les vastes zones inondables pouvant mesurer plusieurs kilomètres par endroits tout en évitant le complexe industrialoportuaire de la presqu'île d'Ambès sur laquelle les sites classés SEVESO imposent leurs servitudes sur de vastes espaces.

> Le plateau landais

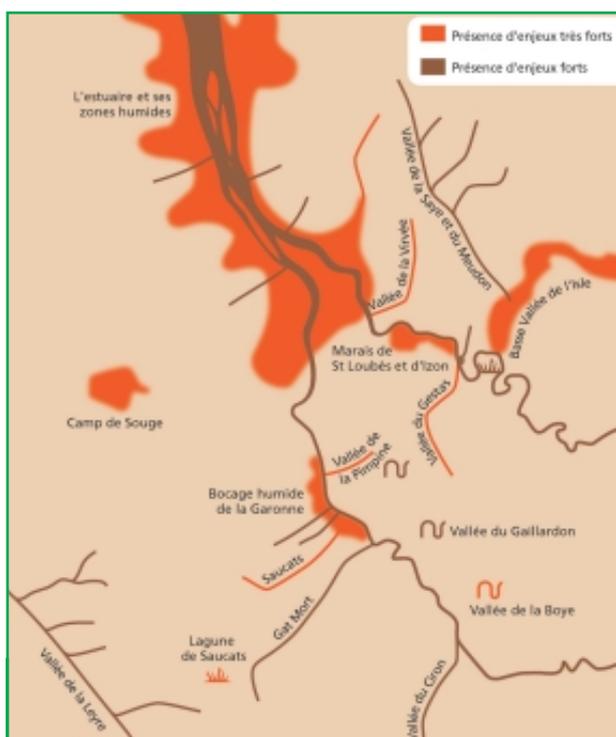
Ces grands espaces forestiers représentent un enjeu économique fort pour la région, mais ce secteur

Corridor biologique

Désigne une structure linéaire généralement végétale en milieu terrestre ou humide le long de laquelle un animal a une forte probabilité de se déplacer et une plante de se disséminer (haie, cours d'eau, boisement de bord des eaux...).

peu habité rend plus facile l'insertion d'un contournement.

Toutefois, il convient de noter la présence des grands sites militaires formant un "front" large jointif avec l'agglomération (emprises et servitudes connexes du Camp de Souge, des terrains du CAEPE, et de la poudrerie de Saint-Médard-en-Jalles).



Les milieux naturels.
Un patrimoine naturel d'intérêt européen reconnu, l'estuaire et ses zones humides : un enjeu écologique majeur

Source : CETE Sud-Ouest

Sites SEVESO

Etablissements industriels considérés comme présentant des risques technologiques majeurs au titre de la directive européenne du 9 décembre 1996 dite "SEVESO II".

Le risque industriel majeur se définit comme un événement accidentel se produisant sur un site industriel et entraînant des conséquences immédiates et graves pour le personnel, les populations avoisinantes, les biens ou l'environnement.

Les dispositions de la directive visent à prévenir ces risques, notamment en permettant la mise en place de restrictions sur l'urbanisation ou sur les aménagements à proximité de ces sites.

Biodiversité d'intérêt européen

La "biodiversité" est la diversité biologique, autrement dit la variété de la vie sur la Terre. Elle se mesure par la variété au sein des espèces (diversité génétique), la variété entre les espèces animales et végétales et la variété entre les milieux naturels (ou habitats naturels). Une Directive européenne dite "Habitats" du 21 mai 1992 vise à assurer la biodiversité par la conservation des habitats naturels ainsi que la faune et la flore sauvage d'intérêt sur le territoire européen.

A cette fin, elle prévoit notamment la création "en cours" du réseau Natura 2000 qui regroupe l'ensemble des espaces désignés en application de celle-ci et d'une autre Directive dite "Oiseaux" du 2 avril 1979.

A cet espace à vocation militaire se conjugue le très fort enjeu écologique du Camp de Souge. Celui-ci recèle de vastes landes humides dans un état de conservation remarquable. Enfin, des grandes cultures irriguées (maïs, carottes, etc.) rehaussent localement le niveau d'enjeu des espaces concernés.

➤ **En conclusion**

Si l'importance des grands espaces forestiers facilite sur un grand linéaire l'insertion d'un parti Ouest, en revanche la traversée de la Gironde ou Dordogne-Garonne et de leurs abords constitue un point dur. L'imbrication des enjeux viticoles et écologiques dans le Médoc constitue une difficulté majeure du parti Ouest.

LE PARTI EST : UN ESPACE MARQUÉ PAR UN HABITAT DIFFUS DANS UN RELIEF VALLONNÉ, PAR LA VIGNE ET LE FRANCHISSEMENT DE DEUX VALLÉES MAJEURES

➤ **Au Nord, la Double Saintongeaise et l'arrière-pays du Fronsadais et du Cubzaguais**

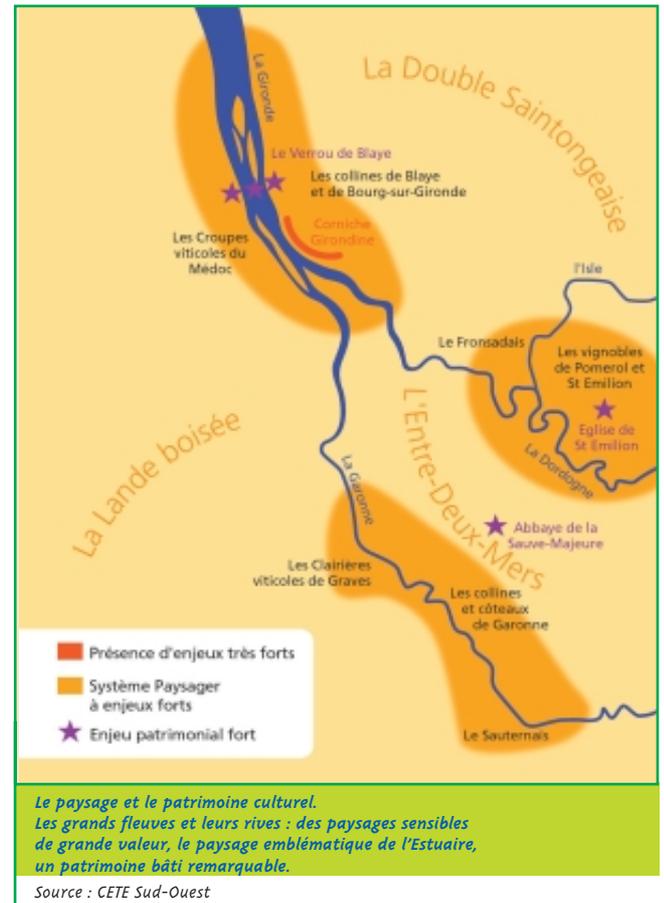
Cet espace présente une configuration d'enjeux d'habitat et de vignobles similaire par rapport au parti Ouest, s'accroissant à l'approche de la Dordogne.

Toutefois, ces enjeux s'expriment sur ce territoire avec une intensité légèrement inférieure au Blayais ou au Bourgeais. Ceci s'explique par une densité et un relief moindres en comparaison et par des vignobles moins réputés et plus localisés.

➤ **La confluence de la Dordogne et de l'Isle**

Ce territoire concentre de très forts enjeux environnementaux. Toutefois, il est peu concerné par le contournement du fait de son caractère excentré notamment au-delà de la vallée de l'Isle.

Il compte des vignobles de grande renommée comme ceux de Saint-Emilion, Pomerol, Fronsac, Lalande de Pomerol... Séparant la butte du Fronsadais du Libournais, la basse vallée de l'Isle renferme des zones humides à très forts enjeux biologiques qui pourraient difficilement supporter sans préjudice grave



une deuxième infrastructure autoroutière.

A cela, se superposent les paysages viticoles, les palus, le confluent et la butte du Fronsadais qui forment un système paysager de forte valeur.

➤ **La Dordogne et ses rives, de Saint-André-de-Cubzac à Arveyres**

Sur ce territoire de faible superficie, deux enjeux très forts, l'un écologique et l'autre lié au cadre de vie, se côtoient. Ce sont, d'une part, les marais d'Izon et de Saint-Loubès qui s'étendent le long de la Dordogne. La variété des milieux humides



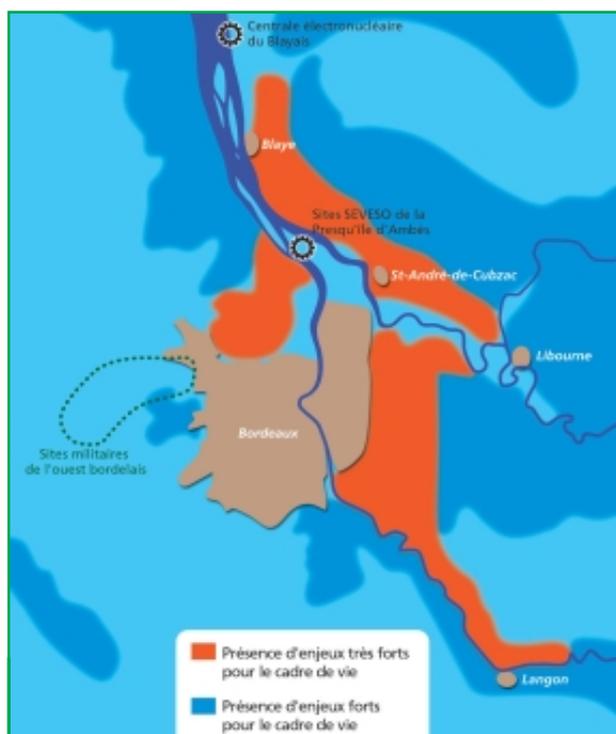
3

.3

observés et leur bon état de conservation permettent le maintien de nombreuses espèces rares et protégées.

Délimitation en AOC :

La délimitation en Appellation d'Origine Contrôlée vise à circonscrire le terroir, territoire géographique qui représente l'aptitude d'un sol, dans un lieu donné, à porter de la vigne selon les règles précises définies par le décret d'Appellation. Elle est gage de rigueur et de sérieux dans la recherche du terroir idéal à la qualité du vin de Bordeaux (extraits des fiches techniques du CIVB, 2000).



Le milieu humain. Un cadre de vie de qualité à préserver, de vastes espaces grevés de servitudes militaires et industrielles.

Source : CETE Sud-Ouest

C'est, d'autre part, la présence d'un habitat diffus dense sur les deux rives, et notamment l'urbanisation linéaire le long de la RD242 (entre A10, Saint-Loubès et Libourne) en rive gauche qui rend difficile le passage d'un contournement sans impact sensible sur l'habitat.

Enfin, vers l'Ouest, la traversée des vastes zones inondables de la Dordogne, même si elles sont moins étendues que celles de la Gironde, augmente le risque d'impact sur les très forts enjeux environnementaux.

> L'Entre-deux-Mers

Ce grand territoire est marqué par la présence d'un habitat diffus dans un relief vallonné et par la vigne.

A l'Ouest de Créon, l'enjeu dominant est la préservation du cadre de vie. En effet, l'habitat diffus y est particulièrement dense. C'est le résultat d'un mitage traditionnel fortement accentué par l'étalement urbain de l'agglomération de Bordeaux. Dans ce secteur, de fortes difficultés d'insertion visuelle et acoustique sont prévisibles compte tenu du linéaire concerné.

Palus :

marais. Dans le Bordelais, ce terme désigne également d'anciens marais desséchés utilisés pour l'agriculture ou l'élevage.

A l'Est de Créon, l'enjeu viticole prend plus de poids. La vigne occupe ici plus d'espace pour devenir localement omniprésente, tandis que la densité de l'habitat s'estompe et que s'adoucit le relief notamment au Sud de Targon.

Dans ce relief de coteaux, il convient de souligner les vallées encaissées du Gestas, de la Pimpine et de la Boye qui localement recèlent de forts enjeux écologiques tels que des sites à chauve-souris et la présence du vison d'Europe.

Enfin, pour conclure sur ce grand territoire, comment parler de l'Entre-deux-Mers sans évoquer la diversité de ses paysages et la qualité de son patrimoine bâti (l'Abbaye de la Sauve-Majeure, ...).

> La Garonne et ses rives

Ce couloir fluvial concentre également de très forts enjeux.

Signalons en premier lieu, les vignobles de grande renommée de Pessac-Léognan et des Graves situés en rive Sud de la Garonne.

Dans le fond alluvial de la Garonne, le bocage humide s'étirant sur quelques kilomètres est le support d'une biodiversité élevée dont font partie de remarquables populations d'amphibiens.

Le cadre de vie :

Notion générale désignant l'environnement abordé sous l'angle de la qualité de vie. La réalisation du contournement aura des effets sur le cadre de vie des futurs riverains. Il s'agit en particulier des impacts dits de proximité regroupant les nuisances liées au trafic (bruit et qualité de l'air) et l'impact visuel de l'auto-route sur les riverains.

A cela se cumule la haute valeur du système paysager composé par le coteau rive droite, belvédère et repère visuel, et en rive gauche les palus, la Garonne et les clairières viticoles.

Il faut aussi tenir compte dans

ce secteur de très forts enjeux pour le cadre de vie en relation avec l'habitat diffus dans les collines de la rive droite. Si la configuration en creux du relief permet d'envisager une insertion facilitée d'un contournement en rive gauche de la Garonne, il faut toutefois noter l'urbanisation linéaire continue le long des RD10 et RN113 (itinéraires parallèles à la Garonne respectivement en rive droite et rive gauche) et RD214 (itinéraire par Cestas) qui rend difficile le passage d'un contournement sans impact sensible sur l'habitat des deux rives.

Enfin, à la différence de l'Estuaire ou de la Dordogne

dans sa partie aval, les zones inondables de la Garonne posent moins de difficultés techniques pour un contournement compte tenu de leur étendue plus faible.

> Le plateau landais

Dans cet espace forestier, on rencontre une configuration d'enjeux identiques au parti Ouest pour l'habitat et l'agriculture. Cela permet d'envisager un contournement avec peu d'impacts, à condition toutefois d'éviter la réserve naturelle de Saucats et les nombreuses lagunes disséminées sur le plateau landais qui possèdent une valeur écologique élevée.

> En conclusion

A l'exception des parties forestières aux deux extrémités, les enjeux liés à l'habitat et aux vignobles sont diffus sur la presque totalité du parti Est.

Il est à craindre, en particulier, des impacts résiduels importants sur le cadre de vie dans plusieurs secteurs. La traversée de la Dordogne, de la Garonne et de leurs rives constitue les passages les plus difficiles du fait de la concentration des enjeux les plus importants.



Les enjeux pour l'aménagement du territoire

Un diagnostic socio-économique des territoires a été réalisé. Il permet d'évaluer les effets d'un contournement de l'agglomération bordelaise sur les potentialités de développement du territoire. Ces effets ne se limiteraient pas à la zone directement concernée par l'infrastructure. En fonction des différents partis envisageables, ils se repercuteraient sur l'ensemble des départements de l'Aquitaine et sur une partie des régions limitrophes.

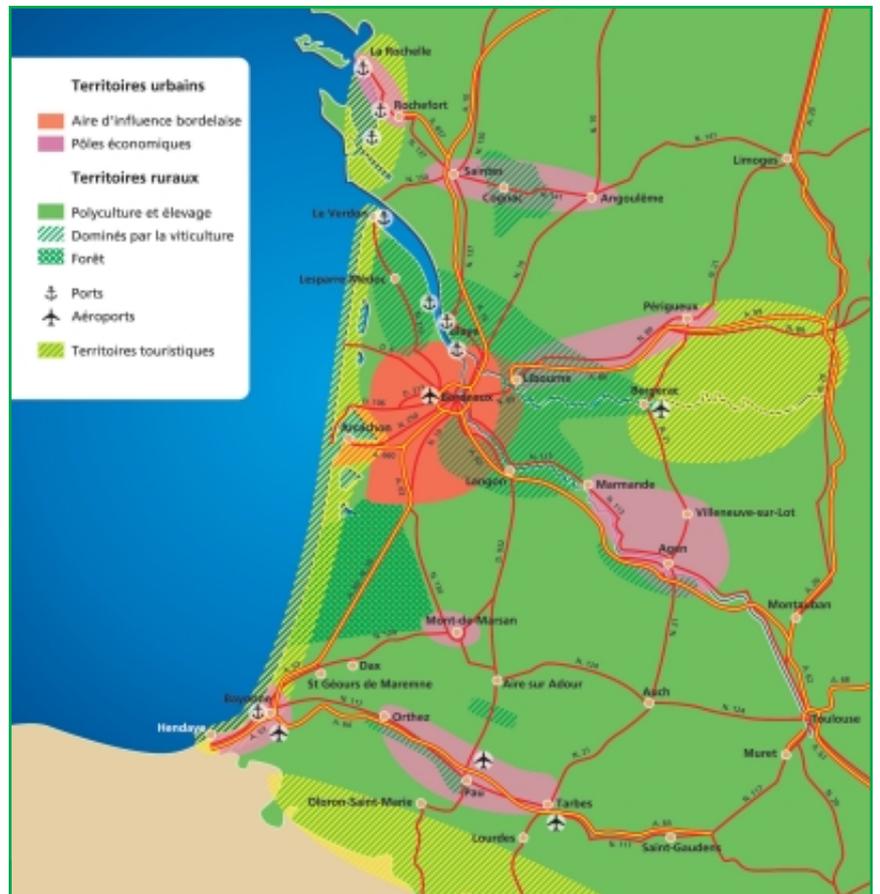


LES ENJEUX COMMUNS AUX DEUX PARTIS

Le développement des différents ensembles économiques

Quel que soit le parti choisi, Est ou Ouest, le contournement favorise les échanges nationaux et internationaux entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe. Il stimule également le développement économique des différents ensembles régionaux et départementaux. Plus localement, des territoires économiquement émergents se voient aussi offrir de nouvelles opportunités de développement. Le secteur du cognac génère de nombreux échanges de personnes et de marchandises entre la vallée de la Charente et l'agglomération bordelaise.

Par ailleurs, le Sud des Charentes dépend de la région bordelaise pour une partie de ses approvisionnements. La Charente et la Charente-Maritime tirent donc des avantages non négligeables de l'amélioration des liaisons avec la capitale de l'Aquitaine. De la même manière, en rétablissant une fluidité suffisante sur l'axe Nord-Sud, le contournement de Bordeaux favorise d'autres grands échanges interrégionaux. Le Poitou-Charentes et le Limousin ont ainsi plus facilement accès à la péninsule ibérique. Les liaisons de l'Aquitaine sont également améliorées avec l'Europe du



Socio-économie des territoires

Source : CETE Sud-Ouest

Nord et, par la route Centre Europe Atlantique (RCEA), avec la région Rhône-Alpes et la Suisse. Un atout important au moment où l'Union Européenne s'élargit à l'Est.

Le triangle Pau-Tarbes-Lourdes et l'ensemble Bayonne-Anglet-Biarritz pourraient particulièrement profiter de cette amélioration de la fluidité, de même que l'Espagne et le Portugal.

> Nouveaux atouts pour le développement du tourisme sur le littoral aquitain et charentais

Les deux partis facilitent l'accès au littoral aquitain pour les touristes du Nord et de l'Est de la France, ainsi que de l'Europe du Nord et du Centre.

Il en est de même pour les touristes du Val de Garonne désireux d'accéder plus facilement à la côte Atlantique (Bassin d'Arcachon...).

Les deux partis contribuent aussi pour les touristes de la péninsule ibérique ou du Sud aquitain à permettre un meilleur accès du littoral aquitain ou charentais (Royan, Marennes, La Rochelle...).

> Effets neutres à l'égard des plates-formes logistiques de Bruges et Hourcade

Quel que soit le parti, Ouest ou Est, la desserte des plates-formes de Bruges ou Hourcade devrait continuer à s'effectuer principalement par la rocade.



LE PARTI OUEST

> Atout fort pour l'aéroport de Bordeaux-Mérignac

Le contournement autoroutier de Bordeaux crée un accès hors rocade à l'aéroport aussi bien pour les habitants de l'Ouest girondin que pour ceux du Blayais, de Poitou-Charentes (La Rochelle, Saintes, Cognac, Angoulême, Poitiers), et du Sud aquitain. Cet élargissement de l'arrière-pensée aéroportuaire serait un atout fort pour le développement des liaisons internationales.

> Opportunités de développement économique pour le Blayais et le Médoc

Le contournement autoroutier permet le désenclavement du Blayais et du Médoc.

En créant un accès routier entre les deux rives de l'estuaire, il favorise l'essor des liaisons entre ces zones et vers l'extérieur, ce qui a un effet favorable sur leur développement économique et touristique (plages du Médoc, lacs girondins...)

> Avantage pour les sites portuaires

Selon la situation de ce contournement, les ports du Verdon, de Pauillac et de Blaye bénéficient de temps d'accès moindres.

Globalement, le contournement devrait avoir une incidence positive sur le développement du terminal conteneurs de la pointe du Médoc. L'échéance de réalisation du contournement étant de l'ordre de 15 à 20 ans, la desserte du Verdon se fera d'abord par le ferroviaire et non la route, ce dont rend déjà compte l'actuel Contrat de Plan Etat-Région.

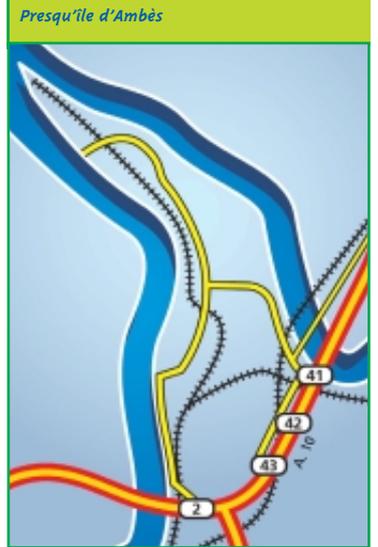


3

.4

La desserte de la presqu'île d'Ambès

Elle est actuellement assurée par 3 échangeurs autoroutiers. L'amélioration de la distribution routière et ferroviaire des zones portuaires de Bassens à Ambès est urgente. Pour le fer, des financements ont été prévus au Contrat de Plan Etat-Région. Pour les accès routiers, des besoins induits par la proximité des quartiers urbains ont été récemment mis en évidence très concrètement. Cet enjeu économique, urbanistique et de sécurité (matières dangereuses) n'attendra donc pas les échéances du contournement et fait l'objet d'une investigation particulière dès maintenant.



LE PARTI EST

> Atouts pour le développement local en Gironde

Le contournement de Bordeaux

favorise le développement économique local en améliorant les relations entre le Nord, l'Est et le Sud de la Gironde. Cela joue particulièrement pour les villes

de Blaye, Libourne et Langon, ainsi que pour l'Entre-deux-Mers. Le Sud-Ouest de l'agglomération bordelaise, notamment le secteur du Barp, et le Bassin d'Arcachon profiteront également de l'amélioration de leurs liaisons routières avec les départements et régions voisines de l'Est.



> Stimulation des échanges et opportunités de développement économique

L'amélioration du maillage autoroutier, notamment entre A10, N10, A89, A62, A63 et A65, stimule les échanges entre la Gironde et les différents ensembles économiques régionaux. Il leur apporte ainsi des opportunités nouvelles de développement.

Les enjeux pour l'agglomération

Le contournement autoroutier de l'agglomération bordelaise ne doit en aucun cas être une cause de désordre urbain ou d'extension sauvage.

Au même titre que la conception du contournement, les



anticipations foncières qui seront prises,

les mesures de cadrage urbanistique

et la volonté des collectivités de travailler en partenariat

joueront un rôle essentiel

pour l'intégration de l'infrastructure dans les politiques urbaines

et de transports de l'agglomération.

UNE MÉTROPOLE AU TERRITOIRE ÉTENDU

Avec une population de 660 000 habitants en 1999, la communauté urbaine de Bordeaux représente la septième agglomération française. Elle se caractérise à la fois par son étendue - 552 km² pour 27 communes - mais également par la faible croissance de sa population : + 0,63% par an.

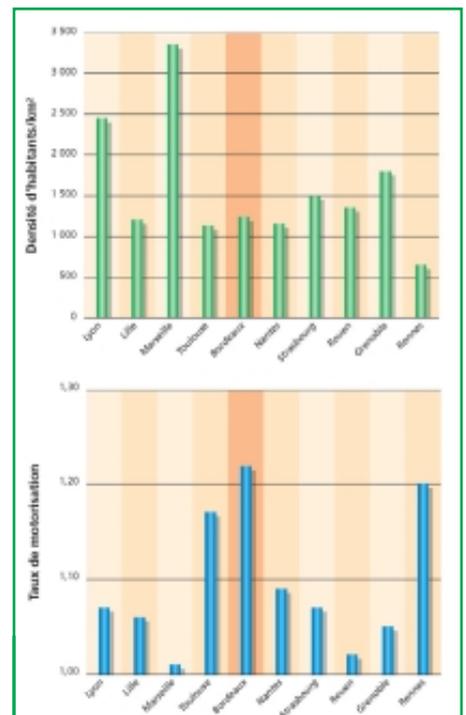
En 50 ans, et par étapes successives avec la mise en service des grandes voies routières, le territoire bâti de l'agglomération s'est considérablement étalé dans et au-delà de la communauté urbaine. L'espace d'urbanisation s'étend aujourd'hui jusqu'au bassin d'Arcachon et à l'agglomération libournaise. Cet étalement à partir d'un tissu pavillonnaire prédominant a quatre conséquences importantes :

- une consommation d'espace trois fois supérieure à l'accroissement démographique et donc disproportionnée,
- une croissance progressive et constante du nombre et de la distance des déplacements domicile/travail,

- l'engorgement consécutif des réseaux routiers et la difficulté d'équilibrer l'économie des réseaux de transport collectif,

- les coûts d'équipements élevés pour la collectivité.

Ainsi, entre 1975 et 1999, le nombre des actifs se rendant chaque jour dans la communauté urbaine de Bordeaux pour travailler a doublé en passant de 32 300 à 71 000 personnes.



Densité d'habitants au km² et taux de motorisation de diverses agglomérations.

Source : Certu



LE RÔLE DE LA GRANDE VOIRIE DANS L'ÉTALEMENT URBAIN

La création et l'amélioration de la grande voirie constituent un des facteurs déterminants de l'étalement urbain. Elle permet en effet une meilleure accessibilité des espaces périphériques, la possibilité d'y implanter de pair habitations et activités et d'aller de plus en plus loin en faisant pression sur les terres agricoles.

Ainsi, la construction de la rocade de Bordeaux, entre 1971 et 1993, a généré des types d'urbanisations spécifiques, marqués par des types d'étalements différents sur la rive gauche et la rive droite de la Garonne :

- l'implantation d'opérations de grande envergure sur la rive

gauche en raison de la faible valeur foncière des terrains à caractère forestier et de l'étendue de l'espace urbanisable,

- un développement éclaté - caractérisé par le "mitage" sur la rive droite en raison de la présence de vignes et de petites exploitations agricoles.

AUJOURD'HUI, UNE FORTE COHÉRENCE DES POLITIQUES PUBLIQUES DE CROISSANCE URBAINE

Depuis le début des années 2000, une des grandes forces de l'agglomération bordelaise est d'avoir su mener de manière concomitante un grand projet de transports collectifs et les

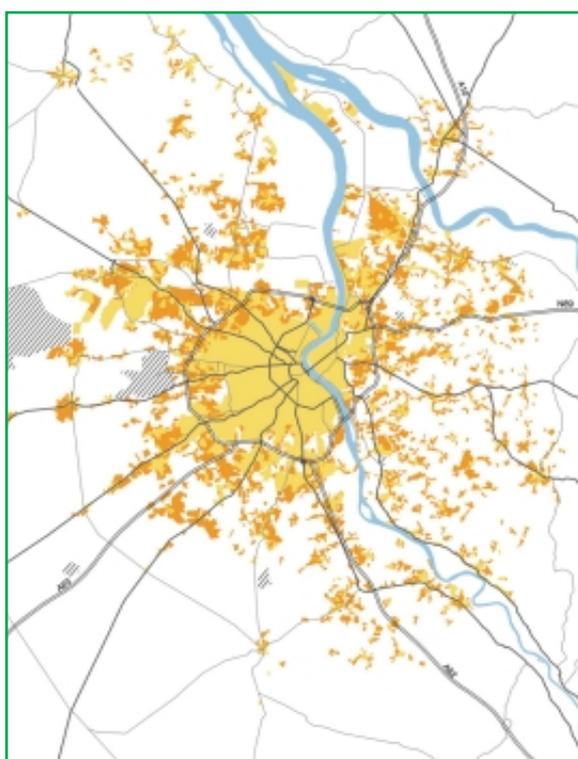
démarches d'élaboration des documents cadres de sa politique urbaine à savoir : le Plan des Déplacements Urbains (PDU) approuvé en 2000, le Plan Local de l'Habitat (PLH) et le

Schéma Directeur approuvé en 2001.

La cohérence et la complémentarité de ces différents documents a été fortement favorisée par la prise en compte de l'objectif et des principes contenus dans la loi "Solidarité et Renouvellement Urbains" pour :

- faire partager aux collectivités une même vision de développement territorial fondé sur des valeurs de durabilité et d'économie des ressources,

- déterminer des actions autour de nouveaux concepts de "densification urbaine" dans les couloirs des transports en commun, de "renouvellement urbain" ou bien encore de "maîtrise qualitative du développement périphérique".



Evolution de la tâche urbaine entre 1973 et 1996

Source : A'URBA

empreinte urbaine
1973
1996
terrain militaire
voie autoroutière
pénétrante urbaine
voie secondaire

LE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER ET L'ÉTALEMENT URBAIN : COMMENT PRÉVENIR ET CONTENIR LES RISQUES ?



Pour l'agglomération urbaine de Bordeaux, les risques d'étalement urbain sont proportionnels aux surfaces disponibles de terrains susceptibles d'être construits sur les territoires desservis par le contournement. Sur la rive gauche comme sur la rive droite, les superficies exposées sont importantes. Les risques sont également liés à la densité de population, aux activités, aux équipements et donc aux besoins de déplacements qui en résultent.

Les nouvelles facilités d'accès, en dynamisant l'urbanisation,

risquent d'engendrer une pression supplémentaire sur les activités agricoles et sur les espaces naturels, de modifier des équilibres du paysage et d'être génératrices indirectement de nuisances.

Cela constitue un enjeu majeur pour l'environnement :

- la pression foncière exercée sur les exploitations viendrait pénaliser davantage l'activité agricole dans les zones concernées.
- à l'Ouest, le paysage de forêt, particulièrement fragile face au phénomène d'étalement urbain, pourrait évoluer rapidement. Les paysages du

Blayais, du Bourgeois, du Bassin d'Arcachon et de l'Entre-deux-Mers subiraient les conséquences d'une accentuation du mitage.

- enfin, l'augmentation des déplacements induite par l'étalement urbain serait source d'une hausse du volume global d'émissions de polluants atmosphériques d'origine automobile, même si le retrait d'une partie du trafic à nuisances, notamment des poids lourds, peut localement améliorer la situation des riverains sur l'itinéraire actuel.



Face à ces risques, plusieurs familles d'outils sont susceptibles d'être mobilisées et sont présentées au débat.

Une réflexion particulière a été engagée avec l'agence d'urbanisme de Bordeaux. Elle a donné lieu à des analyses comparées des effets des réalisations autoroutières constatés sur plusieurs agglomérations. Afin d'éviter les effets pervers de ces aménagements, des pistes exploratoires ont été proposées qui devront faire l'objet d'échanges et d'investigations complémentaires (effet du péage, localisation des échangeurs, politique d'urbanisation prioritaire dans les corridors de transports collectifs, dans les quartiers centraux et dans les polarités structurantes...).

A ce stade, trois orientations majeures s'imposent d'ores et déjà.

> Anticiper sur les évolutions et opportunités foncières

Sans attendre la réalisation du projet, il convient de partager avec les collectivités une attitude de veille sur les évolutions et les opportunités foncières pendant toute la durée de gestation du projet.

> Utiliser les outils de planification et de politique urbaine

- Passer d'un urbanisme de procédure à un urbanisme de projet et de conviction.

A travers l'intercommunalité et les partenariats locaux, les enjeux seront de rechercher la convergence des objectifs et des intérêts pour passer d'un urbanisme de procédure à un urbanisme de projet. En effet, l'Etat n'a pas de rôle direct et ne peut donc assurer que les mesures développées seront prises. L'Etat devra donc avoir un rôle incitateur auprès des collectivités locales.

Ces projets de territoire autour de l'infrastructure autoroutière devront passer par des chartes d'aménagement. Plus largement, il sera sans doute nécessaire de mettre en place sur les périmètres proches des accès à l'infrastructure des schémas d'aménagement pour éviter la création anarchique de zones d'activités et de centres commerciaux dans les communes situées hors des périmètres administratifs et sur des territoires concurrentiels non régulés. Dans l'éventualité où l'organisation intercommunale pour l'élaboration d'un tel projet ferait défaut, l'État pourrait

prendre l'initiative par l'élaboration d'une Directive Territoriale d'Aménagement (DTA).

- Indépendamment des mesures d'accompagnement du contournement autoroutier, les meilleures garanties contre l'étalement urbain procéderont de la mise en œuvre déterminée des orientations fixées au schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme.

> S'appuyer sur la conception de l'ouvrage : le péage et des antennes autoroutières fermées à l'étalement urbain

L'emplacement des échangeurs devra être optimisé en éloignant les échangeurs du contournement des nœuds urbains existants. Le lien entre l'autoroute et la voirie locale pourrait se faire par une bretelle à statut autoroutier. A partir de ces nœuds toute intermodalité peut être imaginée.

La surconsommation de l'espace, engendrée par l'étalement urbain, demeure une problématique qui, faute de références probantes, reste à approfondir. Toutes les suggestions formulées lors du débat seront étudiées avec intérêt.

L'évaluation économique des deux partis

A partir des prévisions de trafic et des coûts approchés des deux Partis d'Aménagement, le Maître d'Ouvrage a cherché à évaluer les effets économiques des deux projets conformément



au rapport du Commissariat Général au Plan :

"Transports : choix des investissements et coût des nuisances"
(Rapport Boiteux Juin 2001).

Comme indiqué ci-contre, les évaluations ont porté sur la variation en 2020 des divers paramètres que l'Etat retient habituellement pour effectuer les évaluations économiques, afin de s'assurer de l'utilité collective du parti envisagé.

Le tableau ci-après rend compte des avantages de chacun des partis pour la variable considérée. Ces avantages sont obtenus en comparant :

- la situation avec le projet (parti Ouest ou Est)

- et la situation sans projet.

Les quantités physiques définissant la variable dans chacune des situations sont comparées et la différence représentative d'un gain ou d'une perte est monétarisée selon les préconisations du Commissariat Général au Plan. Les valeurs trouvées sont exprimées en millions d'euros.

Variables	Avantages annuels en 2020 pour le parti Ouest (M€)	Avantages annuels en 2020 pour le parti Est (M€)
Temps VL		
Flux Nord-Sud	+ 71	+ 43
Autres flux en transit	+ 21	+ 42
Temps PL		
Flux Nord-Sud	+ 58	+ 27
Autres flux en transit	+ 6	+ 12,5
Total des gains en temps de parcours	+ 156	+ 124,5
Frais de fonctionnement VL et PL		
Péages usagers VL et PL	- 35	- 52
Péages concessionnaire	+ 35	+ 52
Sécurité	+ 0,3	0
Effet de serre	- 1	- 3
Pollution atmosphérique	+ 6	+ 7
Entretien annuel infrastructure	- 8	- 8
Avantages annuels net globaux en 2020	147,3	88,5
Arrondi à	150	90

Rappel de l'ordre de grandeur du coût des travaux du contournement :

- Ouest : 1 100 Millions d'euros (valeur 2003)

- Est : 1 100 Millions d'euros (valeur 2003)



3

.6

Ainsi, à l'horizon 2020, les deux partis présentent des avantages élevés. Le même calcul effectué pour chaque année de vie du contournement Est ou Ouest, permet, en actualisant les avantages annuels, de calculer le bénéfice

socio-économique associé à chaque parti (avantages annuels net capitalisés et actualisés, diminués du coût d'investissement du projet). En prenant en compte un taux d'actualisation de 8 %, les bénéfices actualisés

associés aux projets, ressortent à 800 M€ pour le parti Ouest et 500 M€ pour le parti Est.

Les deux partis présentent donc un bénéfice socio-économique élevé pour la collectivité nationale.

Exemple d'évaluation monétaire : l'effet de serre

Directement liée aux émissions de carbone (C) généré par le trafic VL ou PL, son évaluation est établie en comparant les variations prévisibles de consommation de carburant sur le réseau étudié suivant que le contournement est réalisé ou non. Le passage d'un litre de carburant à un kg de carbone se fait en considérant qu'un litre est égal à 0,71 kg de carbone. La tonne de carbone est prise égale en 2020 à 134€ (valeur 98).