

Les infrastructures routières - 2 février 2012

Dans le but d'approfondir certains éléments du Document d'orientation et d'objectifs du SCoT, des commissions thématiques ont été organisées, notamment sur les infrastructures routières. Ainsi, la présentation a été faite autour des orientations stratégiques du Schéma Directeur de 2001 jusqu'à la stratégie du SCoT 2012.

Comment répondre au résultat des études qui indiquent que l'augmentation de la population va engendrer plus d'un million de déplacements supplémentaires ? Des solutions existent, elles sont multiples et appartiennent à plusieurs registres :

- Le travail à réaliser sur la complémentarité des différents modes et l'augmentation des modes collectifs et des modes actifs
- L'amélioration de la fluidité des déplacements
- L'augmentation de l'intensité du taux d'occupation des véhicules

Des rappels sur les orientations stratégiques du Schéma Directeur de 2001 à la stratégie du SCoT 2012

La stratégie du Schéma Directeur de 2001 visait à compléter le maillage principal de voies pour irriguer tous les territoires et équilibrer les flux en :

- confortant et complétant le réseau routier
- assurant la continuité des itinéraires de distribution et de liaisons périphériques par la réalisation ou le confortement de certains tronçons routiers (d'intérêt régional ou local)
- complétant les maillons d'accès au centre de l'agglomération

L'actualisation des projets routiers en 2011 a conduit à une ambition des projets routiers revue à la baisse avec peu de nouveaux projets (extension de la déviation à Martignas, voie sur berge Euratlantique) et une remise en question de projets « structurants » (contournement autoroutier de Bordeaux, un certain nombre de déviations) dont notamment le gabarit de la rocade dont le passage à 2x4 voies n'est plus d'actualité

La stratégie du Scot 2012, au travers des objectifs du DOO, sera de faire évoluer les infrastructures existantes vers une diversification des usages et services en ayant une approche d'objectifs et non plus de gabarits :

- Hiérarchiser et requalifier le réseau de voirie au service de la fluidité et au profit d'usages plus urbains et plus diversifiés
- Assurer la requalification paysagère du réseau de voirie principal. Cette requalification doit être différenciée en fonction du type de voie
- Reconquête urbaine des abords de la voirie et de certains échangeurs qui en fonction de leur fonction circulatoire pourraient être des supports potentiel d'intermodalité.

La question aujourd'hui est de savoir comment caractériser ces objectifs

Débats avec la salle

Monsieur LANGRAND, Président de MOUVABLE :

Le conseil général pense plus à un chapelet de parkings en amont qui seraient irrigués par une ligne de transport en commun la plus efficace que possible.

Monsieur SERRUS, DREAL :

Pour l'utilisation des bandes d'arrêts d'urgences, cette solution qui semble miracle, car elle permet de réaliser une nouvelle voie à moindre coût n'est pas si simple que ça. Les bandes d'arrêts d'urgence sont bien évidemment là en cas de problèmes. Si une voiture se trouve le système est à nouveau congestionné. Il précise que le sujet sera évidemment évoqué lors du Grenelle des mobilités.

Monsieur LAMAISON, Président du Sysdau :

La question du transport fluvial est très intéressante et il semble évident que l'apport d'une liaison maritime entre Bassens et Bordeaux serait bénéfique. Cependant que fait-on à chaque extrémité de cette liaison ?

Monsieur DUCOUT, Maire de Cestas :

Il faudra également se poser la question du transport ferroviaire via le développement des gares du Médoc et des Graves ainsi que l'amélioration des capacités du fret ferroviaire qui est presque nul.