

Association AVITEC (Villes et Territoires de l'Yonne)
19 Rue St Germain 89000 AUXERRE

Association Yonne Nature Environnement
Parc du Moulin de Préblin 89400 MIGENNES

SPPEF (Société pour la Protection des Paysages et de l'Esthétique de la France)
1 Place Achille Ribain 89000 AUXERRE

Monsieur Bertrand LABORDERIE
Président de la Commission d'Enquête publique
Mairie d'Auxerre
89000 AUXERRE

Auxerre, le 2 novembre 2011

Objet : enquêtes préalables à la DUP concernant le projet de **contournement sud d'Auxerre** et la mise en conformité du PLU de la commune d'Auxerre (section Etat et section du Conseil général de l'Yonne)

Monsieur le Président,

L'étude du projet présentée à l'enquête publique est d'une telle envergure qu'un laps de temps si court nous paraît difficile pour élaborer en profondeur nos observations, d'autant que nous n'avons pu disposer des documents en version numérisée que très tard. Les études d'impact auraient du figurer sur les sites de la Préfecture et du Conseil Général, seuls les avis de l'Autorité Environnementale y étaient accessibles.

Nous avons demandé à M. Vieuville si nous pouvions obtenir une version numérisée de l'ensemble du dossier. N'ayant pas obtenu de réponse, nous avons fait nos démarches nous-mêmes la semaine dernière et avons obtenu sans problème les liens pour télécharger la partie Etat et une réponse positive de principe qui n'a pas permis d'obtenir concrètement la partie du Conseil Général.

Par ailleurs, plusieurs de nos adhérents et les signataires de cette lettre ont pris connaissance des deux dossiers cités en référence à la mairie d'Auxerre et ont déploré le manque de confort et de sérénité pour faire un travail de lecture studieux (une pièce hors des conversations devrait être affectée à cet effet).

Nos principales observations se résument à 4 points principaux sur lesquels nous reviendrons plus en détail en annexe :

1 - L'absence de documents d'urbanisme réglementaires et de cadrage à l'échelle de l'agglomération et Aire urbaine (qui a vu le jour le 1^{er} janvier 2010). Il s'agit d'un projet purement routier sans projet d'agglomération, sans projet global, sans planification, profitant de l'absence de cadre réglementaire, ne permettant pas de prendre la Déclaration d'Utilité Publique actuellement.

2 - Le dossier est incomplet et se base sur de fausses estimations de trafic. Le public a été induit en erreur depuis le démarrage de la « concertation » en 2006. Nous constatons que la lettre d'une commande stratégique du Ministre d'Etat de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer datée du 22 février 2010 ne figure pas au dossier. Nous en avons demandé communication pour en connaître la teneur.

Le Ministre J-L Borloo a annoncé le 23 septembre 2009 « *l'octroi d'une enveloppe de 5 M€ pour les études et les acquisitions foncières destinées à réaliser le contournement sud d'Auxerre* ». (PJ n° 1). S'est-il basé sur un dossier avec de fausses estimations de trafic ?

3 - Le projet est très consommateur d'espaces agricoles et d'espaces naturels en périphérie de ville et le secteur englobé est un territoire qui suscite la plus grande vigilance quant aux risques d'étalement urbain et d'urbanisation. On peut estimer sommairement à 2000 ha la surface englobée par l'ensemble des deux trajets et la ville (à titre de comparaison c'est l'équivalent de 2/3 de la ville urbanisée ou toute la rive gauche). (Voir PJ n° 2 Dossier FNE).

L'AE le souligne aussi « *Le projet induisant indirectement des risques d'étalement urbains, à ce stade des réflexions, sans document de planification réglementaire sur l'agglomération, la cohérence du projet routier avec le projet global d'agglomération manque inévitablement* ».

La CDCEA (Commission Départementale de la Consommation des Espaces Agricoles) a décidé une auto saisine (PJ n° 3) sur ce projet très consommateur d'espaces agricoles (dont la majeure partie est classée en zones naturelles) : environ 40 hectares côté Etat et 16,5 hectares côté Conseil Général, hors délaissés.

Nous avons demandé par mail le 27 septembre 2011 à M. Philippe Emery DDT de l'Yonne de se mettre en contact avec la commission d'enquête et de vous faire connaître la teneur du vote de la CDCEA. Nous aurions souhaité que cet avis figure à l'enquête publique, ce qui ne sera pas le cas puisque l'enquête se termine sans que ce point n'ait été encore inscrit à la CDCEA.

Même si l'environnement a été pris en compte, les atteintes seront importantes en terme de fragmentation du territoire et des paysages, suppression de bois classés, de ripisylves, de haies, de vergers auxquels viennent s'ajouter les atteintes importantes aux milieux humides et les risques par rapport à la ressource en eau pour l'Auxerrois. Les compensations sont insuffisantes à tous les niveaux.

4 - La concertation s'est faite à sens unique et consistait à choisir entre 8 tracés sans aborder le fond du dossier. Les remarques des associations Avitec et Yonne Nature Environnement qui portaient essentiellement sur l'application des lois Grenelle et la révision à la baisse des estimations de trafic (avec enquêtes Cordon) et utilisation des enquêtes INSEE, n'ont jamais été prises en considération ni obtenu de réponses. L'application de la convention d'Aarhus 1998 déclinée en droit français depuis 2002 n'a jamais été faite sur le choix des scénarios DVA ou de sa validité comme procédure après les lois SRU de 2010, choix effectué uniquement par les élus des communes d'Auxerre et de sa périphérie.

L'AE souligne que « *le dossier n'expose pas explicitement les réponses qui ont été apportées sur ce point aux associations* », puisque la seule réponse que nous ayons eu est une réponse verbale du Préfet de région Ch. de Lavernée à la réunion publique du 15 décembre 2009 : « *Ne nous inquiétez pas, le contournement sera grenello-compatible* ».

Le bilan de la concertation conclut « *aucune observation n'est de nature à remettre en cause les orientations majeures du projet retenu* », ce que nous contestons car les 4 points précédemment mentionnés ont été exposés.

En conséquence nous demandons la suspension du projet de contournement sud d'Auxerre, de la DUP et de la mise en conformité du PLU d'Auxerre jusqu'à la finalisation du SCOT qui appréciera la pertinence et la légitimité des deux projets complémentaires qui sont l'objet des enquêtes conjointes.

AVITEC
Abelardo ZAMORANO, président

YNE (membre FNE)
Catherine SCHMITT, présidente

SPPEF - Délégation Auxerroise
Pierre MOUTARD, responsable

PJ : Annexe : Développement des observations présentées par les associations (8 pages)
16 pièces jointes

ANNEXE
DEVELOPPEMENT DES OBSERVATIONS PRÉSENTÉES
par les associations AVITEC, Yonne Nature Environnement, SPPEF

Sur la finalité et sur l'échelle de la réflexion du projet

Les objectifs annoncés diffèrent selon les deux dossiers soumis à enquête :

Etat :

- Délester le trafic Nord/Sud,
- Eviter les traversées d'Auxerre, d'Augy, de Champs-sur-Yonne, d'Orgy,
- Améliorer la connexion Est/Ouest

Conseil Général :

- Améliorer la liaison avec l'entrée A6 sud d'Auxerre
- Rééquilibrage de la ville d'Auxerre vers le Sud (ce qui est très inquiétant quant à l'urbanisation),
- Relier des zones intermodales entre elles, ce qui est paradoxal puisqu'aucune zone d'activité n'est multimodale dans le département (à part au Nord le port de Gron fleuve/route qui est une plate-forme).

1 - Absence des orientations et cadrage : SCOT à l'échelle de l'aire urbaine

Pourquoi les deux enquêtes portent-elles sur une rocade de **contournement sud d'Auxerre** de la N 77 - N 151 routes nationales à sa charge alors qu'il s'agit d'une **déviation d'agglomération** comme l'affirme l'Etat tout au long de son dossier?

La Communauté d'agglomération (cadre de développement intercommunal de l'agglomération) a-t-elle voté un SCOT (Schéma de Cohérence Territorial) ?

Par délibération du 12 octobre 2001 la Communauté des Communes de l'Auxerrois a pris la compétence SCOT et par délibération du 24 septembre 2002 décidée d'intégrer le périmètre SCOT proposé par le Préfet. (Voir PJ n° 4). Mais rien n'a avancé depuis.

La justification d'un tel projet (emprise au sol et investissements financiers) se situe bien évidemment à l'échelle de l'Aire urbaine (environ 60 communes). **En l'absence de SCOT, légalement la DUP ne donc peut être prise contrairement à ce qu'affirme le dossier** (p. 180 Etude d'impact pièce 5-V).

« Les études préparées par la Communauté de l'Auxerrois traduisent cette volonté locale qui devra être confirmée dans le SCOT devant être approuvé avant l'engagement des travaux du contournement sud d'Auxerre » p. 90 Pièce V - 1 Résumé non technique de l'étude d'impact.

Cette appréciation méconnaît le sens de la procédure SCOT et sa prévalence sur les documents la composant comme le souligne l'AE *« le projet induisant indirectement des risques d'étalement urbains, à ce stade des réflexions, sans document de planification réglementaire sur l'agglomération, la cohérence du projet routier avec le projet global d'agglomération manque inévitablement »*.

2. Evaluation des trafics

L'AE 3-8 *« Les prévisions de trafic sont peu aisées à assimiler car dispersées dans plusieurs pièces du dossier et présentées soit en écarts par rapport à la situation de référence soit seulement pour certains flous... »*

Les Comptages officiels de l'Etat : les trafics routiers de l'Yonne comptages 2002/2003, dernière référence valide, ne sont pas présentés dans le dossier (document DDE 2004). Voir PJ n°5
Extrait de ce document : 5 036 véhicules N 77 et 6 833 véhicules pour la N 151.

Ces chiffres n'ont rien à voir avec les chiffres énoncés dans les 2 dossiers et qui varient selon les chapitres.

p. 27 Les comptages à l'horizon 2025 sont formulés sous forme d'un erratum n° 2 et sont très différents de ce qui a été annoncé en réunion publique et sont encore surestimés à notre avis. (Voir PJ n° 6 Yonne Républicaine 29-30 avril 2006 et PJ n° 7 Auxerre Magazine n° 140 Décembre 2009 : 30 000 véhicules/jour !) Les modélisations appliquées dans le périmètre d'étude sont fort contestables, ainsi que les augmentations annuelles et les prévisions à différentes échelles de temps 2015, 2025, 2030 ou 2035...

L'erratum se base sur une croissance moyenne du trafic alors que les prévisions INSEE régionale de 2008 font apparaître une très faible évolution de la population en 2025 par rapport à 2005 (voir PJ n° 8 Rapport Agence Régionale de la Santé 2011 dont extrait ci-dessous).

« *Les dernières projections de population entre 2005 et 2025 réalisées par l'Insee datent de 2008. Si l'évolution démographique suit les tendances d'alors, la population bourguignonne devrait progresser jusqu'en 2015 (+0,8 % par rapport à 2005), puis se stabiliser et diminuer progressivement jusqu'en 2025 **(+0,2 % par rapport à 2005)*** ».

Il faut donc appliquer un coefficient démultiplicateur qui tienne compte de cette réalité.

Les études et prévisions sont basées vraisemblablement sur l'ancien projet de l'A26, définitivement écarté par les lois Grenelle (PJ n°9 Rapport Assemblée Nationale d'Hervé MARITON du 18 mai 2011) qui spécifie que l'A26 Troyes-Auxerre-Bourges a été abandonné alors qu'il était inscrit au CIADT de 2003.

Le contournement sud d'Auxerre a été déconnecté de l'A26. Nous demandons connaissance du document l'y autorisant ainsi que les raisons argumentées.

Le dossier A26, présenté à la CNDP avec des estimations de trafic fantaisistes et surévaluées - qui n'ont pas échappé à la CNDP - a retiré été par le Ministère lui-même.

Comparer la carte (PJ n° 10)

34000 véhicules/jour sur le tronçon Etat.

21000 véhicules/jour et 15000 véhicules/jour sur les tronçons CG89.

Avec l'erratum n° 2 :

20830 véhicules/jour pour la partie Etat

10850, puis 7500, puis 10710 pour les 3 tronçons du CG89

Dans l'erratum 2 les trafics ont diminué mais sont encore surévalués à notre avis (par rapport aux projections INSEE 2008), tout en constatant qu'avec ce type de projections le contournement ne diminue que de 14 % le trafic global (scénario avec ou sans contournement). Ce chiffre est lui aussi de ce fait surévalué.

Ce document de référence pour les trafics s'appuie sur un document du bureau d'études Transitec Lyon en 2004 faite pour le compte de la Communauté de l'Auxerrois, dans le cadre des études pour un DVA qui n'a jamais été validé et qu'aucune enquête publique n'a abordé. C'est pourtant sur ce document que repose le dossier de contournement soumis à enquête aujourd'hui.

Surtout, ce projet n'est pas appuyé sur une Enquête CORDON du trafic routier (origine et destination des trafics) et une exploitation précise des données INSEE de l'agglomération : déplacements domicile-travail, chalandises. Nous les avons demandées tout au long de la concertation publique. (PJ n° 11 Courrier Avitec).

Des comptages aux carrefours dans un laps de temps court ne permettent pas d'établir sérieusement l'identification du trafic. Le véritable trafic de transit de longue distance ne peut pas être apprécié, le trafic de transit de la ville centre pour ses fonctionnalités non plus.

La ville centre concentre 85% de l'emploi de l'agglomération, essentiellement tertiaire, sa plus grande partie en rive gauche, services et chalandises de même. (Voir publications INSEE Bourgogne - 2002 Composition des aires urbaines : Auxerre et Dimensions Bourgogne n° 54 - 2009 : La communauté de l'Auxerrois).

L'AE souligne « 75 % du trafic constitue du trafic d'échange entre l'agglomération et la périphérie, le nombre de PL en transit sur la RD 965 peut être calculé et serait de 270/jour et sur la RN 151 de 585 PL/jour avec une destination finale au Nord d'Auxerre ».

De toute évidence, ce trafic d'échange entre l'agglomération et la périphérie continuera à entrer en ville mais différemment. Voir Erratum n° 2.

Il est surprenant aussi que la déviation Nord qui canalise déjà la circulation Nord/Sud en rive droite et de la renvoyer en rive gauche avec un ouvrage d'art très coûteux (20 M€ partie base). Est-ce aussi pour justifier un trafic suffisamment important ?

3 – A l'origine du projet le DVA 1999 : en annexe

A notre connaissance ce document n'a jamais été approuvé par la Direction des Routes Nationales du Ministère. Il a été fait sans consultation de la population avec un périmètre d'étude très restreint qui oblitère son objectif général et sa légitimité. C'est pourtant sur cette étude que reposent les enquêtes.

4 – Emboîtement forcé du projet 2 x 2 voies mentionné dans l'avant-projet du SNIT Auxerre-Troyes n'a pas été étudié

La tactique pour justifier l'autoroute était donc de gonfler les chiffres mais elle a échoué.

Dans le même sens, vouloir séparer de la voie Troyes-Auxerre et son prolongement par le contournement sud est un non sens.

Les élus de l'Auxerrois qui souhaitaient cet aménagement, en toute logique, ont opté pour le contournement sud, influencés par le projet autoroutier. Voir PJ n° 12 Présentation au comité de pilotage déviation sud 29 mars 2005 - page 5.

Les dernières études Antéa-Mazars juin 2011 p. 299 (PJ n° 13) démontrent d'autres besoins évidents au Nord et à l'Ouest en terme d'importance de trafic.

L'Etat a anticipé l'arrivée d'une 2 x 2 voies Troyes-Auxerre avant les enquêtes publiques actuelles.

C'est pour cela qu'il faut lire la teneur de la lettre du Ministre d'Etat du 22 février 2010 et vérifier si la forme 2 x 2 voies de la partie Etat est justifiée.

La DUP doit prendre en compte l'insertion dans le réseau actuel et pas dans un réseau futur puisque l'avant-projet du SNIT n'est toujours pas validé (après consultation sur internet) et que le contournement d'Auxerre n'y est pas inscrit.

5 – Absence des orientations de l'Etat pour le PDU auxerrois : le Plan Global de Déplacements Urbains

Ce document mentionné, n'est justement pas joint au dossier d'enquête alors qu'il a été approuvé le 23 juin 2010 par la Communauté d'Agglomération qui s'est concrétisée, elle, le 1er janvier 2010.

Nonobstant, il s'agit d'un document, succédané d'un PDU, qui n'a cependant pas le caractère exécutoire d'un PDU et qui n'a pas non plus été soumis à consultation publique. Il reste à être confronté avec les orientations de l'Etat et surtout à la réalisation d'un SCOT. Voir Contribution de l'Etat au PDU de l'Auxerrois juillet 2003.

Rappelons que tous les documents de l'agglomération doivent être compatibles avec les orientations d'un SCOT et non l'inverse.

6 – Loi Grenelle 2 : le contournement et la pollution atmosphérique

Les lois Grenelle ont engendré une démarche de réduction des émissions de CO2 et l'élaboration des SRCAE, un moratoire autoroutier, une révision du SNIT (Grenelle I) et les études d'impact des ouvrages sur l'environnement faisant la preuve de son **absolue nécessité**. Il faut repenser le projet en accord avec les lois Grenelle. Un camion sur 3 transporte des granulats pour construire logements et routes dans l'Yonne !

Ce projet va participer largement à la production de CO2 par sa construction et par son usage puisqu'il fait la part belle à la route, prolonge les trajets en longueur et n'envisage pas de solutions alternatives.

L'AE souligne « *Les coûts collectifs de pollution et d'effets de serre restent assez proches de la situation sans programme* ».

Les problèmes de pollution et de bruit seront déplacés avec des camions qui vont polluer en gravissant des pentes importantes. Les vents dominants sont orientés Sud/Sud-Ouest. Le quartier des Piedalloues et les quartiers du sud de la ville, donc une densité importante de population, se retrouveront sous les vents dominants donc sous les pollutions. Ces éléments n'ont pas été comptabilisés dans le bilan global de l'opération.

L'AE souligne « *qu'il n'y a pas d'étude sur le bruit pour Chevannes et Villefargeau sur le RD1 et RD 158* » donc le Conseil Général conclut de ne pas envisager de mesures spécifiques pour se prémunir du bruit supplémentaire engendré par le report de trafic à proximité de ces villages. Nous demandons à ce que cette affirmation soit démontrée.

L'AE souligne : « *Les effets positifs réels pour la qualité de l'air sont faibles et concernent 9 % de la population du secteur d'étude* ». Résultat décevant eu égard à l'ampleur des travaux envisagés.

L'étude d'impact sur les milieux humides et aquatiques est insuffisante pour les deux viaducs comme le souligne l'AE, et en particulier pour les fonctionnalités de la rivière Yonne. La partie CG mentionne la traversé de l'Aire d'Alimentation de Captage (AAC ou BAC) des captages Plaines des Iles-Boisseaux mais dans la partie relevant de l'Etat elle n'est pas mentionnée. Or il s'agit des Captages Grenelle alimentant l'agglomération (Voir PJ n°14). Ces captages font l'objet d'un programme de reconquête de la qualité de l'eau financé par les collectivités locales et surtout par l'Agence de l'Eau Seine Normandie. L'étude des eaux souterraines est très sommaire. Pour les eaux de ruissellement (page 35) la référence à des pluies décennales est insuffisante. Il faut faire référence à des pluies centennales pour être en phase avec le changement climatique.

7 - Les paysages de grande sensibilité

Il s'agit de paysages authentiques, devenus rarissimes car préservés jusqu'à maintenant, qui offrent un point de vue en balcon exceptionnel sur la ville ancienne, sans nuisances visuelles intermédiaires. Auxerre, site classé, Ville d'Art et d'Histoire détient un patrimoine architectural exceptionnel.

L'étude paysagère de Folléa Gautier mentionne « *Lisse et dépouillé, apparemment anodin, le plateau de la voie romaine est un espace remarquable par sa capacité à mettre en scène, à distance, l'image d'Auxerre. En arrivant du Sud, le parcours de la RD 239 permet de mesurer l'importance de cet espace pour la perception de la ville et de ses monuments* ».

Dans l'étude Folléa Diagnostic réalisée en 2002 décrit page 15 le Sud comme un large croissant d'espaces agricoles qui reste préservé du mitage périurbain.

« *Il est frappant de constater qu'en un siècle la ville, autrefois tournée vers le Sud au travers de ses faubourgs vigneron, a complètement basculé vers le Nord et l'Ouest : les phénomènes de périurbanisation des villages et des espaces agricoles s'observent en effet surtout dans ces deux directions privilégiées. Pendant ce temps, au Sud, la ville restait étonnamment stable : par la voie romaine (RD 239) on entre aujourd'hui dans Auxerre à moins de 300 m de là où l'on y entrait en 1800. Et un large croissant d'espaces agricoles étonnamment préservés des phénomènes de mitages périurbain enveloppe tout le Sud et l'Est de l'agglomération. Ces espaces ont ainsi conservé des qualités remarquables...* »

Il paraît étrange, voir un non sens, d'autoriser une telle destruction paysagère en impactant les plateaux de l'Auxerrois et trois vallées de l'agglomération : Yonne, Vallan, Baulche, tous très sensibles et remarquables.

Les co-visibilités à partir des Monuments Historiques d'Auxerre seront de première importance contrairement à ce qu'affirment les dossiers surtout si des constructions viennent à proliférer en particulier autour des trois ronds-points. Des projets sont actuellement échafaudés par les collectivités concernées. Voir PJ n° 15 Etude ACTYM-CA 2010 : Elaboration d'une étude de réflexion sur l'aménagement et le développement du sud de l'agglomération auxerroise, en particulier page 25 : opportunités préliminaires d'aménagement.

8 – Consommation d'espaces agricoles et naturels

40 hectares d'un côté et 16,5 hectares de l'autre sont directement concernés, mais le projet et étude d'impact ne mentionnent pas les surfaces directement fragilisées à l'intérieur du tracé entre celui-ci et la ville qui dessine «*une nouvelle frontière... et de créer un nouvel axe de développement vers le Sud* ». (Voir PJ n° 16 Auxerre Magazine n° 141 Janvier 2010). La menace concrète de destruction programmée de ce territoire péri urbain exceptionnel illustre concrètement le besoin de document précis d'organisation du territoire préalablement à la création des ouvrages routiers.

9 – Loi LOTI et l'évaluation économique et sociale : quels gains pour les Auxerrois ?

Nous notons la contradiction entre le souhait très légitime des Auxerrois - ceux qui pâtissent d'un trafic très perturbateur en ville (dans l'axe du pont Paul Bert) - et la solution proposée qui ne sera pas une solution miracle car les habitants méconnaissent les fonctionnalités de la ville concentrant emploi, services, chalands. Les gains espérés ne seraient que de 14 % de trafic en moins. Il n'y a pas d'évaluation économique comparative pour des solutions d'amélioration de la fluidité des entrées et sorties de la ville, ce que nous demandons.

Le projet a été présenté au public comme financé par l'Etat, le Conseil Régional, le Conseil Général et les collectivités. Le dossier ne présente pas les clés de répartition. C'est un engagement aveugle qui sera inférieur dans tous les cas à ce qui a été annoncé en 2003. A titre indicatif, la clef de répartition en 2003 était de 27,5 % pour l'Etat, 25 % pour le Conseil Régional, 25 % pour le Conseil Général et 22,5 % pour la Communauté de l'Auxerrois (Voir Compte rendu Session du Conseil Général du 23 octobre 2003).

Par exemple, pour cette dernière une part sur le tracé Etat de 16,2 M€ sur un budget annuel d'environ 23 M€ (valeur 2009)... et maintenant ?

Les finances des collectivités locales affrontent des restrictions budgétaires très importantes et qui ne s'amélioreront pas de sitôt. Elles auront non seulement à supporter le coût initial mais aussi le coût de l'entretien : 340 000 Euros/an pour l'ensemble du contournement. Elles n'en ont pas les moyens. Elles engagent les citoyens et contribuables vers un endettement très important sur le long terme.

Notons que les infrastructures proposées dans le dossier (valeurs 2009) comportent un ratio de :

- 11,47 M€/km partie Etat
- 5,95 M€/km partie CG

Ce sont des valeurs très importantes, tout à fait comparables aux valeurs des kilomètres autoroutiers établies par le MEDDAD en 2007 : 6 M€ en rase campagne, 12 M€ en montagne.

10 – Absence de solutions comparatives et alternatives

Notons également qu'aucune autre option à l'échelle de l'Aire urbaine n'a été étudiée et mise à discussion, en particulier l'option d'améliorations de l'existant. Pour chercher une solution de la circulation dans l'agglomération toute sa partie centrale et nord a été oblitérée. L'Erratum du trafic 2025 le montre clairement car ce contournement ne modifie très peu leurs trafics.

Le réseau actuel tant au Nord qu'au Sud offre des possibilités alternatives qui n'ont pas été exploitées ni étudiées. Ce serait sûrement plus efficace pour la fluidité et le report des trafics pour l'accessibilité pour

l'aire urbaine et probablement moins onéreux et moins consommateur d'espaces. Des solutions qui reposent sur des conceptions différentes et plus en phase avec les enjeux et les lois du Grenelle de l'environnement. Voir rapport IFEN en encadré.

« Il n'y a plus de nécessité en France d'augmenter significativement la capacité du réseau routier ». (PJ n° 9)

Le rapport IFEN 2006 sur les Territoires :

« Les autoroutes urbaines, les pénétrantes, les périphériques structurent les agglomérations modernes. Jusque dans les années 80, la ville devait s'adapter à l'automobile et faciliter l'écoulement du trafic. Source de bruit, de pollution, de dégradation paysagère, de fragmentation des territoires et d'isolement de quartiers, **ce modèle a montré ses limites**. Aujourd'hui, se développent de nouvelles manières de concevoir les flux, d'organiser les échanges, combinés avec le développement des transports en commun et une nouvelle conception du développement urbain.

Deux types de fluidités correspondant à deux manières de concevoir la ville sont possibles. **La fluidité rapide**, qui associe vitesse et capacité, est basée sur des voies rapides autonomes servant à l'écoulement des flux. Elle favorise l'effet de coupure. **La fluidité lente**, qui dissocie vitesse et capacité, recherche la fluidité du trafic à vitesse modérée (environ 50 km/h) Elle favorise l'effet de maillage et facilite l'insertion urbaine des voiries en limitant l'effet de coupure. La diminution de la vitesse facilite le partage de la voirie et la cohabitation de différents modes de transports : trottoirs, pistes cyclables, couloirs de bus, voies de circulation, stationnements,...

La requalification des axes routiers pour **passer d'une logique de fluidité rapide à la fluidité lente** s'inscrit généralement dans le cadre de la politique de déplacements (Plan de Déplacements Urbains) et de développement urbains (le Schéma de Cohérence Territoriale). Des projets se développent. A Brest, une voie rapide urbaine a été requalifiée pour passer à une logique de fluidité lente afin de limiter les nuisances. A Rodez le doublement de la N88 est conçu dans une optique plus urbaine. A Bordeaux, la circulation automobile est réduite sur les quais de la Garonne... »

* * *