

Observations de la SEPANSO sur le Projet de Contournement Autoroutier de Bordeaux

(Réunion du 8 Juin 2006)

Ce projet reste pour notre Fédération totalement inacceptable, et dans son principe, et dans les modalités présentées lors de la réunion du 25 Avril 2006.

Avant d'entrer dans les aspects particuliers du dossier, nous souhaitons d'abord que soit rappelé – ainsi que le faisait le document de présentation de la DRE - qu'il est reconnu que ce Contournement ne réglera pas la question des transports internes de l'agglomération, et en particulier les engorgements momentanés de la rocade bordelaise. La confusion entretenue sur ce sujet par un certain nombre d'élus – et non des moindres – est tout à fait déplorable, car elle contribue à brouiller les problèmes dans l'esprit du public.

Au delà de ce rappel, et du document de présentation rédigé par notre fédération à l'occasion du Débat Public de 2003, ce Contournement reste pour nous inacceptable au moins à quatre titres :

1.- Tout d'abord, il porte gravement atteinte à la quasi totalité des composantes de l'environnement de la zone géographique concernée par ses variantes.

Pour s'en convaincre, il n'est que de considérer, feuille par feuille, la multiplicité des atteintes aux secteurs sensibles en termes d'écologie, d'économie ou d'agriculture, par les passages envisagés des fuseaux du projet, atteintes parfaitement visibles sur les cartes de l'« *Etude préliminaire – Analyse multicritères* » (cartes établie par les services de l'Etat en date du 19 Avril 2006) :

- Que ce soit les zones humides, dont il n'est pas besoin de souligner l'importance écologique et aussi le rôle de zone d'expansion des crues exceptionnelles susceptibles de menacer l'agglomération bordelaise,
- Que ce soit les terroirs irremplaçables de vignobles prestigieux, de part et d'autre des deux fleuves ou de l'estuaire,
- Que ce soit les zones naturelles et/ou forestières périurbaines de l'agglomération, dont on sait le rôle irremplaçable comme « poumon vert » de celle-ci et comme territoire de loisir de nature ou de chasse exceptionnel. Ne faut-il pas aussi rappeler qu'une bonne partie de cette zone est le territoire du Vison d'Europe, et à ce titre protégé par la loi ?
- Ne faut-il pas également rappeler que l'estuaire lui-même est désormais classé en zone Natura 2000, ce qui induira des contraintes de gestion écologique supplémentaires.
- Et encore, sur ce document, n'apparaît pas bien sûr le secteur de l'estuaire qui fait l'objet de demandes d'extraction de granulats, alors que nos associations et les professionnels concernés ont de longue date rappelé que la remise en suspension du Cadmium contenu dans les vases sus-jacentes de ce secteur était susceptible – comme ce fut le cas dans le passé – de contaminer gravement le bassin ostréicole de Marennes-Oléron qui flirte déjà avec les limites autorisées.

- Au passage, il est utile de rappeler que ce Contournement nécessitera au minimum 4 Mm³ de matériaux – dont environ 3,4 Mt de granulats, sur un total - pour toutes les infrastructures programmées en Aquitaine - de quelques 17 Mt... Or aucune information sérieuse n'est disponible sur les sources d'approvisionnement prévues, ce qui laisse préjuger du pire pour un département déjà sinistré de ce point de vue.

Au final, l'ensemble de ces documents souligne, page après page, l'impossibilité où se trouvera le maître d'ouvrage de respecter – fût-ce *a minima* – les contraintes environnementales particulièrement nombreuses au Nord et à l'Ouest de l'agglomération.

2.- De plus, le rejet programmé vers l'Ouest de ce Contournement, qui offrira un certain nombre d'échangeurs justifiées par leur rôle économique, ne peut que relancer une urbanisation dont l'étalement pose déjà de considérables problèmes

A la fois sur la diagonale Est-Ouest vers le Bassin d'Arcachon, voire – si la solution Est est susceptible de relance, comme le suggèrent à la fois les documents additionnels de la DRE et la logique qui continue à prévaloir dans ces services – vers le Libournais.

On s'acheminerait ainsi, comme certains élus en rêvent depuis des décennies, vers une « métropole bordelaise » de Libourne à Arcachon, dont les premiers balbutiements sont déjà clairement perceptibles. Mais en Gironde, on n'est pas en Californie ou au Japon, où l'on n'en finit pas, justement, de comptabiliser les dégâts d'une telle politique urbaine. Faut-il répéter ici ces erreurs avec quarante années de retard ?

Si l'on ajoute que l'un de ces échangeurs est supposé « ouvrir » vers la presqu'île médocaine, c'est cette fois ce littoral lui-même, jusque là préservé de l'urbanisation sauvage par les sages mesures héritées de la MIACA, qui subira les assauts des promoteurs.

Au total, entre l'extension du mitage de l'espace rural, puis la pression urbaine littorale croissante dopée par le tourisme, ce sont les caractères essentiels de l'espace girondin, urbain, périurbain, et littoral - caractères qui fondent son attractivité et sa qualité de vie - qui seront irrémédiablement détruits, à terme, par cette infrastructure.

3.- Une contradiction totale avec les engagements de la France et du Ministère des Transports vis-à-vis du Changement Climatique.

Même si celui-ci, par le rythme qui lui est propre, est peu perceptible au quotidien, la communauté scientifique et, dans la foulée, les autorités politiques, en ont désormais souligné la réalité et pris des engagements contraignants pour le contrer. Or il est reconnu que les transports routiers sont à l'origine d'une part importante des gaz à effet de serre d'origine anthropique – globalement 32%, et en Aquitaine, 50% - et que tout doit être mis en œuvre pour maîtriser ce domaine, en particulier grâce au transfert modal.

Or bien au contraire, cette infrastructure, tant par sa construction elle-même que par l'élimination de terrains qui sont autant de pièges naturels du carbone, sera un puissant contributeur au changement climatique. On peut chiffrer ces deux éléments respectivement à 595.000t de CO₂ émises à la construction (matériaux et travaux), et 1000 hectares étant « stérilisés » en tant que piège à carbone, à 250.000t de CO₂ re-larguées en atmosphère par cette stérilisation.

S'ajouteront à cela les pollutions quotidiennes dues au transport routier. Rappelons que pour l'aire urbaine de Bordeaux, celui-ci est à l'origine de 18% des émissions de SO₂, de 78% des émissions d'oxyde d'azote (NOx), de 85% des émissions de CO et de 51% des émissions de composés organiques volatils (COV) (source : Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération bordelaise)... Chiffres qui devraient croître de façon régulière, si on se réfère aux prévisions... de la DRE.

On le voit, alors que le gouvernement et le ministre des Transports affichent la volonté de diviser les émissions de gaz à effet de serre par 4 d'ici 2020, un tel projet est en totale opposition avec la volonté politique exprimée. Une telle situation, qui fait l'impasse sur l'avenir de nos enfants, est totalement intolérable

4.- Des alternatives laissées pour compte.

Il y a trois solutions possibles si l'on refuse le Contournement :

- Reporter le transport de marchandises vers un mode plus écologique et efficace – rail, navires.
- Réguler le trafic routier par des taxes ou des règlements, et faire la chasse aux transports inutiles
- Changer les modes de consommations.

Or force est de constater qu'à l'heure actuelle, aucune de ces trois solutions n'est activement mise en œuvre ni même - à observer leur indifférence totale sauf au niveau du discours - considérée comme réaliste par nos responsables politiques.

Le report modal.

Certes, la résorption du goulot d'étranglement ferroviaire de Bordeaux est enfin en route. Mais si l'on s'occupe du Débat Public à venir sur la LGV Sud Europe Atlantique au Sud de Bordeaux, on ne voit pointer nulle programmation pour accélérer le transfert modal dès lors que ce goulot ferroviaire aura disparu, alors même que l'on sait qu'il existe de larges créneaux disponibles sur la ligne existante. Attribuer – comme on le lit trop souvent – ce retard aux difficultés techniques du côté espagnol relève largement de la mauvaise foi...

Le développement des « autoroutes de la mer » tarde singulièrement. Certes, des lignes en provenance d'Europe du Nord sont à l'essai. Mais on attend toujours l'effort des armateurs français pour dynamiser des liaisons sur la façade atlantique. Il est vrai que le programme européen Marco Polo II a subi un coup d'arrêt, passant de 740 à 400 Millions d'€, mais si le rail tire son épingle de ce raboutage budgétaire, pourquoi la LGV SEA n'en sort-elle pas prioritaire ? Que font les élus aquitains dans ce sens ?!

Au total, on a vraiment une impression de stagnation, qui joue en faveur des coups partis tels que la route – dont le CAB – une fois encore.

Les taxations

Pour favoriser le transfert modal, en faisant payer à la route son véritable coût, plusieurs pays de l'Union Européenne ont commencé à appliquer une taxation intégrant les coûts externes. En France, ce sont les associations qui s'en occupent ! France Nature Environnement (FNE) est en train d'achever un rapport de propositions sur ce sujet, pour une « RPLP à la française ». Il est quand même consternant de voir que sur ce plan, rien ne se passe du côté du Ministère des Transports, premier concerné...

Ensuite, faire la chasse – via les taxations – aux transports inutiles ou à vide. Il est parfaitement scandaleux, vu l'ampleur des problèmes posés, de voir des crevettes pêchées en Mer du Nord partir se faire décortiquer au Maroc pour repartir en Scandinavie, ou des fruits de la région aquitaine partir au marché de Rungis pour revenir après dispatching se faire vendre à Bordeaux. Seule l'absence totale de rapprochements entre de telles situations et les problèmes évoqués plus haut favorise la persistance de pareilles aberrations.

Le retour à de saines pratiques.

Ensuite, favoriser la consommation des produits locaux, régionaux, et de saison. Au lieu de pleurnicher sur les difficultés de la « nouvelle PAC », il y aurait mieux à faire à exploiter ce « créneau de proximité » de façon constructive, en anticipant à la fois sur le rééquilibrage des différentiels sociaux (qui arrivera peu à peu, et ôtera une raison d'être à l'excès de transports) et sur le changement climatique qui, lui, nous contraindra à ce changement de comportement.

Pierre DELACROIX,
Président d'Honneur.