

Le Grand Contournement de Bordeaux

Article publié dans Sud-Ouest-Nature, revue de la SEPANSO n°122 juillet 2003

Remarques générales

Le projet de Grand Contournement de Bordeaux (GCB) ne date pas des années 2000. Il a fait l'objet dans les décennies passées de plusieurs versions, qui ont toutes en commun la perspective d'un franchissement de l'estuaire girondin en aval de Bordeaux.

Une de ses variantes les plus connues a été celle dite de “ la route des estuaires” qui dans l'esprit de ses promoteurs, et à partir d'un franchissement très en aval entre Royan et Soulac - un peu à l'image du franchissement américain de la baie de la Chesapeake - aurait ouvert la presqu'île du Médoc aux flux touristiques en provenance de la Charente Maritime.

La montée en puissance du trafic routier entre Europe du Nord et péninsule ibérique, en raison de l'essor du commerce et de la pratique des dessertes à flux tendus, a sensiblement modifié les données. Le flux Nord-Sud considérable de Poids Lourds se heurte aujourd'hui au goulot d'étranglement que constitue le passage obligé par Bordeaux. Le doublement du Pont d'Aquitaine par le Pont d'Arcins (Pont Mitterrand), et le renforcement des rocade Ouest et Est de l'agglomération, ont vite été victimes de la rapide croissance des trafics. Le Pont Mitterrand par exemple, dont il avait été dit à sa construction qu'il répondrait à la demande “ pour vingt ans” , frôle parfois la saturation. Et la congestion des rocades bordelaises à certaines heures est une réalité quotidienne.

La réponse exprimée par le projet de Grand Contournement de Bordeaux (GCB) est celle, classique, de l'*extrapolation* des tendances de croissance. Elle suppose le développement à l'Ouest ou à l'Est de l'agglomération d'une “ super-rocade” censée permettre au trafic de transit de contourner le goulot d'étranglement de Bordeaux en le séparant du trafic local. Cette volonté de soulager au plus vite la congestion de l'agglomération explique en grande partie l'accueil favorable fait au projet par les élus locaux de tous bords, qui trouvent dans cette solution - et en particulier dans sa variante Ouest - une réponse aux préoccupations immédiates et de leurs électeurs, et de leurs interlocuteurs économiques.

Cette proposition, bien conforme à la logique suivie jusqu'à nos jours par les services de l'Équipement, ne nous paraît cependant plus acceptable.

En effet :

Elle s'inscrit à contre-courant de toutes les observations récentes faites par les responsables politiques, français et européens, sur les impasses de la politique des transports et sur ses impacts tant sociaux qu'économiques et environnementaux.

Elle a fait la preuve, non seulement de son inefficacité, mais du caractère nocif des solutions prétendument apportées. Tout le monde voit bien aujourd'hui que l'offre en matière de transport crée la demande plus que l'inverse, et que la multiplication de ces systèmes

fonctionne comme un véritable “ aspirateur à Poids Lourds” au lieu de résoudre les problèmes.

Elle fait l'impasse totale sur des alternatives possibles, du fait de son origine exclusivement technique (recours à la seule extrapolation des tendances), en ne procédant d'aucune réflexion sur la politique générale des transports.

Elle fait naître enfin des préoccupations considérables en matière écologique et environnementale.

Faut-il rajouter que cette question a certes suscité de multiples projets et études, financés pour l'essentiel par le contribuable girondin ou bordelais durant la décennie 90, et rappelés par le dossier de présentation de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Mais si à ces occasions furent consultées toutes les autorités “ officielles” , c'est-à-dire politiques et économiques (Conseil Général, Conseil Régional, Chambres consulaires et organismes professionnels...), on ne peut que constater ***l'absence totale de consultation des citoyens-habitants et du monde associatif***. Il est par conséquent surprenant que les autorités s'étonnent “ *qu'aucune déclaration émanant du secteur associatif n'ait été recensée à ce jour*” , car seul le contraire serait étonnant ! Ce n'est pourtant pas faute que les associations, à travers leur action quotidienne et locale, et celle de leurs grandes fédérations nationales, comme la ***FNAUT*** ou ***France Nature Environnement***, développent une critique approfondie et constructive de la politique des transports, réclamant inlassablement que l'on change de méthodes à la lumière des échecs actuels.

Les associations signataires [1] de la présente note de positionnement se félicitent donc de l'initiative de Monsieur le Ministre de l'Équipement et des Transports saisissant la Commission Nationale du Débat Public sur l'opportunité d'un Débat sur le GCB, et de la décision de celle-ci d'organiser un tel Débat, considérant que l'occasion leur est ainsi offerte d'exprimer remarques et propositions sur ce sujet.

Dans un premier temps cependant, elles considèrent - reprenant ainsi à leur compte l'ordre des questions soulevées par le courrier du Ministre de l'Équipement et des Transports à la CNDP - que la priorité du Débat doit être accordée au problème de ***l'opportunité de ce projet***.

En effet, tous les indicateurs actuels soulignent que la croissance indéfinie du Transport, et tout particulièrement ici, du transport routier, est dommageable et même, à terme, impossible. *Dommageable*, par les nuisances graves qu'elle implique : bruit, pollutions, risques, et surtout, consommation d'énergie avec son corollaire : l'aggravation de l'effet de serre et son impact sur le Changement Climatique. La consommation énergétique est en elle-même enfin un facteur négatif de l'économie, puisqu'il s'agit ici pour l'essentiel d'hydrocarbures importés. *Impossible*, puisque les limites de ces ressources fossiles sont désormais visibles, et se chiffrent en décennies, c'est-à-dire d'un ordre de grandeur du temps qui est celui de la construction des grandes infrastructures de communication, quelles que soient les solutions choisies.

Tous ces facteurs soulignent donc selon nous que la résignation devant la croissance du transport routier n'est plus acceptable, car elle est en contradiction profonde avec l'engagement fort, souligné tant par le Président de la République lui-même à Johannesburg, que par le gouvernement dans le Plan Climat 2003 auquel il met actuellement la dernière main, de faire prévaloir en France un Développement Durable, en raison des risques croissants d'impacts écologiques négatifs lourds.

Le changement climatique en est un. Les scientifiques ont montré que la croissance impressionnante des trafics routiers, par les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) qu'ils génèrent, participe activement à un changement climatique dont la réalité est aujourd'hui reconnue. Les autorités de l'Union Européenne, de même que le Président de la République lui-même, ont insisté pour que soient prises en compte ces menaces environnementales. Il est inapproprié de tenir comme acceptable aujourd'hui la continuation de telles tendances des flux de transports, et donc impératif de chercher des solutions pour maîtriser la croissance actuelle du trafic routier, au lieu de l'accompagner passivement.

Des hypothèses de travail en forme de renoncement à l'action politique

Les services de l'Equipement, comme dans bien d'autres domaines, ont l'habitude de travailler les prévisionnels en extrapolant les tendances de l'existant. C'est sur ce type de bases qu'ont été construits, en 1996, tous les Schémas de Service Collectifs mis en discussion - dont celui des Transports, et la révision du Schéma National des Routes, dont s'inspire le projet du GCB. Alors que la note d'accompagnement du dossier de la CNDP évoque l'absence de déclaration des associations sur le GCB, nous nous permettons donc de rappeler que lors des consultations sur les Schémas de services collectifs auxquelles nous avons participé à l'époque, les associations - y compris au niveau national la Fédération France Nature Environnement et la FNAUT - ont critiqué de façon vigoureuse cette pratique, qui *revient à renoncer d'entrée de jeu à toute recherche de maîtrise des flux*.

On ne peut cependant guère reprocher ce type de méthode aux services de l'Etat, tant **l'absence d'une telle volonté politique** a été, jusqu'à présent, la règle en la matière.

Mais ne faut-il pas rappeler que c'est tout de même avec ces mêmes méthodes d'extrapolation qu'EDF a construit en 20 ans dix centrales nucléaires de trop, qui fonctionnent aujourd'hui pour la seule exportation...

Une absence totale d'examen de solutions alternatives

La seule solution alternative mentionnée dans le dossier est “ *le GCB... soit Ouest, soit Est* ” !

Comme prévisible, ainsi qu'exprimé au paragraphe précédent, l'idée “ **d'assécher** ” le plus fortement possible le flux de Poids Lourds circulant entre l'Europe du Nord et la péninsule ibérique (supposé ici être résolu par le GCB) n'a pas été considérée comme une hypothèse de travail par les responsables de la politique des transports.

Ce constat ne manque pas de sel, quand on sait que les mêmes responsables se lamentent

de ce que SNCF et RFF tardent à concrétiser la réalisation du TGV Sud Atlantique et la liquidation du “ bouchon ferroviaire” de Bordeaux (convergence/rétrécissement des voies au Nord de l'agglomération + problème du franchissement de la Garonne) et rechignent devant l'effort financier global qui est demandé sur ce dossier, alors même que les solutions de ces deux problèmes sont à l'évidence liées. En effet :

La liquidation accélérée du goulot d'étranglement ferroviaire de Bordeaux (aménagement des accès Nord + doublement de la passerelle Eiffel) et l'achèvement de la LGV Tours-Bordeaux, **en libérant les voies anciennes pour le fret ferroviaire**, soulageront pourtant le trafic routier, si elles sont accompagnées de mesures incitatives au ferroutage et de mesures dissuasives pour les Poids Lourds. Mesures bien connues, que commencent à appliquer nos voisins (péages PL...) et que vient de réaffirmer la **récente étude prospective de la DATAR**, remise le 24 avril au Premier Ministre par Messieurs Delevoye, Ministre chargé de l'Aménagement du Territoire, et Jacquet, Délégué DATAR.

De même, on semble tout ignorer à Bordeaux du rapport de Henri de Richemont sur le **développement du cabotage comme alternative au “ tout routier”** - dont le Port Autonome de Bordeaux (PAB) ne peut pas ne pas avoir entendu parler, puisqu'il y est partie prenante... Le dit rapport, remis au Premier Ministre le 27 mars 2003, ouvre pourtant la voie à une alternative très attendue - et qui pourrait être mise en œuvre rapidement ! - à l'engorgement de la façade autoroutière atlantique.

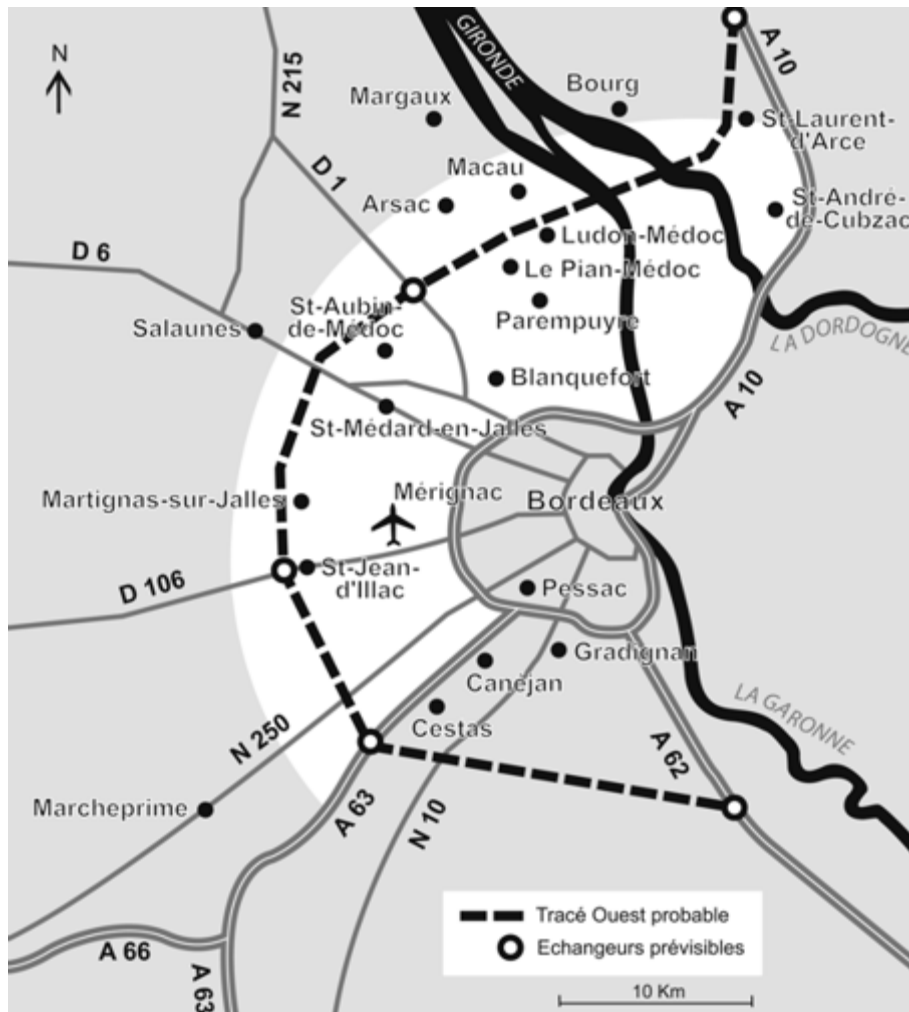
Il apparaît aux associations qu'il est indispensable que de telles alternatives soient prises en considération, en particulier parce que tant les délais nécessaires à la mise en œuvre de ces alternatives que leurs coûts respectifs apparaissent du même ordre de grandeur que ceux du projet actuel. Il n'échappe à personne que de tels choix relèvent de l'arbitrage politique, ce qui n'enlève rien à l'ardente obligation de les prendre en considération, bien au contraire.

La situation créée dans l'Ouest et dans la région de Bordeaux ne fait d'ailleurs que souligner **l'urgence d'un traitement politique plus global de ces problèmes**. Il est bien connu aujourd'hui que les écarts de conditions fiscales, commerciales et sociales de l'Union Européenne (et au delà) ont favorisé l'exploitation des différentiels régionaux en tous domaines, de l'agriculture aux services, lesquels nourrissent à leur tour cette croissance démesurée des trafics. Il devient donc d'autant plus nécessaire de programmer la suppression des détaxes fiscales de l'énergie, d'obliger les transports à l'internalisation des coûts environnementaux, et de peser sur les distorsions sociales, pour mettre fin à des processus qui stimulent jusqu'à l'absurde la multiplication des transports et la pratique des flux tendus.

Des choix d'investissements très discutables

A ce constat de carence, il faut ajouter l'absence totale de chiffrage de l'opération.

Absence paradoxale : au moment où toutes les grandes infrastructures nationales sont passées au peigne fin par l'audit du Ministère des Transports, et où les déficits budgétaires qui explosent provoquent la critique de la France par les autorités européennes, tout se présente comme si cette question était sans importance !



Or il faut bien faire le compte de ce que représenterait pour l'Aquitaine la réalisation d'un pareil projet. Un calcul approché montre cependant l'ampleur du budget prévisible :

Pour la variante (qui a la faveur des élus) du GCB Ouest, en suivant la variante proposée par la DRE par Ambès, on peut estimer à 120 km le kilométrage d'autoroute représenté par le contournement. Plus les échangeurs et les raccordements aux autoroutes A63 et A62. Plus le pont suspendu sur Garonne (indispensable pour ne pas gêner le trafic du Port de Bordeaux), et celui de la Dordogne.

Soit approximativement 800 M.Euros (en considérant le coût du km d'autoroute en campagne ouverte) + 300 M.Euros (en prenant pour référence les coûts Pont de Normandie/Pt de St Nazaire) + 120 M.Euros (en prenant pour référence le coût du Pont de St André de Cubzac), soit au total un peu plus de 1,2 Milliard d'Euros. Encore ces chiffres sont-ils vraisemblablement très optimistes, puisque déjà relativement anciens. Sans compter les dérives possibles, qui ne sont pas soulignées par les associations seules, mais aussi par le récent **rapport d'audit du Ministère des Transports sur les infrastructures de transports** [2], qui note à propos du Contournement de Bordeaux :

“ Cela (sa réalisation) suppose (...) que des emprises puissent être assez rapidement définies,

*et que le coût prévisionnel soit maintenu dans des limites telles que, compte tenu du trafic prévisible, la contribution publique puisse rester à un niveau acceptable (...). **Cela suppose toutefois une vigilance particulière sur les coûts à Bordeaux où pourraient s'avérer nécessaires des ouvrages de franchissement de la Gironde et de la Dordogne très exceptionnels (...).***”

Faut-il rajouter que le “ trafic prévisible” dont il est question dans l'audit reste largement hypothétique. En effet, soit ce Contournement est concédé, et donc payant, et la tentation sera grande pour les Poids Lourds de continuer à utiliser la rocade actuelle gratuite, en profitant d'un allègement du trafic de cette dernière ; soit il n'est pas concédé (ce qui est difficile à concevoir dans l'ambiance actuelle) mais qui en assurerait le financement ? Quant à affirmer que dans le premier cas, les trafics de transit seraient obligatoirement orientés vers le GCB, des exemples sur d'autres trajets soulignent la difficulté à faire respecter concrètement ce type de mesures...

Devant l'ampleur de ces coûts, et si l'on se reporte à ce que nous disions plus haut relatif à l'achèvement du TGV Sud Atlantique et à la mise en œuvre, urgente, du ferroutage, on constate qu'en terme d'investissement, il serait infiniment plus intéressant **à terme** pour les finances tant nationales qu'aquitaines de “ miser” ces sommes sur le rail et le cabotage plutôt que sur une infrastructure qui ne ferait que jouer le rôle qu'on connaît depuis longtemps à ce genre d'équipement : celui d'aspirateur à camions, “ *l'offre créant la demande*” , comme l'ont déjà souligné quelques élus aquitains. Avec, à terme, la nécessité de financer à nouveau de futurs super-contournements, avec de nouveaux appels au contribuable...

La perte de la maîtrise de l'urbanisation

Le projet présenté en 2002 l'était comme dépourvu d'échangeurs sauf pour la presqu'île d'Ambès, la route du Verdon, et l'aéroport de Bx Mérignac.

Qui peut croire que les élus locaux n'exigeront pas des échangeurs pour leur commune, pour des motifs économiques d'abord (“ nous payons, donc nous avons des droits”), sous la pression des électeurs ensuite ? C'est totalement illusoire !

Même si l'on s'en tenait à ces trois échangeurs, il est à craindre que les procédures existantes ne permettent pas la maîtrise de l'urbanisation et des zones d'activités le long des axes de sortie. On sait le résultat : n'est-ce pas le Directeur Départemental de l'Équipement lui-même qui, à l'occasion des journées du Développement Durable devant les assemblées régionales, avait parlé de l'urbanisme autour de Bordeaux comme “ *d'un véritable dégueulis urbain*” ! C'est d'ailleurs en raison de ce danger, entre autres, que le SDAU renouvelé n'a pris en compte le projet de GCB que sous forme de pointillés...

Ainsi, l'expansion - déjà considérable - de l'agglomération bordelaise vers l'Ouest reprendrait de plus belle, créant à terme une **véritable urbanisation linéaire Bordeaux-Bassin d'Arcachon**. Il y a fort à parier également sur une forte urbanisation de la côte atlantique médocaine alors accessible plus facilement.

Selon les associations, les responsables politiques aquitains - et plus précisément girondins - en favorisant ainsi une densification urbaine sur ces parties du littoral, **scieront la branche sur laquelle repose l'actuelle prospérité de cette Région : le tourisme de qualité**. Et ceci, à l'encontre du vœu de leurs concitoyens dont 70 %, dans un sondage récent, considéraient “ l'environnement ” aquitain comme un capital à préserver prioritairement.

Enfin, une telle urbanisation, et la multiplication des zones d'activités industrielles ou de service qui l'accompagneraient, créeraient de nouveaux problèmes de transports pour l'agglomération, alors même que de gros efforts sont entrepris - à grand prix - pour réduire ceux, considérables, qui existent aujourd'hui.

L'absence d'évaluation environnementale

On peut noter enfin que le problème des impacts environnementaux est évacué par une simple remarque (et encore, dans une note annexe !) notant que **"la DIREN est très sensible aux risques induits autour de l'estuaire"**. C'est le moins que l'on puisse en attendre !

Les associations considèrent que ce volet du projet n'a pas à être pris en considération prioritaire, à ce stade de la réflexion qui devrait porter essentiellement sur l'opportunité du projet en termes de politique des transports.

Elles expriment néanmoins leur préoccupation au niveau environnemental, pour les raisons principales suivantes :

Les impacts sur les milieux naturels affectés à l'itinéraire

En termes de milieux naturels, de fortes différences marquent les projets Est ou Ouest. L'est (Entre-Deux-Mers) étant un secteur à grande variabilité de terrain et à *haute valeur écologique et patrimoniale* - est-il besoin de rappeler ici que pour les mêmes raisons, la SNCF a dû renoncer à son projet de TGV dans le même secteur ? A l'Ouest (tracé qui a d'ailleurs la préférence affichée de la majorité des élus), la valeur patrimoniale des territoires est plus inégale, mais leur *valeur écologique* reste très élevée. Que l'on pense *aux zones humides et inondables* des abords de la Dordogne et de la Garonne. Au moment où l'on commence à mieux mesurer l'importance de sauvegarder ces zones pour une meilleure gestion des fleuves (zones d'expansion des crues, etc.), l'inscription de nouveaux ouvrages lourds ne manquerait pas de poser de graves problèmes environnementaux. Enfin, on doit rappeler les *effets de coupure des territoires* (chasse, faune, gestion agricole, etc.) propres à de telles infrastructures lourdes, en terme d'environnement.

Les impacts en terme de protection des espèces

Il faut bien rappeler qu'une grande partie des espaces concernés se trouve être le biotope du *Vison d'Europe*, espèce protégée. Une telle situation pourrait alors conduire l'Union Européenne, fort attentive à ces données, à refuser de participer financièrement à une telle opération.

Granulats

Dernier point sensible, mais non le moindre : le Schéma Départemental des Carrières n'a nulle part prévu l'éventualité d'un tel projet. Or *la Gironde est déficitaire en granulats*. Où, dans ces conditions - et en dehors de l'hypothèse d'apports externes (dont le coût ne pourrait alors que grever lourdement le prix de ces infrastructures) - prendrait-on les granulats indispensables pour un chantier aussi gigantesque, sinon dans les zones humides déjà profondément affectées par ces activités, voire dans l'estuaire de la Gironde, où l'éventualité de leurs prélèvements fait actuellement l'objet de débats passionnés ? Il y a là une *impasse majeure*, dont l'importance ne saurait être sous-évaluée.

Conclusion

Pour toutes ces raisons, dont le bien fondé n'est plus nié aujourd'hui que par des responsables politiques dépourvus de recul ou raisonnant avec des références dépassées, les associations environnementalistes aquitaines sont opposées à la réalisation de ce projet d'un autre âge, pharaonique, anti-écologique, et économiquement mal fondé.

**Pierre DELACROIX, Agrégé de Géographie
Président d'Honneur de la SEPANSO**

[1] Collectif associatif composé notamment de : Médoc'xygène, Aquitaine Alternatives, Consommation, Logement, Cadre de Vie (CLCV), la Fédération SEPANSO, etc.

[2] *Sources : analyse de la Cour des Comptes 1999 sur la politique autoroutière française et CCI Le Havre. Pour le parcours Ouest de Bordeaux, on a retenu le coût moyen présenté par la Cour des Comptes sur une autoroute en campagne ouverte.*