

Le projet de contournement : gouffre ou montagne ?

Désirant contribuer au débat sur le contournement, j'ai essayé de mettre au net quelques idées afin de situer ce débat sur le terrain qui me semble le plus approprié. En effet, un certain nombre de contributions, déjà soumises, font apparaître un esprit profondément partisan voire anti-démocratique (« verrouiller les procédures et empêcher les recours ») qui ne font guère avancer ce même débat.

J'essaierai aussi de ne pas focaliser mon attention sur un unique aspect du problème, fût-il important comme le maintien de la liberté de déplacement dans l'agglomération bordelaise ou la préservation des zones écologiquement sensibles.

À propos des gaz à effets de serre

Le projet de contournement autoroutier de l'agglomération bordelaise ne peut plus être abordé comme son ancêtre, celui de la Rocade, en raison d'une évolution lente mais apparemment inexorable, qui est l'augmentation de la température moyenne de l'atmosphère en raison des gaz à effets de serre. Effet insensible à l'échelle d'une législature, mais très net à l'échelle d'une vie humaine, il ne peut plus être ignoré dans la mesure où ses conséquences s'annoncent importantes pour nos enfants et petits-enfants : inondations, canicules, tempêtes, sécheresses...

Pour être précis, il convient de rappeler que la France est signataire du Protocole de Kyoto, selon lequel une division par 4 du volume des rejets atmosphériques de dioxyde de carbone et autres gaz à effet de serre (essentiellement le méthane) devrait être opérée sur 50 ans. Il est vrai que ce protocole n'a pas été signé par les U.S.A. ni par la Russie, mais la France est loin d'être seule en Europe dans cette démarche. C'est ainsi qu'au niveau de l'Union Européenne, le but affiché pour la partie française est de porter à 21% la part des énergies dites renouvelables dans la consommation énergétique totale (sachant qu'elle est actuellement de 15%). L'effort à fournir suppose évidemment au minimum une non-augmentation de la consommation d'hydrocarbures. Enfin, et selon le Ministère de l'Industrie, il apparaît aujourd'hui qu'une croissance de 2% du PIB (ce que nous aurions presque tous espéré pour cette année) amène une augmentation de 1,2% de la consommation d'énergie, surtout dans le secteur des transports en raison d'un accroissement de la mobilité.

La croissance continue du trafic routier mû par des moteurs à explosion n'est donc pas sans lien avec la croissance de la température moyenne, avec un décalage dans le temps dû aux phénomènes météorologiques et géophysiques (comme l'absorption par les océans et les forêts).

Il est donc clair que nous ne pouvons, aujourd'hui, accepter sans broncher la perspective d'un doublement de ce trafic sur 50 ans, et en même temps d'une accélération des changements climatiques. Il serait irresponsable de faire abstraction de cet aspect du problème, tout comme le serait un programme national de lutte contre le cancer qui ignorerait complètement la responsabilité du tabac dans de nombreux cancers ; je choisis volontairement cette comparaison car elle induit aussi la prise en compte du long terme (20 à 40 ans).

De même, le discours relatif aux économies d'énergie et aux énergies de substitution ne doit pas faire illusion. S'il est certain que nous pouvons mieux isoler nos maisons et édifices publics, que nous pouvons recourir davantage à l'énergie éolienne et solaire, il n'en reste pas moins que les progrès ainsi accomplis ne participeront que de manière très marginale (quelques pourcents) au bilan énergétique et atmosphérique de notre pays. Force est de reconnaître qu'aujourd'hui nous ne disposons pas de solution de remplacement viable au moteur à explosion, base du trafic routier. Reconnaissons que les moteurs actuels sont plus efficaces que ceux d'antan ; mais ici encore les progrès restant à faire ne permettront que de grappiller quelques pourcents et non de satisfaire les objectifs cités plus haut.

Acculés à une diminution – et pas simplement à une limitation – des émissions gazeuses, nous n'aurons d'autre choix que de diminuer le trafic routier ou violer nos engagements internationaux. Dans le premier cas, le projet de contournement est inutile et dans le second il est irresponsable.

Il reste à définir le moyen de réaliser cette diminution. Elle peut être réglementaire (par le moyen de limitations de circulation sur le type des véhicules ou les dates de circulation), libérale (par une offre

accrue de transports de remplacement) ou coercitive (par une diminution de l'offre routière). Sans préjuger d'un choix difficile à opérer, il est bien clair que l'augmentation de l'offre routière associée au projet de contournement n'est guère apte à faciliter la diminution globale du trafic.

Il n'est, d'ailleurs, pas impossible que l'engorgement de l'axe routier Paris-frontière basque se déplace purement et simplement suite à la réalisation du contournement. En tel cas, cette coûteuse infrastructure demeurerait sous-utilisée – mais il s'agit d'un problème plus économique qu'écologique.

À propos de l'équilibre financier du projet

Pour saisir le risque financier associé au projet de contournement, nous pouvons considérer un projet bien différent mais instructif, celui du tunnel routier du Somport. Étallé sur une durée excessive (vingt ans), menacé par de multiples recours, privé de garantie financière par l'absence de péage, dépourvu de retombées économiques locales, tronqué dans sa réalisation: le Somport aura été l'un des projets de travaux publics les plus chers pour la collectivité par rapport au service rendu.

Le contournement de Bordeaux s'annonce comme bien plus coûteux encore. Son financement est également problématique: les péages seront difficiles à encaisser si les poids lourds peuvent emprunter l'itinéraire gratuit de la rocade, et l'État n'aura guère les mains libres à cette période en raison d'autres projets importants comme le TGV aquitain et surtout le tunnel Lyon-Turin dont le budget semble pharaonique. De surcroît, l'État est déjà lourdement engagé en Aquitaine avec la rénovation du Pont d'Aquitaine, le futur pont Lucien Faure, la plate-forme d'Hourcade et bientôt l'autoroute Langon-Pau. On voit mal, dans ces conditions, sur quels fonds le contournement pourrait être financé.

Les leçons de l'exemple américain

Aux États-Unis, le trafic à longue distance par voie de surface ne se fait pas majoritairement par route mais par voie ferrée. De très longs convois de wagons au gabarit généreux permettent de transporter les conteneurs d'un bout à l'autre du pays, souvent empilés (« piggy back » et « double stack »). Ces convois sont fort lents (ne dépassant pas 90 km/h) mais de toutes façons des camions n'iraient guère plus vite sur les autoroutes américaines en raison de la limite de vitesse qui est là-bas bien respectée.

La pratique américaine n'est nullement opposée au « juste à temps » réclamé par les entreprises qui veulent réduire les stocks ; tout ce qu'il leur faut, c'est que les marchandises soient délivrées au moment précis où leur utilisation est possible. En revanche, le « flux tendu » n'est guère possible par le rail en raison des ruptures de charge.

Le trafic routier lourd à longue distance entre la région parisienne et le Sud-Ouest n'a donc rien d'une fatalité ; c'est surtout la conséquence d'une erreur historique (l'absence de péage entre Dax et Poitiers) et sociale (le non-respect des limites de vitesse et des temps de conduite par les chauffeurs routiers).

Pour une vision globale

On aura compris mon point de vue : le problème du franchissement de l'agglomération bordelaise ne peut être traité valablement que dans la perspective d'une politique globale du transport terrestre, conçue à une échelle au moins nationale et si possible européenne. Cette politique doit inclure une réorientation des flux de marchandises qui transitent du sud au nord et vice-versa vers d'autres voies que la route. Une fois que la politique de transports terrestres aura été définie et débattue, les modalités sur le terrain pourront être examinées avec cohérence. Dans le cas du projet qui nous est présenté, un refus doit opposé tant qu'un projet global n'en justifie pas le bien-fondé.

Robert Cabane