

Entre deux maux ne faut-il pas choisir le moindre ?

Introduction

Ma contribution précédente a fait ressortir, de même que de nombreuses autres contributions, le caractère inadéquat et dangereux du projet de contournement autoroutier de Bordeaux. Sur cette base, j'avais jugé superflu de répondre à la question du choix d'un itinéraire (ouest ou est).

En considérant le dialogue de sourds qui s'est, depuis, instauré entre des représentants des pouvoirs politiques régionaux et nationaux et des organisations socio-professionnelles, d'une part, et les citoyens d'autre part, il m'est apparu que le débat public n'avait pas lieu ; à la place d'un débat nous avons toutes les manifestations relatives à la procédure d'enquête publique préalable à la DUP : mouvements d'humeur, pressions, disqualifications, etc.

Ce débat aurait dû voir les tenants des deux thèses élargir leurs vues, prendre en compte les thèses adverses et rechercher d'éventuelles solutions acceptables par les deux parties, ce qui est encore imaginable à ce stade du projet ; mais rien de tel ne semble se passer.

Il faut en sortir.

J'ai donc révisé ma position et tenté d'être plus constructif.

A l'Ouest rien de nouveau

Considérons donc cette question du choix entre un tracé « Ouest » et un tracé « Est » (admettant, temporairement, le bien-fondé du contournement autoroutier).

Comme de nombreuses personnes l'ont fait remarquer, de sérieux risques urbains seraient associés à un tracé par l'ouest, indépendamment des avantages possibles dans tel ou tel secteur. En effet, il serait insensé de créer un itinéraire de contournement sans le moindre accès entre le Sud et le Nord, notamment au voisinage de l'aéroport ; mais, dans le même temps, il est bien évident que toutes les communes traversées demanderaient et obtiendraient à terme des accès pour tirer un quelconque bénéfice de l'infrastructure au-delà des nuisances.

Le trafic diffus qui ne manquerait pas d'en résulter aurait aussitôt pour effet de repousser les limites de l'agglomération bordelaise bien au-delà de ce qu'elle est aujourd'hui vers l'ouest, accentuant une pression déjà insupportable sur le Bassin d'Arcachon, reportant les problèmes de congestion de voirie depuis la rocade vers les axes locaux.

En d'autres termes, un tracé par l'ouest n'a de sens que si, en même temps, les capacités de transport sur le secteur ouest de l'agglomération sont fortement augmentées, tant en voirie qu'en transports publics (on notera au passage l'absence de tramway vers Saint-Médard). Cette augmentation devrait, en fait, être prise en compte dans le budget total de l'opération lequel semble, par conséquent, largement sous-estimé.

Pour finir, l'insuffisance de desserte de l'aéroport de Mérignac, évoquée dans plusieurs contributions, n'a que peu de rapport avec ce qui motive le présent projet puisqu'il s'agit d'un enjeu local plus que régional, qui pourrait être résolu par une desserte ferroviaire spécifique comme pour nombre d'autres aéroports.

Un barreau à l'Est

En revanche, on doit reconnaître que dans quelques années deux axes de transit routier importants se grefferont encore sur la rocade, à savoir l'autoroute A89 (déjà en service mais partiellement) et la liaison Langon-Pau. La superposition des trafics régionaux, nationaux et internationaux ne pourra certainement pas se faire sans peine. Il conviendrait peut-être, dans ces conditions, d'envisager une liaison entre Libourne et Langon, évitant au trafic venant du Sud (Pau, Tarbes) et Sud-Ouest (Toulouse) d'aller jusqu'à Bordeaux.

Cette liaison devrait comporter, de manière parallèle, une liaison ferroviaire sans laquelle le

projet n'a pas de sens. En effet, la construction de la ligne de TGV entre Tours et Bordeaux ne fera que reporter les difficultés de circulation sur la traversée de la gare Saint-Jean et au-delà ; en détournant le trafic direct entre Paris et Toulouse on éviterait une part de cette saturation tout en raccourcissant notablement le temps de trajet entre Paris et Toulouse. Enfin, le coût de construction des infrastructures jumelées est nettement inférieur à celui des infrastructures isolées.

Robert Cabane