

OBSERVATIONS SUR LE PROJET DE G.C.A.B

Initié à l'automne 2003 par la Commission du Débat Public, une procédure de participation du public qui constitue bien évidemment un progrès par rapport à celle de l'enquête publique, le projet de **grand contournement de l'agglomération bordelaise** (G.C.A.B) s'inscrit dans la grande tradition du recours à de nouvelles infrastructures de transport pour résoudre la question de l'encombrement croissant des voiries routières par la multiplication de véhicules en tout genre, elle même née de la mobilité également croissante des marchandises et des hommes. Autrement dit, il n'a jamais été question d'agir sur le flux de véhicules pour en restreindre le trafic mais toujours de proposer de nouvelles infrastructures. Ici, plus précisément, la réponse à ces défis qui ne sont pas nouveaux, vise à détourner de la rocade le trafic international de camions nord/sud dans l'espoir d'en fluidifier l'écoulement à l'horizon 2020.

Ce projet conçu dans l'optique des années 60 est totalement absurde, compte tenu de son coût, pour les raisons suivantes :

- Malgré ses références rhétoriques au rail et à la voie maritime, ce projet donne une fois de plus la priorité à au transport routier.
- Il comportera localement un impact environnemental majeur, que le G.C.A.B. passe à l'ouest ou à l'est de l'agglomération bordelaise, bouleversera le cadre de vie des habitants concernés et contribuera à accroître les émissions de gaz à effet de serre.
- Plus grave, ce projet ne résoudra pas la congestion croissante du trafic local et international car le taux de croissance du trafic international de camions est toujours plus rapide que celui de la réalisation des nouvelles infrastructures. Alors que ce projet routier est lancé, à l'exception du bouchon ferroviaire bordelais, aucune programmation sérieuse des solutions alternatives axées sur le rail et la voie maritime n'est sérieusement envisagée dans le document élaboré par la DRE et proposé au débat public. Ce document avoue d'ailleurs que la congestion de la rocade par le trafic local ne sera pas résolue loin de là en 2020 (p.37).
- En proposant une nouvelle infrastructure, le projet va au contraire jouer le rôle d'une nouvelle pompe à trafic routier. En terme d'analyse systémique, la réponse induite par le projet relève d'une rétroaction positive alors qu'il en aurait fallu une négative jouant une fonction de régulation en agissant sur le flux.
- Le projet soumis au débat public va enfin une fois de plus induire inévitablement un étalement urbain supplémentaire en direction du Médoc et du Bassin d'Arcachon. Il nous est dit dans le document de la DRE que tout sera fait pour limiter les échangeurs et qu'il sera institué un péage. C'est, à vrai dire, ne pas tenir compte de la pression des élus et des intérêts économiques locaux que de croire en cette chimère ! On a déjà l'exemple suffisamment parlant de la rocade pour ne se faire aucune illusion à ce sujet. Inévitablement, des entreprises et des lotissements s'implanteront à proximité des échangeurs induisant de nouveaux trafics de proximité à l'embauche et à la débauche.

Quelle pourrait être alors la vraie réponse aux situations ingérables créées par le développement durable du trafic de véhicules routiers en tous genre, sans tenir compte de l'éventualité d'un effondrement généralisé des économies occidentales qui, bien entendu, résoudrait radicalement les problèmes de transport mais en créerait d'autres ?

On pourrait alors envisager :

- Une priorité absolue donnée au transport de marchandise par chemin de fer et par cabotage malgré la lourdeur des investissements et la lenteur de leur mise en œuvre.
- Il paraît surtout indispensable **au niveau européen** de définir une politique visant à limiter la mobilité des hommes et des marchandises en privilégiant la relocalisation de la production et de la distribution. Cela serait particulièrement souhaitable pour les produits d'origine agricole qui devraient relever du principe fondamental de l'autonomie alimentaire locale et régionale. Un tel choix, aussi radical peut-il paraître, devrait être fondé sur une internalisation systématique des coûts induits par le transport routier (taxation du gas oil en particulier) afin de le rendre économiquement dissuasif. Il doit en particulier être mis fin à la pratique économique du flux tendu fondé sur le zéro stock qui externalise les coûts de transport des marchandises.

De telles propositions peuvent paraître utopiques car s'inscrivant à l'opposé des grandes tendances actuelles. Observons que l'utopie habite davantage ceux qui croient en la pérennité actuelle du système de transport ! Mieux vaut avec réalisme anticiper les limites de la croissance vers un équilibre durable que de subir dans le chaos son effondrement brutal.

Simon CHARBONNEAU Universitaire spécialiste de la crise environnementale et militant associatif de longue date.