

Projet de contournement autoroutier de Bordeaux

Contribution au débat public: l'alternative à l'est.

Le débat public sur le projet de contournement autoroutier de Bordeaux qui s'est ouvert le 2 octobre dernier a été très orienté par le dossier préparé par le maître d'ouvrage et par les trois questions posées par le Ministre.

Sans remettre en cause le constat fait et les perspectives d'évolution des trafics (qui sont, si on peut dire, incontournables) ni les trois questions posées, il semble que le débat sur le passage par l'est ou par l'ouest d'un contournement autoroutier (qui paraît nécessaire même si les échéances de la nécessité de sa réalisation peuvent encore être discutées) et sur les conditions de ce passage, est resté jusqu'ici très limité et conditionné par les éléments du dossier.

C'est à partir de ce constat qu'il me paraît éventuellement utile pour alimenter le débat, de prendre un peu de recul et de faire des propositions un peu différentes, même si elles peuvent paraître provocantes par la remise en cause de certaines idées bien ancrées chez certains responsables techniques et politiques locaux.

Constat et contexte : Indépendamment des évolutions profondes à venir en volume global de déplacements et en répartition entre les modes (route, fer et mer), la question du fonctionnement de l'agglomération bordelaise et de l'écoulement des flux en transit nord-sud pour les personnes comme pour les marchandises restera un sujet de préoccupation pour les prochaines années, car les solutions envisagées, en particulier sur le plan routier qui reste le plus critique, ne verront le jour que dans 8 à 10 ans au mieux.

Maîtriser la situation et orienter les changements y compris de comportement, nécessitent donc d'afficher clairement une stratégie et des réponses à court, moyen et long termes même si certains projets par leurs conséquences ou leur effets dans le temps peuvent entraîner des prises de conscience et faire évoluer le contexte ou les problèmes auxquels ils devaient répondre. C'est ainsi qu'à l'heure actuelle, le champ des réponses possibles à la question de l'évolution du trafic nord sud transitant par l'agglomération bordelaise nécessite que soient examinés le maximum de possibilités offertes et décrits les enjeux qui en découlent en terme de transport mais également d'environnement et d'aménagement du territoire.

C'est ainsi qu'il semble, compte tenu des éléments disponibles aujourd'hui et des réponses qui peuvent être apportées, que la question d'une part du fonctionnement et de la desserte de l'agglomération et celle d'autre part de l'écoulement des flux de transit nord sud ne peuvent être confondues et qu'il *faut examiner chacune d'entre elles séparément* même si certains de leurs aspects (fonctionnels et financiers) sont liés.

Pour cela, la question du contournement autoroutier de Bordeaux pour assurer « le trafic routier de transit du nord vers le sud de l'Europe et réciproquement » *doit être examinée en tant que telle en fonction de problèmes et d'objectifs bien spécifiques à la bonne échelle c'est-à-dire à l'échelle de la région.*

Objectif : offrir d'ici 10 ans pour les flux routiers longues distances nord-sud (France et Europe du nord vers péninsule Ibérique et réciproquement) passant par la façade atlantique *un itinéraire alternatif à la traversée de l'agglomération de Bordeaux.*

Principe : La région Aquitaine (comme d'ailleurs la région Poitou-Charentes au nord) se caractérise par une géographie ouverte de plaines plus ou moins vallonnées traversées par deux fleuves de direction est-ouest. On n'est absolument pas dans le même contexte que celui du couloir rhodanien où les flux nord-sud doivent obligatoirement emprunter la vallée du Rhône où il faut, par nécessité physique, concentrer l'essentiel des infrastructures routières et ferroviaires. Pour la région Aquitaine, le principe à mettre en avant pour profiter de cet atout

serait d'utiliser au maximum le réseau des autoroutes et voies express de la Région et *en assurer le maillage progressif pour éviter au maximum la concentration des flux sur un seul itinéraire.*

Proposition : La mise en œuvre de ce principe est possible par la réalisation de « barreaux autoroutiers » entre l'A10 au nord de Bordeaux et A63 au sud vers l'Espagne, reliant et valorisant *le réseau actuel ou prévu* et cela d'autant plus que le récent CIADT du 18 décembre dernier a confirmé entre autre la réalisation de l'autoroute A 65 entre Langon et Pau et la mise à deux fois trois voies de l'autoroute A 63 à partir de la frontière espagnole (avec un système de concession).

Il faut donc proposer un nouvel itinéraire assurant le contournement autoroutier de Bordeaux pour répondre aux objectifs d'écoulement du trafic routier nord-sud et au principe de maillage du réseau autoroutier pour éviter les trop fortes concentrations de trafic en particulier au niveau de l'agglomération de Bordeaux.

Cette proposition consiste à réaliser un second itinéraire qui traverse l'Aquitaine du nord au sud en soulageant réellement l'itinéraire principal actuel (RN10 et A63) qui passe par l'agglomération de Bordeaux, à l'image du double itinéraire à 2X2 voies (ou presque) existant au nord depuis Tours jusqu'à Saint André de Cubzac avec la RN10 et l'A10. Il est d'ailleurs intéressant de noter qu'au XVIII^e siècle, les grands Intendants de l'époque (serions nous moins lucides qu'eux) avaient déjà imaginé deux itinéraires pour relier Bordeaux à Bayonne dont un passant par l'est.

Aménagements proposés :

1^{er} tronçon : liaison A10 - A89 : branchement au niveau de la commune de Peujard sur l'A10 (2 Km environ au nord du péage de Virsac) jusqu'à l'A89 au niveau de l'intersection avec la RD 18. Longueur environ 20 km avec échangeur avec la RN10 (2X2 voies). Franchissement de la vallée de l'Isle à proximité du franchissement de la RD 18.

Utilisation de la section d'A89 à péage en itinéraire commun jusqu'au sud de Libourne (environ 10 km) permettant de franchir la vallée de la Dordogne sans nouveaux travaux ni impacts sur l'environnement et les zones inondables, par l'ouvrage existant.

2^{ème} tronçon : liaison A89 - future A65 (Langon-Pau) : branchement au sud de Libourne (niveau du raccordement de la RN 89) avec traversée de l'entre deux mers par l'est (hors zones viticoles sensibles) et franchissement de la Garonne à l'est de St Pierre d'Aurillac jusqu'au raccordement avec la future A85 au sud-est de Langon. Longueur environ 40 km avec échangeurs avec la RD 936 (route de Bergerac) et l'A62 (vers Agen et Toulouse).

Utilisation de la future A65 à péage jusqu'au niveau de Mont de Marsan (entre Roquefort et Villeneuve de Marsan) (sur environ 65 km).

3^{ème} tronçon : liaison A65 - RN 124 : branchement à l'est de Mont de Marsan et contournement de cette ville par le sud jusqu'à la RN 124 à l'ouest (en utilisant en partie le contournement sud de Mont de Marsan à mettre à 2X2 voies). Longueur environ 15 km (y compris réutilisation partielle du contournement actuel).

Utilisation de la RN 124 à 2X2 voies (avec compléments d'aménagement) jusqu'à l'A63 (à mettre à 2X3 voies dans un premier temps entre Biriadou et Saint Geours de Marenne) à Saint Geours de Marenne (environ 60 km).

Caractéristiques et intérêt de cet itinéraire :

Longueur totale (depuis A10 au nord de Bordeaux jusqu'à A63 à Saint Geours de Marenne) 210 à 215 km dont 75 km seulement d'infrastructures nouvelles à réaliser en trois tronçons de longueur limitée. Estimation des trois tronçons nouveaux (avec échangeurs, ouvrages d'art, postes de péages et nœuds autoroutiers selon les montants pris comme référence dans le dossier du débat public) environ 750 à 800 M € actuels (avec un complément probable à ajouter pour l'aménagement de certains tronçons de la RN 124 entre Mont de Marsan et Saint Geours de Marenne aux normes de route expresse à 2X2 voies, s'ils ne sont faits d'ici là)

Entre des points de départ et d'arrivée identiques sur l'A10 au nord de Bordeaux et l'A63 à Saint Geours de Marenne, la distance à parcourir est actuellement d'environ 180 km (par la rocade est de Bordeaux). Avec les propositions de contournement contenu dans le dossier du débat public, elle serait par l'ouest de 190 à 200 km (10 à 20 km de plus qu'actuellement) avec la réalisation de 80 à 90 km d'infrastructures nouvelles pour 1000 à 1200 M € et par l'est de 205 à 210 km (25 à 30 km de plus), par la réalisation de 90 à 100 km d'infrastructures nouvelles pour 1000 à 1100 M €

De plus, le nouvel « itinéraire alternatif à l'est » proposé ici coupe et permet ainsi de relier et de desservir en origine et destination de manière beaucoup plus aisée et rapide la RN10 (Bordeaux, Angoulême), A89 (Bordeaux, Périgueux, Clermont Ferrand, Lyon), la RD 936 (Bordeaux, Bergerac), A62 (Bordeaux, Agen, Toulouse), A65 (Bordeaux, Pau) et la RN 124 (Dax, Mont de Marsan, Aire sur Adour).

Indépendamment de son intérêt pour la desserte « *en profondeur* » de la région Aquitaine et des liaisons ainsi améliorées vers l'est de la région et de la France depuis l'Espagne (vers Agen, Toulouse et Lyon principalement), cet itinéraire devrait permettre (à évaluer) :

- d'améliorer notablement la rentabilité des péages de l'A65 (pour la section entre Langon et Mont de Marsan) donc de permettre l'accélération de sa réalisation en concession. Idem probablement pour la rentabilité de l'A89 (pour la section au niveau de Libourne),

- d'éviter ou de différer le besoin de mise à 2X3 voies de l'A63, au moins entre Mios et Saint Geours de Marenne, (la mise à 2X3 voies de la section Saint Geours de Marenne – Behobie étant en revanche indispensable). En effet, le trafic nord-sud dévié vers cet itinéraire, dont l'attractivité dépendra en fait du montant de son péage par rapport à celui qui pourrait être instauré sur l'itinéraire actuel A63 entre Bordeaux et Saint Geours de Marenne, allégera d'autant le trafic sur les infrastructures de l'agglomération de Bordeaux (rocade en particulier) mais aussi sur l'A63 entre Bordeaux et Saint Geours de Marenne.

Enfin, « l'économie générale faite en investissement » (de 200 à 400 M € selon les cas même s'il s'agit de concessions) permet d'envisager l'amélioration notable du système de desserte de l'agglomération de Bordeaux, qui ne sera pas en soi amélioré (ni réellement libéré de manière durable) par la réalisation du contournement autoroutier quel qu'il soit (par exemple, accélération de la mise à 2X3 voies de la rocade ouest, voire construction d'un nouveau pont en aval du pont d'Aquitaine pour désenclaver la presqu'île d'Ambes et le Médoc et mieux irriguer l'ouest de l'agglomération, etc.).

En conclusion : Il serait dommage que le débat public, occasion unique de prendre du recul et de débattre sur la question des infrastructures de transport au niveau de l'agglomération de Bordeaux et de l'Aquitaine, ne prenne pas en compte toutes les possibilités offertes surtout quand elles exploitent et valorisent un des atouts majeur de la région c'est-à-dire *un vaste espace sans relief permettant de répartir utilement les flux de transport.*