

Contournement de BORDEAUX

Voici quelques idées sur le contournement de Bordeaux pour la séparation trafic de transit Nord-Sud (Europe du Nord - Péninsule Ibérique) et trafic local en région bordelaise.

Il faut envisager les 2 hypothèses :

1 - Passage par l'Est :

2 - Passage par l'Ouest .

La première hypothèse suppose :

Deux traversées de fleuve : Dordogne et Garonne

Relief assez accidenté dans l'entre-mer ;

Franchissement de nombreuses routes et voies rapides :

Densité sensible de population ;

Nombreuses exploitations : vignobles et autres cultures

donc beaucoup de contraintes qui renchérissent le projet et en allongent la réalisation.

La deuxième hypothèse sera la seule étudiée ici.

Traversée de la Gironde,

Peu de relief dans la partie médocaine;

Population plutôt dispersée ;

Principalement des exploitations forestières de grandes étendues.

Le franchissement de la Gironde conditionnera l'évolution ultérieure de l'ouvrage dans les décennies à venir.

Du nord au sud , le contournement commencera sensiblement au moment où l'autoroute A10 entre dans le département de la Gironde aux alentours d' Etauliers .

L'axe du projet s'imfléchira vers le Sud-Ouest pour atteindre la Gironde entre Blaye et la Centrale EDF du Blayais pour un franchissement en direction de Beychevelle en s'appuyant sur l'île Bouchaud

En arrivant sur la rive Ouest, la forêt est très vite atteinte sans contrainte sur le vignoble.

Ensuite la direction générale sera sensiblement sud en contournant largement l'agglomération de Castelneau, en direction de l'échangeur A63/A660 où se fera le raccordement avec les voies en direction des Landes.

Enfin, un ouvrage d'une telle ampleur se doit d'être multimodal : routier et ferroviaire. Son coût estimé dans ces conditions doit se situer dans un ordre de grandeur de 2 à 3 milliards d'euros.

Nous étudierons d'abord le financement et ensuite la description du projet.

Financement.

La réalisation doit se faire sur des fonds uniquement privés: c'est à dire à partir d'une société par actions d'un capital de 2Mds d'euros constitué par 2000 actions d'un millions d'euros chacune. Les actionnaires seront donc des sociétés ayant une surface financière conséquente : ceci afin d'éviter les déboires des petits actionnaires comme dans le cas d'Eurotunnel.

Cette société aura toute liberté pour négocier la mise à la disposition des terrains sans avoir à recourir à des procédures longues et dispendieuses comme les expropriations. Les financements ne dépendront plus des aléas de la politique. La puissance publique ayant un observateur dans le conseil d'administration avec la mission de régler au mieux les conflits avec l'administration, restera informée de l'avancement de la réalisation.

Dès qu'une section de l'ouvrage sera terminée, elle pourra être ouverte à la circulation et les péages encaissés.

Description de l'ouvrage.

La description de l'ouvrage se présentera en trois parties :

- le franchissement de la Gironde ;
- la voie d'accès Nord ou de la rive droite ;
- la voie d'accès Sud ou médocaine .

I - Le franchissement de la Gironde .

Au lieu d'un immense pont soit suspendu soit à haubans barrant l'horizon à l'ouest de Blaye, il semble plus judicieux d'étudier un ouvrage sous-marin.

Il faudra donc prévoir un double tube pour le trafic routier (un par sens ou un pour les PL et un pour les VL) et un tube pour le trafic ferroviaire avec entre les deux ensembles, un couloir de sécurité pour l'accès des secours.

Le tirant d'eau maximum limité par l'embouchure de Cordouan, est de 11 mètres dans le chenal de navigation . Il n'est donc pas nécessaire de forer un tunnel . La constitution des tubes consistera en des caissons en béton immergés et enfoncés dans la marne épaisse d'environ une dizaine de mètres.

Le tunnel ferroviaire pour ne pas hypothéquer l'avenir, sera au gabarit du tunnel sous la Manche. (Utilisation possible par des navettes en attendant la mise en service des ouvrages routiers.)

La trémie nord sera implanté dans les marais en bordure du rivage ou alors sur l'île avec un raccordement constitué d'un pont bas.

La trémie sud sortira dans la forêt au sud-ouest de Beychevelle pour éviter les contraintes viticoles .

II - L'accès Nord.

La partie routière s'embranchera sur l'autoroute A10 et sur la route nationale N° 137 aux environs d'Etauliers, la partie ferroviaire sur la ligne Bordeaux - La Rochelle.

Le trajet jusqu'au franchissement se fera sur des terres peu cultivées..

III - L'accès Sud.

D'abord en direction du sud-ouest jusqu'à la route nationale 215, puis plein sud vers l'échangeur A63 et A660 avec comme obstacle à négocier la traversée du camp militaire de Souge ou passage entre cette infrastructure et l'aérodrome de Mérignac

Sensiblement à cet endroit, un embranchement ferroviaire se détachera de l'axe principal pour desservir la plateforme aéroportuaire et continuer vers la ligne de ceinture qui sera atteinte à Mérignac Arlac à l'emplacement de l'atelier de l'Armée de l'Air (à déplacer sur la base aérienne de Mérignac) . Le trafic desservira ainsi la gare St Jean et le triage d'Hourcade.

Le raccordement sur la ligne Bordeaux - Bayonne s'effectuera aux environs de Marcheprime.

Les franchissements des routes nationale N° 215 et départementale N° 106 seront combinés avec des échangeurs : désenclavement du Médoc.

Conclusion .

Cet ouvrage très long (70 Km) apporterait un mieux certain pour la circulation en région bordelaise, un gain de temps pour le trafic en transit et une plus grande sécurité pour la circulation ferroviaire (Imaginons les conséquences d'un grave accident sur la passerelle!)

Annexe

Travaux complémentaires à effectuer extérieurement à l'ouvrage.

Dans la partie Nord :

- Electrification des lignes Bordeaux La Rochelle et Angoulême Saintes.
- Raccordement à la ligne TGV Tours Bordeaux pour que Mérignac devienne une extension des aéroports de PARIS

Dans la partie Sud :

- Eventuellement si nécessaire mise à double voie de la ligne du Verdon entre le raccordement et Bordeaux ;

- Elargissement de la tranchée entre La Medoquine et le pont de Bègles pour faire passer 4 voies.

Cette tranchée est bordée par des talus en pente : il suffirait de les remplacer par des murs verticaux pour gagner la largeur nécessaire et, si nécessaire, acquérir les terrains avoisinants aux endroits les plus étroits . Il faudrait évidemment réaménager les 4 ponts qui l'enjambent .

- En gare de La Médoquine, il faudrait alors faire des sauts de mouton pour éviter les cisaillements entre les différentes circulations : il existe suffisamment d'espace (1200m de long) pour les réaliser en profitant du dénivelé existant entre la ligne Bordeaux - Bayonne et la ligne du Médoc.
