

## Projet de tunnel sous la Gironde

Copie de l'article de André Basdevant paru dans le Journal de Royan du 8 mars 1942  
(coll. J-C. Bourdelle, transmis par François Richet ; transcription Conservatoire de l'estuaire de la Gironde).



**Au moment où il s'agit de fournir du travail aux ouvriers français et de montrer au monde la puissance en action de la France nouvelle, nous sommes heureux de soumettre à nos lecteurs, grâce à l'amabilité de notre confrère « Le Moniteur des Travaux Publics et du Bâtiment », un projet de tunnel sous la Gironde, dû à Monsieur André Basdevant. Ce nous a semblé en même temps une contribution possible au plus Grand Royan, puisque de tunnel aboutirait sur notre rive du Parc.**

Les estuaires, par leur largeur, offrent aux échanges économiques des contrées qu'ils séparent, un obstacle qui se traduit notamment par des pertes de temps, de carburants, donc par des frais inutiles que supporte la collectivité.

Le pont de Tancarville, dont la construction a été décidée par le Maréchal Pétain, va relier le Havre et sa région à l'autre rive de la Seine.

Le franchissement de l'estuaire de la Gironde reste, par contre, un problème à résoudre.

La solution proposée par M. André Basdevant est celle d'un tunnel. Elle fait l'objet de l'étude que nous sommes heureux de publier ci-après.

Rappelons à ce sujet que M. André Basdevant, ingénieur civil diplômé, architecte urbaniste, membre du Comité de propagande du GECUS<sup>[1]</sup>, membre de la Société géologique de France, est l'auteur du projet de tunnel routier sous la Manche, qui fut déposé à la chambre des députés en décembre 1938<sup>[2]</sup> et qu'il fut admis à exposer devant la Chambre des Communes à Londres le 2 mai 1939.

\*\*\*\*\*

Le projet de tunnel sous la Gironde n'est pas né de l'unique désir de vaincre un estuaire. Il aspire à un double résultat :

1° Vivifier par une nouvelle voie d'échanges la vie économique d'une des plus belles provinces françaises : le Médoc.

2° Vivifier d'une façon rationnelle l'avant-port et la gare maritime du Verdon.

Ces deux postulats demandent quelques explications. Un simple coup d'œil sur la carte de France suffit à démontrer que la « presqu'île » du Médoc n'est accessible que par une seule grande voie de pénétration : la route de Bordeaux au Verdon, par Lesparre et Soulac. On peut donc dire, à coup sûr, cette route est une impasse et que la gare maritime du Verdon est donc un cul-de-sac.

Tout ce qui monte de Bordeaux à la Pointe de Grave est obligé de redescendre par la même route, même si son point de destination final est Paris ou le Nord. Nous nous refusons obstinément à considérer le bas de Royan comme un trait d'union entre les deux rives. Il est insensé qu'à notre époque de civilisation machiniste ne tolère encore ce moyen de locomotion périmé.

À l'embouchure de la Gironde, cette véritable mer intérieure, deux moyens de franchissement sont probables :

1° Par dessus : le pont ;

2° Par dessous : le tunnel.

Le premier est à écarter devant le second pour des raisons suffisamment évidentes pour qu'on puisse se dispenser de les énoncer ici. Le tunnel, par contre, est d'une réalisation facile et conviendrait absolument à une liaison ferro-routière permanente entre les deux rives.

Facilité d'accès et de sortie du Médoc, Économie de kilométrage, donc d'essence et de temps ;

Augmentation de l'attrait touristique du trafic voyageurs et marchandises.

Voici une province de 4 000 kilomètres carrés qui entre enfin dans le circuit économique français, sans être étranglées par une porte trop étroite.

Mais le principal attrait, à nos yeux, réside dans son action complémentaire sur l'activité de l'avant-port du verdon. Pour notre part nous avons toujours regretté de ne pas voir cette gare maritime se placer sur une voie d'échange, et non sur une voie de garage.

Lorsque le port de Bordeaux, alors autonome, entreprit la construction de ce môle d'escale, à l'extrémité de la presqu'île du Médoc, il ne faisait que jeter en pleine mer un élément avancé de son vaste développement. Depuis plusieurs années déjà, on assistait à l'occupation totale de l'estuaire par des installations successives au profit du port de Bordeaux.

Ce mouvement d'extension a eu son couronnement au Verdon, avec la construction de la gare maritime. On peut dire, sans exagérer, que le port de Bordeaux s'étend normalement sur toute la rive gauche de la Gironde. Mais une circulation rationnelle exigeait ce que l'on n'a jamais fait : une rocade pour remonter ensuite sur l'autre rive.

Pourtant, on a pu dire que la gare du Verdon était « un port de vitesse », destiné à accueillir les plus grands bateaux du monde, et à permettre aux passagers de continuer leur voyage à pleine vitesse (!) par la voie ferrée.

On a oublié de préciser qu'il fallait, auparavant, perdre un temps précieux, à descendre jusqu'à Bordeaux par un chemin de fer d'intérêt local. D'où un crochet inutile de 160 à 170 kilomètres que la Gironde mesure en largeur à son embouchure. Les chiffres font ressortir l'énormité de cet illogisme.

Quand à la manutention des marchandises débarquées au Verdon, elle est tout aussi irrationnelle. On peut voir des laines d'Australie toucher terre au Verdon et passer par Bordeaux pour aller à Roubaix : tout cela parce que le môle d'escale est dans une impasse.

La route-rocade porte remède à coup sûr à tout cela. Ne parlons pas du bac de Royan, qui n'a aucune régularité et surtout peu de fréquence. D'ailleurs, les grosses charges ne peuvent l'utiliser. Naturellement, ce qui est vrai dans un sens est vrai dans l'autre. Les deux tiers des passagers s'embarquant au Verdon font aussi le crochet inutile en passant par Bordeaux.

Une situation aussi paradoxale n'est pas inexplicable par la défense des intérêts du port de Bordeaux. Ce dernier ne peut subir aucun préjudice du fait de la création d'un tunnel, mais au

contraire y trouver un gros avantage. N'avons-nous pas suffisamment prouvé que la Pointe de Grave et son môle d'escale sont partie intégrante du port lui-même. Aussi bien que Pauillac et le bec d'Ambés.

Franchir l'estuaire de la Gironde, c'est relier le port de Bordeaux à la Charente-Maritime, c'est le rapprocher de plus de 100 kilomètres de la capitale. Si l'on pouvait aussi facilement transporter du port du Havre aux Andelys, hésiterait-on un seul instant de le faire ?

Si le trafic du Verdon continuait à se faire à Bordeaux comme par le passé, viendrait-il à l'idée de faire d'abord passer les passagers par Agen ou Mont-de-Marsan avant de les laisser se diriger sur Paris ?

Cet argument imagé, mais nullement déformé, prouve que sans le franchissement de l'estuaire, le port du Verdon perd 90 % de sa valeur. Situé dans un cul-de-sac, il n'exprimera toute son utilité qu'en se plaçant, sur une route-artère à double sens.

Cette rocade est d'un intérêt vital pour Bordeaux, sur un autre plan. Les années qui viennent verront la création d'un terminus d'hydravions transatlantiques dans la région bordelaise. Il n'est pas sûr que Biscarosse conserve la première place. L'étang d'Hourtin Coutau, base d'hydravions d'État, possède aussi beaucoup de chances.

Dans ce cas, la route souterraine devient obligatoire sous la Gironde. Elle peut même être un argument décisif dans le choix de la région nord-bordelaise comme emplacement du terminus futur des lignes transatlantiques.

D'autant plus qu'il ne faut pas oublier que la côte Ouest aura tôt ou tard, pour d'impérieuses raisons stratégiques et économiques, sa route « littorale ».

Une grande partie, de la « route santonne », a déjà été étudiée. Là encore, le tunnel routier sur la Gironde est le « tronçon-clef » d'une semblable réalisation.

Mesure-t-on suffisamment alors l'importance considérable de ces cinq kilomètres de route sous-marine ?

Peut-on différer plus longtemps l'exécution d'un ouvrage d'art qui quitte le cadre d'équipement régional pour s'intégrer vraiment dans l'équipement national, tout en couronnant les installations remarquables d'un de nos plus grands ports ?

G.A. Basdevant

Notes du Conservatoire de l'estuaire de la Gironde

[1] GECUS : Groupe d'études et de coordination de l'urbanisme souterrain

[2] Il faudra attendre 1938 pour voir le premier projet d'un tunnel uniquement routier proposé par André Basdevant : deux galeries circulaires principales parallèles réunies tous les kilomètres par une galerie de communication. Le problème majeur est d'ordre technique à savoir l'évacuation des gaz d'échappement. [Source : <http://perso.wanadoo.fr/batisseurs-tunnel/gallois/8.htm>]