

Trois questions

Yves Cochet

Ancien ministre
de l'environnement,
député Vert
de Paris (1)



1 La crise du pétrole bon d'accord, et après ? Quoi de nouveau sous le baril ?

Depuis janvier 2002, le cours du baril et le coût à la pompe ne cesse d'augmenter. Depuis 150 ans, effectivement, nous sommes habitués à ce phénomène de yo-yo avec des prix qui montent et qui baissent. Mais là, ça ne descendra pas vraiment, en tout cas pas beaucoup, et pas longtemps. Nous sommes entrés dans l'ère de l'énergie chère et nous assistons à la fin d'un monde.

Aujourd'hui, on a consommé la moitié de la dotation initiale du pétrole qu'on a sous nos pieds. La seconde moitié sera

beaucoup plus difficile à extraire. La production va baisser.

2 Quelles conséquences et comment se préparer à consommer moins de pétrole ?

Tout ce qui dépend du pétrole sera plus cher et pas seulement les carburants, comme on l'imagine. Tellement de choses dépendent du pétrole, les médicaments, les vêtements, les plastiques, le rouge à lèvres, les parfums. Les prix de l'alimentaire et des transports vont flamber, on assistera à une vraie crise sociale, un chaos, des émeutes. Ceux qui auront de l'argent pourront payer, les autres...

Comment se préparer ? En limitant les transports, il faudra aller moins vite, moins loin et moins souvent. Ça va changer notre façon de vivre. Il faudra mieux utiliser les transports en commun. Pour l'alimentation, n'acheter que des produits saisonniers, des végétaux. Moins de viande, car ça coûte cher. Savez-vous que dans

un kilo de viande dans votre assiette, il y a 7 litres de pétrole en amont ? Si. Les engrais, les tracteurs, le frigo, le conditionnement, l'abattage, les transports.

3 Pour contourner l'essence devenue trop chère, de plus en plus d'automobilistes font d'étranges mélanges dans leur réservoir : ils ajoutent de l'huile, jusqu'à 50 % parfois. Votre position ?

C'est deux fois moins cher, je sais. Mais c'est encore illégal. Bien entendu, il est question d'huile végétale pure, type colza ou tournesol et dans des voitures à moteur diesel uniquement. La loi d'orientation agricole est en discussion sur les bio-carburants ces jours-ci et je pense qu'il sera très vite possible d'utiliser l'huile à des proportions supérieures. Ceci pour aider les agriculteurs notamment.

(1) « Pétrole, apocalypse » (Fayard). Yves Cochet était mercredi soir à la Machine à lire.

GRAND CONTOURNEMENT DE BORDEAUX. Les élus des communes qui seront ou non traversées montent déjà au créneau. Ils veulent connaître au plus vite les fuseaux d'études de 1 000 mètres

Les maires embrayent déjà

Les maires réagissent

Jacqueline Dottain

Margaux

► Il avait été dit que la voie passerait au sud du côté de Ludon, maintenant on dit qu'elle franchira l'estuaire entre Cussac et Lamarque. Elle évitera heureusement les grands domaines mais détruira inévitablement l'image de la route des châteaux.

Joseph Fourtier

Ludon-Médoc

► Difficile de savoir où passera la route puisque le préfet n'a pas daigné nous inviter. On dit qu'elle passera au plus près de l'agglomération, je pense que ce n'est pas une bonne chose. Il faut que la voie passe plus au nord.

Max Jean-Jean

Prignac-et-Marcamps



► Je suis très inquiet. Les quatre variantes de franchissement de l'estuaire révélés à la préfecture montrent que la zone d'appellation Côte de Bourg va être touchée. Des zones touristiques menacées également. Avec de fortes probabilités que ma commune le soit aussi.

Christophe Duprat

Saint-Aubin-de-Médoc

► Lors du débat public, le Conseil municipal s'est prononcé contre, sa position n'a pas changé. D'autant que les tracés qui circulent sous le manteau laissent penser que la route passera au ras des maisons de Saint-Aubin. C'est non ! On supporte déjà la déviation du Taillan-Médoc.

Didier Mau

Pian-Médoc

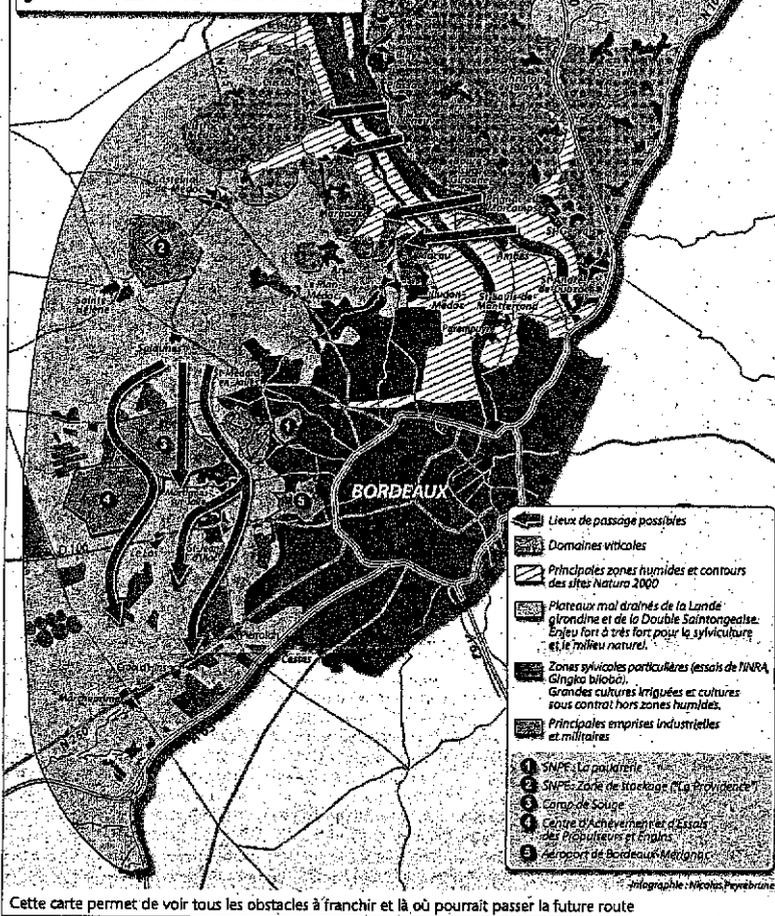
► L'agglomération bordelaise ne voit que son nombril en voulant desservir la presqu'île d'Ambs et en ne voyant pas que le véritable désenclavement du Médoc et le véritable contournement de Bordeaux, c'est par le nord qu'il doit se faire avec un pont sur l'estuaire.

Guy Maligot

Bourg-sur-Gironde

► Ce grand contournement, il y a longtemps qu'il aurait dû être fait. Il est absolument nécessaire. Passer ici paraît inévitable mais sur le plan esthétique, écologique et économique, cela va poser de sérieux problèmes.

► Un choix difficile



Cette carte permet de voir tous les obstacles à franchir et là où pourrait passer la future route

Jean-Paul Vigneaud

Passera par ici ? Passera par là ? Les quelques révélations faites il y a une semaine par Francis Idrac, préfet de région et Yves Massenet, directeur régional de l'Équipement ont relancé le débat sur le grand contournement de Bordeaux.

De façon d'autant plus vive que les élus des communes concernées — situées dans un large croissant partant de Cestas au sud et s'étirant jusqu'à Saint-André-de-Cubzac au nord — n'étaient pas invités à la dite réunion de travail à la préfecture.

Sesentant mis à l'écart, ces derniers dénoncent aujourd'hui le manque de transparence. « Il manque au préfet la culture du dialogue et de la concertation », a été le premier à lancer Michel Vernejoul, maire de Martignas-sur-Jalle très en colère. Des critiques très vite reprises par d'autres. Une bien mauvaise atmosphère pour engager une concertation.

Choqués mais pas abattus. Côté officiel, on s'empresse évidemment de rappeler que cette réunion n'avait pas pour sujet essentiel le grand contournement mais l'ensemble de l'axe

nord-sud de Bordeaux à Bayonne. Que tous les élus de la région ne pouvaient donc pas être réunis. Seuls étaient présents les parlementaires et les représentants des grandes collectivités. N'empêche, cela a choqué les maires et les pousse aujourd'hui à aller eux-mêmes à la pêche aux informations. Une collecte tous azimuts, ce qui leur permet (et nous permet) aujourd'hui d'en savoir davantage sur les fuseaux de 1 000 mètres qui pourraient être présentés en consultation en avril et mai prochain. Tour d'horizon.

Quatre franchissements à l'étude. Au niveau du franchissement de l'estuaire, quatre possibilités seraient à l'étude à ce jour, dont trois au départ du seul canton de Bourg-sur-Gironde.

En partant, en gros, du croisement de l'A10 et la RN 10 la route pourrait passer entre Saint-Gervais et Prignac-et-Marcamps, traverser l'estuaire au niveau du bec d'Ambs (le pont prenant appui sur la langue de terre) et ressortir (environ toujours) aux alentours de Ludon-Médoc. En passant ici, la route ferait soit-disant un minimum de mal, pourrait alimenter la zone portuaire et n'empiéterait pas sur les domaines viticoles prestigieux. Les deux au-

tres passages imaginés seraient plus au nord. L'un au niveau de Villeneuve, l'autre à hauteur de Plassac tout près de Blaye. Avec une sortie, rive gauche, au-delà encore des grands domaines viticoles.

Un obstacle. Quel que soit le cas de figure, la route passerait ensuite entre Casteinau-de-Médoc et le Pian-Médoc puis entre Salauines et Saint-Médard-en-Jalles. Ici, nouvel et gros obstacle : le camp militaire de Souge et le Centre d'achèvement et d'essais des propulseurs et engins (Caep). C'est là que ça coïncierait dur à ce jour.

Premier passage possible : entre le camp militaire et l'aéroport avec deux variantes ensuite, soit une descente plein sud ce qui aurait pour effet de couper Saint-Jean-d'Ilac en deux ou après le camp militaire un grand virage vers l'ouest pour se glisser entre Martignas et Saint-Jean-d'Ilac. Deuxième fuseau : une descente tout droit au beau milieu du camp de Souge. Troisième fuseau : après avoir passé la ligne Casteinau-Saint-Médard, un virage vers l'ouest pour un passage entre le camp de Souge et le Caep. Avec ensuite une descente direct vers l'A63 au niveau de la commune de Cestas.

Les maires réagissent

Michel Vernejoul

Martignas-sur-Jalle

► Sur trois options, deux passent par Martignas, l'une au milieu du camp de Souge, l'autre à l'est de la commune le long de la Jalle. Je dis non ! Je suis favorable au passage le plus à l'ouest dans la mesure où les zones concernées sont vierges de toute urbanisation.

Serge Lamaison

Saint-Médard-en-Jalles

► Ici la route passera loin de la zone urbanisée donc ne devrait pas engendrer de nuisances majeures. Ce qui ne m'empêche pas d'intervenir. Je me bats pour obtenir deux sorties : l'une pour le Médoc, l'autre pour les rivages de l'Atlantique et l'aéroport.

Pierre Favre

Saint-Jean-d'Ilac

► Je suis opposé à un passage entre le camp de Souge et l'aéroport. Cela couperait ma commune en deux. La variante proposée — entre Martignas et Saint-Jean-d'Ilac pour ressortir du côté du Las — n'est pas meilleure. La route passerait au ras du collège. Un seul tracé acceptable : à l'ouest en rognant les terrains militaires.

Pierre Ducout

Cestas

► Le schéma directeur adopté au Sysdau doit nous servir de document de base. Il faut voir si les tracés aujourd'hui proposés correspondent bien aux souhaits formulés, retenir le moins pénalisant et étudier les compensations auxquelles les communes traversées peuvent prétendre. Pour Cestas, nous avons déjà retenu un point de passage entre Pierroton et Crois-d'Hins.

Christian Benaben

Parempuyre

► Si la route doit traverser la commune ce n'est plus un grand contournement. En plus, elle risque de passer au ras d'un hameau où vivent 1 000 personnes. Si les gens sont venus résider ici, ce n'est pas pour loger à l'ombre d'une voie rapide.

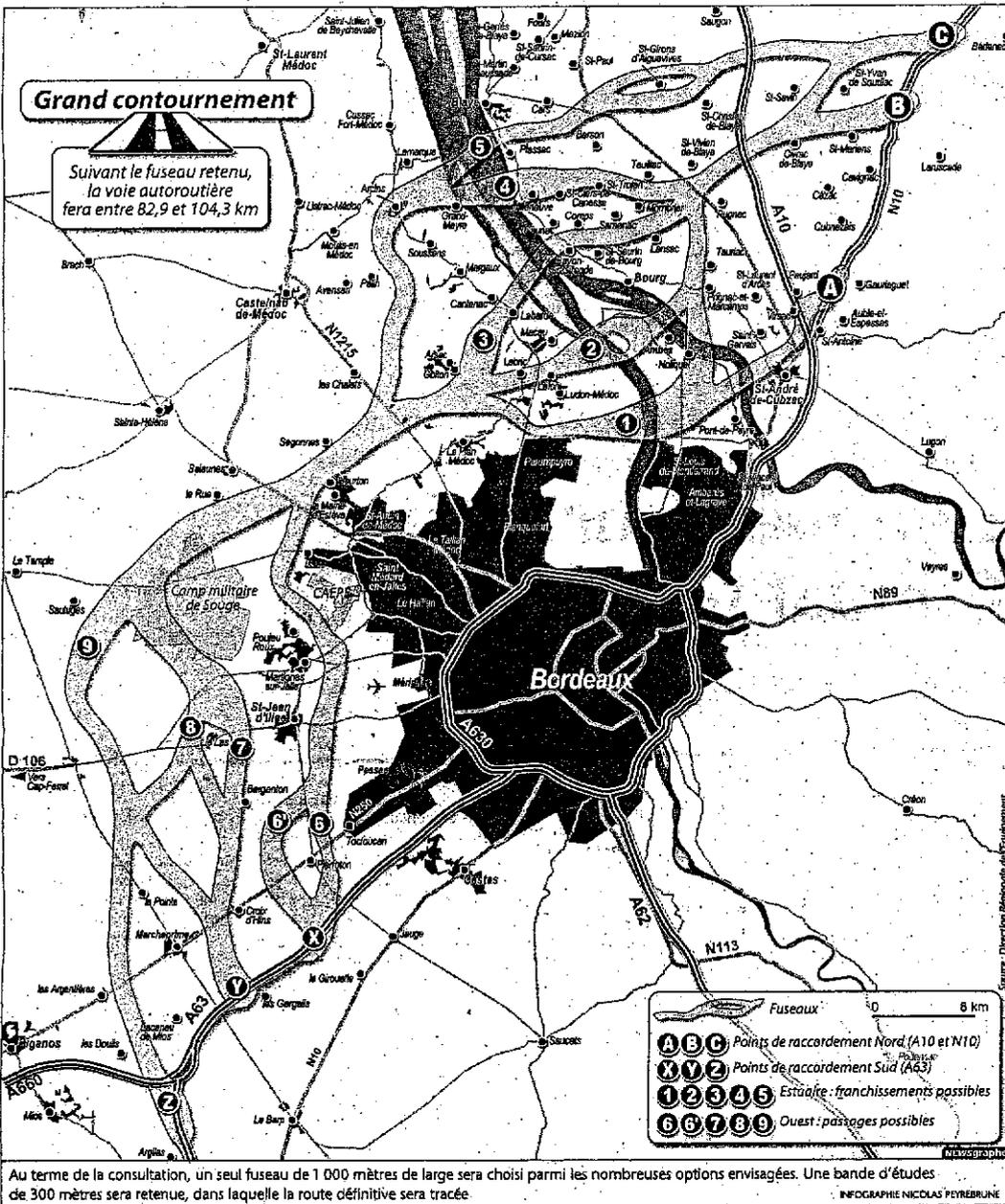
Jean-Claude Vergès

Macau

► Macau ne devrait pas être touché. Mais que ce soit ici ou là, il sera difficile d'accepter de voir passer cette route rapide, surtout si l'on ne peut pas accéder. Elle n'apportera que des nuisances.

GRAND CONTOURNEMENT. Les lieux où la future route est susceptible de passer ont été révélés hier

La super-rocade se dessine



Tronçons

Un choix difficile

Ce ne sont pas deux ou trois fuseaux qui sont proposés, mais une multitude de tronçons réalisables que l'on peut ajouter les uns et aux autres pour rien faire qu'un dessein en bout de détail.

Trois points de départ possibles

A la limite nord de la Gironde (C)
Aux alentours de Larzacade (B)
Au croisement de l'A10 et la route nationale 10, à Saint-André-de-Cubzac (A)
Dans les trois cas, autoroute et route nationale sont reliées.

Cinq franchissements d'estuaire possibles

avec des ponts suivant l'endroit et les viaducs d'accès pouvant avoir plusieurs kilomètres de longueur.
Deux avec appui sur la presqu'île d'Ambarès (1 et 2)
Un autre plus au nord passant entre Gaudon et St-Seurin-de-Bordeaux avec appui sur la Cazeau (3)
Un quatrième à Villeneuve-de-Blaye (4)
Un cinquième entre Mazières et Blaye (5)

Un seul tronçon central

Tous les fuseaux proposés se rejoignent au niveau de la ZIS pour un seul passage au débouchant possible sur toute la longueur de commune du Plan-Médoc et Saint-Aubin-de-Médoc.

Au sud-ouest, plusieurs variantes

Une entre la rocopit et Saint-Jean-d'Ilhéac (6 et 7) les autres plus au sud pour éviter le camp de bouge (8, 6, 7).
Avec trois raccordements possibles sur l'A 63
Ehangeret 24 près de Central (X)
Avis de René des Gargall (Y)
Croisement de l'A 63 et de la voie directe d'Arcaillon (Z)

Jean-Paul Vigneaud

Le grand contournement, sujet de discordance entre grands et petits élus de la Gironde, au sein même de chaque famille politique? C'est la question que l'on pouvait se poser, hier, après la réunion pour le lancement de la première consultation publique de l'étude préliminaire du grand contournement de Bordeaux.
Classique, direz-vous. L'annonce d'un chantier routier de cette importance fait rarement l'unanimité. Là, toutefois, l'opposition est forte. Dans l'amphithéâtre du Palais des congrès de Bordeaux-Lac, plein comme un œuf, il n'y avait guère que les grands élus — Alain Roussel, Philippe Madrelle, Hugues Martin — pour saluer cette voie autoroutière et encoura-

Dans l'amphithéâtre plein comme un œuf, il n'y avait guère que les grands élus pour saluer cette voie autoroutière

ger le préfet et la Direction de l'Équipement à activer les choses. Cet axe est, selon eux, absolument nécessaire pour faire face à l'évolution phénoménale du trafic.

« Concertation ? vous voulez rire ? » Dans la salle, les « petits » élus et représentants d'associations de défense — dont ceux des communes qui risquent d'être traversées — ne sont pas du tout du même avis. En tout cas aucun ou vraiment très peu ont applaudi les propos tenus par les différents intervenants à la tribune. En revanche, au moment du débat, nombreux ont pris du plaisir à encourager les contestataires.
Exemples : Christophe Duprat, maire de Saint-Aubin-de-Médoc, ou encore son collègue Didier Mau, maire du Plan-Médoc. Ces derniers sont tombés du placard hier après-midi en découvrant que leurs communes ne pourraient échapper en aucune manière à l'autoroute, un seul fuseau étant proposé dans le sec-

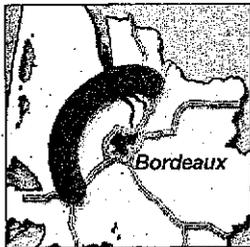
« Concertation ? vous voulez rire ? », note Christophe Duprat. Je n'ai même pas à donner mon avis puisqu'on me dit que la route doit obligatoirement passer dans ma commune. Et entre deux foisements, avec 800 habitants d'un côté et 200 de l'autre. Inacceptable ! » Didier Mau est tout aussi opposé au projet : « Au total il y a onze propositions et chez nous, curieusement, il n'y a qu'un passage possible. Si route il doit y avoir, elle doit passer plus à l'ouest et plus au nord. »
Un site Internet. Ces propos montrent que la consultation qui débute s'annonce animée. Le préfet Francis Idrac et Yves Massenet, directeur régional de l'Équipement n'ont pas pour autant perdu leur calme hier. Ils ont répondu à toutes les questions et

promis de continuer de le faire de vive voix, par le biais du site Internet ouvert tout spécialement pour cette consultation (www.contournement-bordeaux.aquitaine.equipement/gouv.fr) et par courrier si nécessaire.
Les habitants des communes concernées peuvent aussi se rendre dans leur mairie pour consulter le projet et donner leur avis. Un journal d'information leur sera également offert à cette occasion. Ce document richement illustré (avec photos et infographies) permet de faire un point complet sur le projet, de découvrir la carte des fuseaux, d'en voir les avantages et les inconvénients. Enfin des réunions publiques seront proposées. La première aura lieu demain jeudi à la salle de la citadelle à Bourg-sur-Gironde à 18 h 30.

INFOGRAPHIE NICOLAS PEYREBRUNE

GRAND CONTOURNEMENT DE BORDEAUX. Une coordination d'élus locaux lance la campagne du non, avec pétitions, réunions publiques parallèles et démarches tous azimuts

L'opposition en marche



Jean-Paul Vigoraud

La riposte ne s'est pas fait attendre. A peine les principaux fuseaux d'études révélés et diffusés (notre édition d'hier), les membres de la coordination « des élus locaux de Gironde contre le grand contournement autoroutier de Bordeaux » sortent de l'ombre.

« Avec d'autant plus de force et de volonté d'aboutir que nous n'avons pas eu le plaisir de recevoir une invitation à la réunion de présentation », précise Jean-Pierre Dufour, vice-président du Conseil régional membre du collectif. « Le préfet ne reconnaît pas notre coordination, et bien nous allons lui présenter et allons lui rappeler quelles sont nos positions. »

Des positions plus fermes encore que celles développées jusque-là par courrier, « car aujourd'hui les masques sont réellement tombés. Ce n'est pas un grand contournement, c'est



Les membres de la coordination réunis hier matin à Saint-Aubin-de-Médoc

PHOTO LAURENT THEILLET

« C'est une super-rocade. L'intention initiale du projet est totalement détournée »

une super-rocade. L'intention initiale du projet est totalement détournée. »

Un référendum proposé. Cette coordination a été créée au début du mois de mars 2006.

Elle rassemble des opposants au projet du grand contournement, des élus principalement, tous originaires pour l'instant de l'ouest de l'agglomération et des communes concernées.

« Nous sommes les petits élus dont vous parlez mais nous en sommes fiers, ironise l'un d'eux en faisant allusion à nos écrits

d'hier. Et nous ne partageons pas du tout le point de vue de ceux que vous appelez les grands élus et que l'on a vu à la tribune. Ils parient bien mais ils sont à des lieues de ce que l'on pense sur le terrain. »

Les membres de la coordination invitent donc Philippe Madrelle, Alain Rousset et Hugues Martin à se rendre dans les petites communes concernées pour prendre la température. Ou

alors organiser un référendum pour voir si ce projet de grand contournement est vraiment une bonne idée pour décongestionner le trafic et rendre la vie plus agréable.

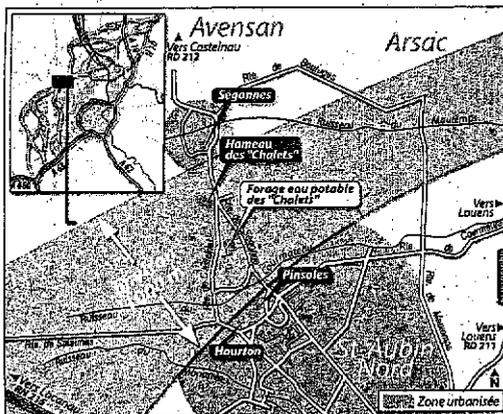
Un vote nécessaire. La coordination ira aussi au devant des grandes collectivités pour que la question du contournement soit clairement posée en séance publique avec vote à l'appui. Plusieurs petits conseils municipaux de la couronne bordelaise ont déjà voté « contre » l'auto-route.

La coordination souhaite que le Conseil général, le Conseil municipal de Bordeaux, la Communauté urbaine et la Région Aquitaine ouvrent le débat et se prononcent à leur tour. « Ce n'est pas une simple autoroute que l'on projette, c'est un vrai changement qui va bouleverser bien des choses, cela mérite une réflexion et un vote. »

Les membres de la coordination sont évidemment conscients qu'il faut maintenant faire vite. Deux mois de consultation, c'est peu pour faire renverser la vapeur.

Aussi, invitent-ils déjà tous les opposants au projet à se manifester sur les registres ouverts en mairie et à faire circuler un maximum de pétitions. Et si nécessaire organiser une manifestation de masse dans les rues de Bordeaux.

10 % de la population de Saint-Aubin-de-Médoc a déjà signé



REPRODUCTION SD



Le maire et son premier adjoint hier sur la zone où passe le fuseau

PHOTO LAURENT THEILLET

« On n'a pas le choix, pardon... un seul ! Ou nous acceptons l'unique lieu de passage qu'on nous impose ; ou rien. Et bien, ce sera rien ! » Depuis mardi, Christophe Duprat le maire de Saint-Aubin-Médoc ne décroie pas. Son adjoint Bernard Barbeau n'est pas plus souriant : « Ils se moquent tout simplement du monde ! », dit-il, en serrant la main des administrés qui n'arrêtent pas de défiler dans le hall de la mairie pour demander des nouvelles et signer les registres d'ores et déjà baptisés « Les gros livres de la colère ».

Deux cahiers sont ouverts. Un, ce qui est excessivement rare, pour collecter le point de vue des 12-18 ans : « C'est de leur avenir dont il est question. Nous souhaitons qu'ils s'expriment. » souligne le maire. Un autre pour les plus de 18 ans. Depuis que ces cahiers sont ouverts, plus de 400 personnes ont déjà signé, soit près de 10 % de la population locale.

Sur la station de pompage. Il faut reconnaître que Saint-Aubin se trouve dans une situation exceptionnelle. Depuis des semaines,

Francis Idrac le préfet de Région promet que plusieurs fuseaux d'études seront soumis pour avis à la population. Or, un seul est ici proposé et, encore, dans un secteur fortement urbanisé. La bande de 1 000 mètres se faufile entre les lotissements d'Hourton et Pinsoles au sud-ouest et Ségonnes au nord-ouest. 800 habitants d'un côté, 200 de l'autre. « Le plus incroyable, ajoute le maire, c'est que cette bande d'étude passe sur des habitations (dont celles du hameau des Chajets) et juste au-dessus d'une station de pompage d'eau

potable qui alimente tout le secteur. »

Pot de terre contre pot de fer.

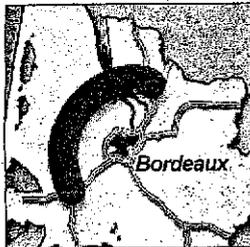
Aussi, les riverains n'en croyaient-ils pas leurs yeux en découvrant la carte des fuseaux dans « Sud ouest » hier matin. Côté Ségonnes, le panneau annonçant la construction prochaine de six lofts de luxe avec jardins privatifs et piscine faisait presque sourire ceux qui passaient par là. Il ne manquait en effet plus qu'une phrase : « Avec vue imprenable sur la future autoroute et le futur TGV Paris-Irun ». Côté Hourton,

les habitants cachalaient difficilement leur peine. Muriel Dubourg, par exemple. Ca fait plus de trente ans que cette dernière et sa famille sont installés là. Leur maison est aujourd'hui en bord de fuseau, autrement dit au plus près du futur chantier : « C'est catastrophique. Nous savions que l'autoroute devait passer par là, entre Ségonnes et Saint-Raphaël disait-on, mais là c'est juste devant chez nous au plus près des maisons. Nous allons réagir mais j'ai bien peur que ce soit le pot de terre contre le pot de fer. »

: J.-P. V.

GRAND CONTOURNEMENT DE BORDEAUX. Si la voie autoroutière se réalise, l'estuaire sera franchi par l'un des plus grands ouvrages en béton d'Europe. 15 kilomètres pour le projet le plus ambitieux

Super pont pour super estuaire



Jean-Paul Vigneaud

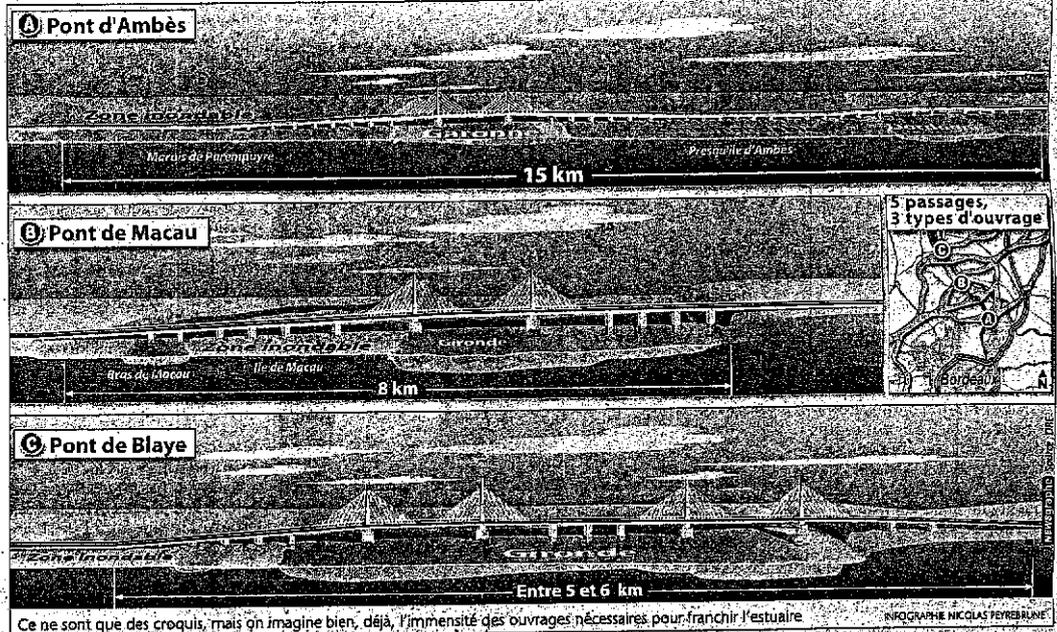
A l'occasion de la présentation de ce grand contournement autoroutier de Bordeaux, on parle beaucoup de ce qui se profile à l'ouest de l'agglomération, mais ce qui se dessine au nord n'est pas moins surprenant.

Si la voie autoroutière se réalise, l'estuaire de la Gironde sera franchi par l'un des plus grands ouvrages en béton d'Europe. Suivant le lieu et le type d'ouvrage choisis, le pont et ses inévitables rampes d'accès auront de 5 à 15 kilomètres de longueur.

Une zone immense à enjamber. A titre de comparaison, le pont d'Aquitaine mesure 1 700 mètres (dont 600 mètres pour la seule partie suspendue); le pont de Millau, 2 460 mètres (sur 245 mètres de hauteur); celui de l'île de Ré, 2 900 mètres; le pont de Normandie, 2 143 mètres, et celui de Tancarville, 1 420 mètres.

Bref, si le pont le plus long imaginé par la DRE se réalise, il n'y aura rien que le pont Vasco-de-Gama, à Lisbonne, qui fera mieux avec une structure de 17,2 km de longueur, dont 12,3 km au-dessus du Tage.

L'immensité des ouvrages projetés s'explique par l'étendue des zones à enjamber. L'estuaire de la Gironde n'est pas un fleuve avec



Ce ne sont que des croquis, mais on imagine bien, déjà, l'immensité des ouvrages nécessaires pour franchir l'estuaire

INFORMATIONS NICKOLAS FERRELL

des rives bien délimitées, mais un plan d'eau qui danse avec les marées et déborde comme bon lui semble sur des rives inondables et fragiles.

Le plus long à hauteur d'Ambès. Pour franchir ces zones, trois types d'ouvrage ont été imaginés et dessinés.

L'ouvrage le plus long serait celui qui prendrait forme entre Saint-Gervais et Saint-André-de-Cubzac (rive droite) et ressortirait entre Ludon-Médoc et Parempuyre (rive gauche). Ici, l'obligation de traverser à la fois la Dordogne et la Garonne, de s'appuyer sur la presqu'île d'Ambès mais ne pas s'y poser, et de longs kilomètres de terrains inondables à survoler.

Tout compris, il faut un ouvrage de 15 kilomètres de long avec, d'est en ouest, un viaduc à piles et à encorbellement au-dessus de la Dordogne (du style de celui de l'A10), une autoroute sur pieds au-dessus de la presqu'île, un pont à haubans (comme à Millau) pour franchir la Garonne avec 57 mètres de tirant d'air pour permettre le passage des grands bateaux et, de nouveau, plusieurs centaines de mètres de rampes en béton hors sol pour rejoindre la terre ferme à hauteur de Parempuyre-Ludon.

Le plus court à Blaye. Le deuxième ouvrage imaginé prendrait racine entre Prignac et Marcamp et Bourg-sur-Gironde. Au

départ, à l'ouest, il quitterait du solide, soit les coteaux et les falaises de Bourgeais qui dominent l'estuaire à 70 mètres d'altitude. A partir de ce support naturel, un pont normal suivi d'un pont à haubans pour traverser l'estuaire et son bras principal (de 1,5 à 2 kilomètres), puis une rampe classique prenant appui sur l'île de Macau, enjambant le bras d'eau se trouvant là et s'évanouissant rive gauche à mi-chemin entre Cantezac et Macau. L'ouvrage aurait ici 8 kilomètres de longueur.

Le troisième et dernier ouvrage serait le plus court (5 kilomètres) et finalement celui qui ressemblerait le plus aux ouvrages réalisés un peu partout à ce

jour. Il partirait de la rive droite entre Blaye et Plassac et irait tout droit de hauteur pour y ressortir entre Lamarque et Soudans. Avec, d'est en ouest, un mini-viaduc d'accès puis un double pont à haubans pour franchir le chenal principal de desserte du port de Bassens et le chenal d'accès au port de Blaye. Le tout encore à 57 mètres de hauteur, avec suffisamment d'espace entre les piles pour faciliter le passage des gros bateaux.

Combien tout ça ? Très cher, évidemment. Mais pour l'instant, aucun chiffre n'est avancé et il en sera ainsi tant que les choix ne seront pas faits. Et si une décision de construire est réellement prise un jour...

Elus et habitants de Haute Gironde vent debout, hier soir

Plus de 500 personnes, pendant près de deux heures et demie, salle de la citadelle de Bourg. Jeunes, aînés, associatifs, particuliers, vignerons, « petits » élus et quelques « grands », dont tous les conseillers généraux. Mais pas le député ni le président du syndicat mixte de pays : rarement concert au pays a rassemblé autant de monde, même un soir de festival. Il s'agissait là d'un concert de non au projet de grand contournement. La Haute Gironde, à quelques unités près, non seulement a contesté la forme et le délai laissé à la consultation publique (deux mois), mais également le fond, au regard des dégâts que ces fuseaux feront dans le paysage, la vigne (trois appellations concernées), l'habitat, la qualité de la vie. Sur l'intérêt au fond qu'il y aurait à planter une autoroute de plus quand, déjà ici, les poids lourds continuent d'emprunter la RN 10 et la RN 137 parce qu'elles sont gratuites...



Plus de 500 personnes ont envahi la salle du château de la citadelle de Bourg pour la réunion publique de concertation, hier soir. PHOTO M. A. C.

« Irrécevable ». Le « manque de transparence », « la tenue des élus dans l'ignorance », « l'interruption

brusque du débat public en décembre 2003 par le Premier ministre Raffarin... » Les phrases fusent.

Dans cette Haute Gironde, fief du président du Conseil général, il est une position qui va faire désordre parce qu'elle est courageuse. Celle de Jacques Maugé, maire et conseiller général de Saint-André-de-Cubzac, pourtant au départ favorable au projet : « Mais à la lumière de ce que j'observe dans ce dossier, après avoir rencontré trois responsables de l'Équipement, je dis que ce document est irrecevable. Quand je regarde ce plat de nouilles que représentent ces fuseaux, je préfère abandonner ce projet. Travailler comme ça c'est faire fausse route, prendre le risque d'un gaspillage de deniers publics. Vous cassez notre cadre de vie sans avoir la certitude de régler les problèmes de circulation. »

« Nous ferons de la procédure ». Parmi les petites et les grandes phrases, il en est quelques grânieuses adressées au directeur régional de l'Équipement : « Il y a des lois qui

protègent les terroirs viticoles, les sites classés. Vous prenez le parti de l'illégalité, de l'Étatyouyou. Vos poids lourds moldaves vont passer devant la villa gallo-romaine de Plassac ou sur la presqu'île d'Ambès. Je vais vous dire ce qu'on va en faire de votre truc ! Nous mettrons un bataillon d'avocats au service des appellations. Nous ferons de la procédure et nous gagnerons la bataille », dit Jean-Claude Martin, habitant de Lansac, avocat à Bordeaux. Pour Jean-Pierre Dufour, conseiller régional vert, « c'est un moment historique. Le refus du projet est total. Il faut que le président Madrelle réalise qu'il se trompe. Je m'engage à ce qu'on en débâte au Conseil régional. Aujourd'hui, la compétence est dans la salle. » Guy Maingot, maire de Bourg, parle « d'ambiance chaude, de beaucoup de frustration. Il faut désormais qu'on pense que, dans la population, il n'y a pas que des benêts et des imbéciles ». Marie-Laure Gobin

> Contournement autoroutier de Bordeaux

Il ne passera pas par eux



Ce soir-là, il n'était guère que les boulistes d'à côté pour ne pas se presser dans la salle des fêtes de Ludon-Médoc. A l'entrée, les opposants au contournement distribuent leurs tracts. Des militants écologistes et d'autres affichent leur opinion sur des tee-shirts. A l'intérieur, comme on pouvait s'y attendre, l'ambiance est électrique. Les uns devisent sur le thème : « Ils vont voir de quel bois on se chauffe... avec leur baratin. Tous des menteurs. » D'autres ont le nez plongé dans le grimoire le plus cher qui soit, « Le journal du projet », spécial concertation, où sont explicitées les différentes options de tracés - les fuseaux - du contournement autoroutier de Bordeaux (voir JdM du 28 avril 2006). On comprend vite que la salle est majoritairement hostile. Que cela risque de finir en grand défilé. En tout cas, il en va un peu du contournement comme du récent débat sur le contrat première embauche (CPE) : les avis favorables sont priés de se faire discrets. Au micro, on annonce que François Peny, secrétaire général de la préfecture de la Gironde, est retardé dans les embouteillages. La réponse ne se fait pas attendre : « Il n'a qu'à prendre l'autoroute ! », entend-on dans le fond de la salle.

> A peine entamée, la réunion vire à la curée populaire dans une atmosphère étouffante. « On est là pour vous dire non ! » dame un homme parmi les nombreuses personnes debout, faute de places assises. Yves Massenet, directeur régional de l'Équipement tente, de sa voix posée et monocorde, de se frayer un passage sonore dans le brouhaha. Difficile de se faire entendre face à ceux qui sont venus en découdre. Heureusement, personne n'a pas de tomates sous la main... « Si c'est les mêmes experts que pour le PPRI, eh bien bravo ! » Allusion au plan de prévention des risques d'inondation qui est re-

venu fin 2005 sur les conclusions de l'enquête publique pour finalement étendre les zones à risque et classer en zone inondable deux cents cinquante habitations de Ludon. Les représentants de l'État peinent à développer leurs arguments. « Et en plus ils sont menteurs », s'indigne une femme qui ramasse pour la énième fois la tétine jetée à terre par son bout de chou.

ne respectant pas les périmètres de sécurité requis pour les installations industrielles à risque classées Seveso installées sur la presqu'île. Pendant qu'Yves Massenet s'emploie fébrilement à démentir, circule dans les rangs une pétition de la Coordination des élus locaux de Gironde contre le grand contournement.



Des messages clairs. Photo JdM

Après les exposés abrégés du pourquoi et du comment du contournement, place à la concertation enregistrée qui sera retranscrite par écrit, synthétisée par le préfet de région avant d'être transmise au ministre de l'Équipement et des Transports. Vincent Fabre, président du syndicat viticole Médoc/Haut Médoc déplore que le monde viticole n'ait jamais été associé au projet et se dit favorable à un contournement « beaucoup plus au nord » en faveur d'un réel désendevement du Médoc. Sylvain Lallanne, conseiller municipal à Macau, met les pieds dans le plat à l'adresse de François Peny : « Vous savez déjà par où va passer l'autoroute ! » Un autre Macaudais, qui se présente comme un ingénieur à la retraite, se lance dans une longue démonstration pour dire que les fuseaux 1 et 2 passant par la presqu'île d'Ambès - ceux-là même qui prennent Ludon en étau sur le schéma -

> Prend alors la parole Gérard Chausset, élu du parti des Verts, vice-président de la communauté urbaine de Bordeaux (CUB), qui incite les citoyens, plutôt que de « se passer le mistigri d'une commune à l'autre, à adopter une opposition frontale contre ce projet. Sans quoi, « il risque d'aboutir ». Manière de dire que c'est dans la défense des intérêts particuliers et dans la désunion que l'autoroute se fraiera un chemin. « Il faut être solidaires », insiste-t-il avec verve. Tonnerre d'applaudissements. Joëlle Gardelle, conseillère municipale communale au Plan-Médoc - commune du maire autrefois le plus opposé au contournement - arrache le micro au passage et propose « un référendum cantonal sur la question ». Interpellant au passage la conseillère

informations générales

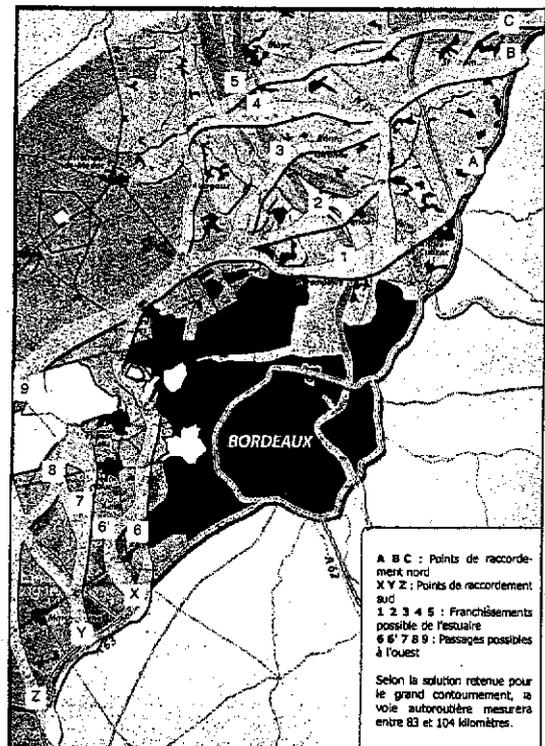
> Mardi 2 mai, la première réunion publique de concertation en Médoc pour le contournement autoroutier de Bordeaux s'est soldée par un non massif au principe même de cette infrastructure.

doit faire une cure de sommeil. » Le député du Médoc Jean-François Régère était en effet absent de cette réunion, le mardi étant le jour des questions à l'Assemblée nationale. Jean-François Régère qui soutient mordicus, comme tous les grands élus du département, la nécessité de cette autoroute. « Je souhaite un tracé le plus à l'ouest possible, dit-il. Je ne comprends pas pourquoi on n'a pas fait un fuseau entre Saint-Raphaël (commune d'Avensan, Ndlr) et Segonnes. Et puis surtout, il faut une sortie raccordée à la RN 215. Je la verrais très bien entre la winnery en construction à Arsac et Castelnaud. Le contournement, tout le monde le veut, mais chez les voisins, c'est comme les aires d'accueil (pour les gens du voyage, Ndlr). » Mardi soir à Ludon, on prophétisait que cette « super rocade » ne se fera pas, que la concertation c'est du bidon, qu'il est trop tard pour espérer concilier trop d'avis, trop d'intérêts particuliers.

Dominique BARRET

Seule concession obtenue du secrétaire général de la préfecture : une réunion publique, non programmée jusqu'alors, se tiendra aussi sur la presqu'île d'Ambès. Photo DE

générale du canton de Blanquefort, Christine Bost, pour lui demander son soutien. Laquelle rétorque que si référendum il y a, il devra alors être « départemental ». Et le classement Natura 2000, à quoi ça sert ? Quid de la réserve foncière annoncée pour un contournement ferroviaire ? François Peny tente de répondre mais commet l'erreur de prendre la salle à rebrousse-poil. En vain. « Tu travailles pour nous », « Lève-toi pour parler » exigent les plus virulents. Frédéric et Stéphanie Michaud, un jeune couple fraîchement installé à Ludon, demandent le micro. La jeune femme fait comprendre à François Peny qu'il donne l'impression de ricaner, ce qui ajoute à la colère de la salle. « Prenez-nous réellement en compte », dame-t-elle. La jeune femme explique son désarroi. En six mois, alors qu'aucune information ne leur avait été donnée au préalable, ils ont appris que le PPRI passe dans leur jardin et que le fuseau 1 frôle la maison qu'ils ont achetée. On sent dans leurs propos une inquiétude sincère, pour leur avenir et celui de leur enfant, pour le crédit qu'ils ont sur le dos... Un exemple parmi d'autres. Prouvant s'il en était besoin le grand écart entre la dimension européenne du contournement (il s'agit d'y attirer le flux de poids lourds en direction et en provenance de la péninsule ibérique) et ses impacts locaux. En fin de séance, quelqu'un lâche « Notre député

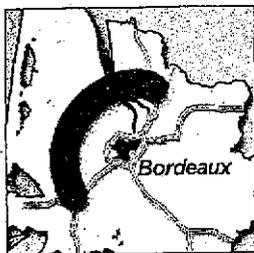


A B C : Points de raccordement nord
X Y Z : Points de raccordement sud
1 2 3 4 5 : Franchissements possibles de l'estuaire
6 7 8 9 : Passages possibles à l'ouest

Selon la solution retenue pour le grand contournement, la voie autoroutière mesurera entre 83 et 104 kilomètres.

GRAND CONTOURNEMENT. Saint-Médard-en-Jalles était, hier, après Bourg-sur-Gironde et Ludon-Médoc, le théâtre d'un débat qui montra une fois encore le rejet quasi général du projet

Le rejet se confirme



Christian Grené

L'électricité était dans l'air hier-dès 18 heures dans la grande salle de cinéma du Carré des Jalles, à l'occasion de la troisième réunion de concertation sur le projet de contournement autoroutier de Bordeaux par l'ouest. Là, ils étaient venus de partout, de Marçay et même de Blaye, mais de la périphérie saint-médardaise surtout pour dire « non, non et non ! » au projet présenté par Philippe Boutin et Yves Massenet pour la Direction régionale de l'Équipement, le préfet Idrac ayant en la circonstance délégué son adjoint pour répondre à la vindicte populaire.

Si Thierry Rogelet, sous-préfet de l'arrondissement de Bordeaux, en prit largement pour son grade d'embliée, Serge Lamaison, maire de l'endroit mais aussi conseiller général et président du Schéma directeur d'aménagement urbain (SDAU), ne fut pas épargné non plus. Contre lui se dressa un quarteron de putchistes, en tenue verte, au premier rang duquel se comptait Michel Daverat, Monique de Marco, Jean-Pierre Dufour et Pierre Hurmic. L'hôte du lieu, qui s'était pourtant fendu d'une motion visant à modifier les contours du projet tel que présenté à l'occasion de son dernier Conseil municipal, fut, en cette soirée, accusé de prendre une posture essentiellement destinée à préserver ses administrés, de la jouer « perso » sans souci des inquiétudes soulevées dans un canton où il lui faudra pourtant battre la campagne en 2008.



Le Carré des Jalles a fait salle comble, hier soir, pour la présentation du projet. La forme et le fond n'ont pas manqué d'être critiqués PHOTO THIERRY DAVID

« Fossoyeurs de la République ». La première salve de la soirée, après les exposés forcément redondants des ingénieurs de l'Équipement - Bourg-sur-Gironde et Ludon-Médoc n'y avaient pas coupé quelques jours auparavant - fut tirée par Marianne Dubo, venue tout exprès d'Arsac. La salve d'applaudissements nourris qui s'ensuivit venait de donner le ton. Repris en chœur par un simple citoyen « mais électeur aussi » de Saint-Aubin-de-Médoc qui, sans façon, traîta les missis dominici de l'Équipement Aquitaine de « fossoyeurs de la République ».

Tous les trésors de diplomatie didactique dispensés par les ingénieurs et le représentant de l'État, diaporama à l'appui, ne

suffirent pas à calmer l'ire d'un public parmi lequel un anonyme s'enquit seulement de savoir ce que, pour eux, voulait dire le mot concertation. Un mot, oui, mais beaucoup plus de mots dans la bouche de Marie-Josée Conte (PCF), conseillère municipale et communautaire de Saint-Médard-en-Jalles, dont l'attaque en règle du projet eût gagné à ne pas excéder les cinq minutes. Parce qu'en dépit du microbaladeur sur lequel on se jetait comme sur un cornet de glace en pleine canicule, la profusion des questions, leur confusion aussi parfois, ne servirent pas à clarifier les échanges.

« Vous nous prenez pour des gogos ». Au milieu du touh-bo-

hu, comme un remake de la manif du 4 avril contre le CPE, sauf qu'on se trouvait là en milieu confiné, il n'était pas simple de trier les revendications fondées des condamnations marquées au fer rouge de la politique.

Prenons quand même au passage cette accusation sans détour balancée sans aucune figure de rhétorique aux promoteurs du projet de contournement autoroutier par Louis Gassies, venu lui aussi d'Arsac : « Vous êtes des menteurs, et vous nous prenez pour des gogos ».

A l'applaudimètre, il fut l'incontestable vainqueur de la soirée, même si, dans son genre, Christophe Duprat, maire tout fraîchement élu de Saint-Aubin-

de-Médoc, se tailla une assez jolie cote de popularité. Les élections cantonales en ligne de mire ?

On pourrait le croire si n'avait été dans la salle, après plus de trois heures d'échanges acrimonieux, un Martignassais pour se lever et dire : « Elus ou simples citoyens, de gauche ou de droite, ce qui nous importe c'est qu'on abandonne le projet en l'état ».

« Qu'il soit revu et corrigé par les hommes de l'art, d'accord, mais en concertation avec ceux qui sont concernés au premier chef ».

Ceux qui habitent alentour de ces fuseaux qu'on nous a dessinés et dont je m'accorde à penser qu'ils ne sont, comme j'ai pu le lire, qu'un plat de nouilles. »

Pour les viticulteurs, aucun tracé n'est acceptable

Pour mettre définitivement en colère les viticulteurs de la Gironde, il ne manquait plus que cette histoire du grand contournement. « Si ce projet n'avait pas existé, il aurait fallu l'inventer », ironise l'un d'eux. « Après la crise, la chute des cours, les arrachages, ce sont maintenant les coteaux, les rangs de vigne, les piquets et tout le reste qui nous dégringolent sur la tête. »

Aucune opposition clairement affichée pourtant. « L'absence de déclaration officielle ne signifie pas acceptation », précise Yan Le Goaster, directeur de la Fédération des grands vins de Bordeaux. « Laissez-nous le temps de réagir. Nous sommes sous le choc. Comme tout le

monde, nous découvrons juste les tracés. Il n'y a pas eu de concertation préalable. Aucun responsable, aucun président n'a été contacté pour l'étude des fuseaux. Ce qui aboutit à des aberrations incroyables comme celle de Margaux, où l'autoroute coupe tout simplement le domaine en deux. »

Réunion mardi. Une situation si grave que Jacques Bertrand, président de la Fédération des grands vins, a convoqué une réunion de crise ce dernier mardi. Tous les responsables de syndicats étaient présents. Ceux qui n'étaient pas là étaient à la réunion publique de Ludon-Médoc pour recueillir les der-

nières informations et les faire remonter.

Les membres de la fédération se sont donné huit jours pour analyser le dossier, bâtir un plan de bataille et partir en guerre. De grosses manifs à craindre ? « Vu l'ambiance actuelle, on peut tout imaginer ! », se borne à dire Yan Le Goaster en réveillant juste l'ordre du jour : « Le conseil d'administration se réunira mardi matin et fera connaître sa position dans la foulée. »

Appel à une réaction nationale. Xavier Carreau, président du Comité régional de l'Inao, a déjà pour sa part lancé l'action. D'autant plus vite qu'il est du Blayais et que

ce contournement, il en entend parler depuis des lustres.

A l'époque, il était président de la Fédération des grands vins et vice-président du CIVB. « Sachant que ce projet pouvait poser problème, nous avons fait des propositions de tracé », rappelle-t-il. « Un passage au nord de Blaye (où les vignes auraient été épargnées), un pont s'appuyant sur l'île Bouchaud et une sortie côté Médoc commune de Beychevelle, dans un petit couloir encaissé où la route n'aurait aucunement touché l'image des grands domaines situés de part et d'autre. Rien de tout cela n'a été retenu. » Selon le président de l'Inao, aucun

des tracés présenté à ce jour n'est acceptable. L'Inao va donc se prononcer contre la destruction des vignobles et le faire savoir. « Ne serait-ce qu'à Dominique Bussereau, avec lequel je déjeune prochainement », précise Xavier Carreau. Dans le même temps, le viticulteur va saisir le Comité national de l'Inao (où il siège) pour lancer un appel à la solidarité viticole nationale. « Comme nous l'avons fait pour le grand contournement de Lyon », dit-il. « Les Côte-Rôtie étaient elles aussi menacées de disparaître sous une autoroute. Tous les vignobles de France se sont mobilisés. Les Côte-Rôtie ont été sauvées. »

• Jean-Paul Vigneaud

Le chaînon manquant

Le 1. et 2. d'Agly, de Bordeaux à Narbonne, le sud-ouest de la France était, tout simplement, le chaînon manquant. Il avait manqué à l'axe de transport européen de l'Europe pour comprendre que cet axe nous que les deux grands axes de transport, le boulevard de l'Europe et le boulevard de la Méditerranée, qui débouche sans véritable concertation, en versant des terres aujourd'hui livrées et coupées en deux à la Méditerranée et au golfe de Gascogne.

Dans les jours qui suivent, les élus ont pu constater l'état d'urgence et les manques de l'industrialisation de ces zones. Quel qu'il en soit, la découverte populaire, quel que soit le projet, de grand contournement de Bordeaux par l'axe de transport européen, nous a permis de faire un bilan et de constater que nous sommes en train de perdre ce qui nous a permis de gagner.

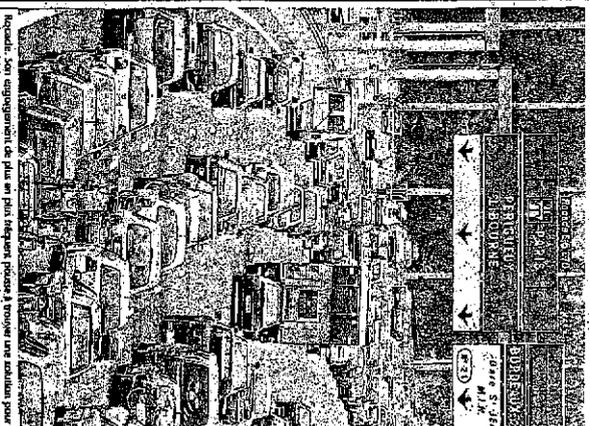
On dit souvent que le temps du politique, trop court, ne s'accorde pas à celui de l'urbanisme, mais il n'est pas toujours facile de faire passer ce message. Car, comme nous l'avons souligné dans un dossier de 150 millions, c'est dans un délai de 10 à 15 ans que nous allons devoir faire face à la crise de l'habitat.

L'Aquitaine est devenue des contradictions institutionnelles

On dit souvent que le temps du politique, trop court, ne s'accorde pas à celui de l'urbanisme, mais il n'est pas toujours facile de faire passer ce message. Car, comme nous l'avons souligné dans un dossier de 150 millions, c'est dans un délai de 10 à 15 ans que nous allons devoir faire face à la crise de l'habitat.

Contourner Bordeaux

SUPER-ROCADE. Elle paraît inévitable, mais la société



Le tracé de la super-rocade. Elle paraît inévitable, mais la société

Il y a une autre question, celle de la faisabilité. On ne peut pas construire une super-rocade sans passer par une série de contraintes techniques, financières et politiques. C'est pourquoi, dans un dossier de 150 millions, nous avons souligné les difficultés de ce projet.

Face à cette question, il faut se poser la question de la faisabilité. On ne peut pas construire une super-rocade sans passer par une série de contraintes techniques, financières et politiques. C'est pourquoi, dans un dossier de 150 millions, nous avons souligné les difficultés de ce projet.

Des projets abandonnés

Le projet de contournement de Bordeaux par l'axe de transport européen, nous a permis de faire un bilan et de constater que nous sommes en train de perdre ce qui nous a permis de gagner.

Le projet de contournement de Bordeaux par l'axe de transport européen, nous a permis de faire un bilan et de constater que nous sommes en train de perdre ce qui nous a permis de gagner.

ner Bordeaux

ont est complexe. Et au coeur ? Le débat est terrib



Le tracé de la super-rocade. Elle paraît inévitable, mais la société

Il y a une autre question, celle de la faisabilité. On ne peut pas construire une super-rocade sans passer par une série de contraintes techniques, financières et politiques. C'est pourquoi, dans un dossier de 150 millions, nous avons souligné les difficultés de ce projet.

Face à cette question, il faut se poser la question de la faisabilité. On ne peut pas construire une super-rocade sans passer par une série de contraintes techniques, financières et politiques. C'est pourquoi, dans un dossier de 150 millions, nous avons souligné les difficultés de ce projet.

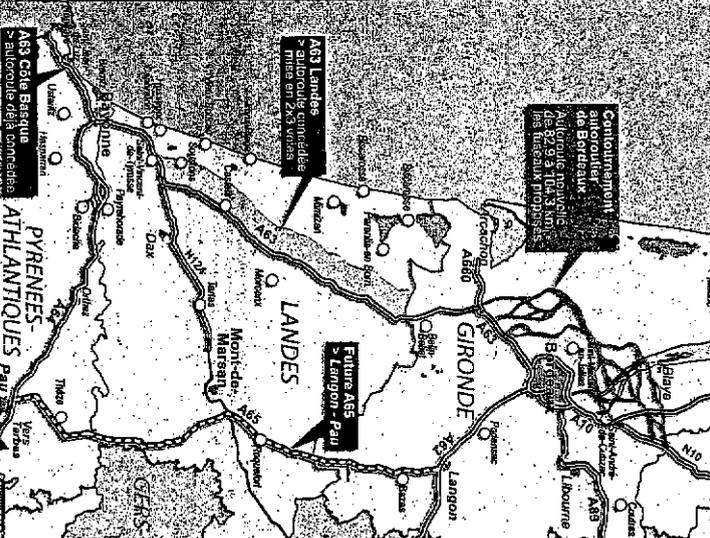
et des retards accumulés

Le projet de contournement de Bordeaux par l'axe de transport européen, nous a permis de faire un bilan et de constater que nous sommes en train de perdre ce qui nous a permis de gagner.

Le projet de contournement de Bordeaux par l'axe de transport européen, nous a permis de faire un bilan et de constater que nous sommes en train de perdre ce qui nous a permis de gagner.

Il s'agit d'un axe européen

blanc qui s'inscrit à la politique communautaire des transports



Le tracé de la super-rocade. Elle paraît inévitable, mais la société

Il y a une autre question, celle de la faisabilité. On ne peut pas construire une super-rocade sans passer par une série de contraintes techniques, financières et politiques. C'est pourquoi, dans un dossier de 150 millions, nous avons souligné les difficultés de ce projet.

Face à cette question, il faut se poser la question de la faisabilité. On ne peut pas construire une super-rocade sans passer par une série de contraintes techniques, financières et politiques. C'est pourquoi, dans un dossier de 150 millions, nous avons souligné les difficultés de ce projet.

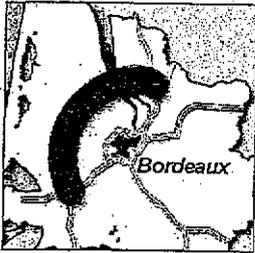
Le débat public sur le grand contournement

Le projet de contournement de Bordeaux par l'axe de transport européen, nous a permis de faire un bilan et de constater que nous sommes en train de perdre ce qui nous a permis de gagner.

Le projet de contournement de Bordeaux par l'axe de transport européen, nous a permis de faire un bilan et de constater que nous sommes en train de perdre ce qui nous a permis de gagner.

GRAND CONTOURNEMENT. Fervent défenseur du projet, le président PS du Conseil général, Philippe Madrelle, critique sans retenue la conduite du dossier par le préfet Francis Idrac

« La méthode est dramatique »



Philippe Madrelle : « Nous n'avons pas été associés par le préfet. Nous n'avons même pas eu un dossier pour l'étudier au moins trois minutes »

PHOTOS LAURENT THELLET

► **POUR LA REPRISE DU DIALOGUE.** Les grand-messes organisées à Bordeaux, Bourg-sur-Gironde, Ludon-Médoc puis Saint-Médard-en-Jalles, dans le cadre de la consultation pour le grand contournement de Bordeaux, n'ont pas varié. Des salles bondées a jailli une hostilité unanime des habitants, soutenus par des élus locaux dont un grand nombre se disaient pourtant favorables, hier, au principe même du contournement. Grand défenseur de ce projet, Philippe Madrelle, président du Conseil général, conteste aujourd'hui la méthode du préfet de Région, Francis Idrac, arrivé à Bordeaux en août 2005. Alors que ce dernier doit définir un fuseau d'études de 1 000 mètres au cours de l'été, pour un choix définitif avant la fin de l'année, Philippe Madrelle dénonce une absence de concertation et exige la reprise du dialogue sur de nouvelles bases, plus près du terrain.

Recueilli par Rodolphe Wartel

« Sud Ouest ». Avec Alain Rousset, président de la Communauté urbaine de Bordeaux, et Hugues Martin, député-maire de Bordeaux, vous incarnez les grands élus favorables au projet, face aux petits élus, qui y sont hostiles. Comment allez-vous réduire cette fracture ?

Philippe Madrelle. Je suis contre les tracés proposés. Pourquoi en a-t-on proposé autant ? C'est un paquet de nouilles ! Tous ces tracés démultiplient les angoisses. Est-ce la volonté de mettre le feu partout ? Le préfet et la Direction départementale de l'Équipement allument des feux de provocation.

► Vous avez toujours été favorable au grand contournement. Vous avez soudain changé d'avis ou c'est un malentendu ?

Philippe Madrelle. On ne m'a jamais présenté ce dossier. Je défends la philosophie du grand contournement, pas ce tracé. Et je désapprouve la méthode utilisée par l'État. C'est dramatique. Ma volonté aujourd'hui est de dire : cherchons une solution.

► Au Palais des congrès de Bordeaux, le 25 avril, vous avez bien participé à la présentation de ce projet...

Philippe Madrelle. Le dossier, je l'ai découvert au Palais des congrès ! Deux jours avant, lors d'un déjeuner, le préfet nous a présenté un plan sur un bout de papier. Nous n'avons pas été associés, nous n'avons même pas eu un dossier pour l'étudier au moins trois minutes.

► Sur le fond, la philosophie du grand contournement reste celle du tout-voitures. Faut-il toujours plus de routes ?

Philippe Madrelle. Nous sommes pour les échanges et contre l'étalement urbain. En matière de circulation routière les chiffres sont épouvantables. La saturation de la rocade est esti-

Pont levant Bacalan-Bastide à Bordeaux

Je suis rétrograde. Le futur pont levant Bacalan-Bastide, voté et défendu par le président de la CUB Alain Rousset (PS) provoque une certaine incompréhension chez Philippe Madrelle. « Je m'étonne de voir construire quelque chose d'aussi grandiose », déplore-t-il. « L'ouvrage, une vingtaine de pa-

quebots seulement rejoignent chaque année le port de la Lutherie, le dernier « Crystal Serenity » a dû accoster le 1^{er} mai, malgré ce week-end dans les ports de Bassens, en raison des difficultés de navigation. N'y avait-il pas une autre solution, qu'un pont levant ? » Interroge encore Philippe Madrelle. « Le titre me paraît mieux adapté... »

Le préfet réserve sa réponse

Le préfet de région, Francis Idrac, absent de Gironde durant ce week-end du 8 mai, n'a pas souhaité s'exprimer hier soir sur ce dossier.

Je tiens à dénoncer cet argument selon lequel on ne circulera plus en voiture. Avec Toyota, la voiture à piles à hydrogène est prête. Il y aura toujours des voitures. Pour le ferroutage, il faudrait refaire tous les ouvrages d'art. Quant à la voie d'eau, ce type de transports ne se fera pas du jour au lendemain. Si on ne fait rien, que diront de nous dans trente ou quarante ans ?

► Face à l'opposition unanime des élus et des habitants, comment sortir de la crise ?

Philippe Madrelle. Le préfet doit reprendre sa concertation. Avant de faire des grands shows, il faut repartir au côté des élus locaux pour essayer de trouver une solution de passage. Je ne peux pas soutenir des projets qui vont provoquer autant de nuisances.

► On a l'impression qu'entre vous et le préfet Idrac le divorce est consommé...

Philippe Madrelle. Il vient d'arriver. Je ne veux pas avoir d'idée préconçue mais ce franchissement, on le souhaite depuis 1983. Là, je découvre un dossier qui ne nous a jamais été présenté. Pour le dossier de la RN 10, le préfet Frémont nous avait aidé et grâce à lui, on a avan-

« Ces tracés, c'est un paquet de nouilles ! Pourquoi en a-t-on proposé autant ? »

mée en 2015 à huit heures cumulées de bouchons par jour... avec l'hypothèse de la rocade à 2 x 3 voies. Le doublement du trafic poids lourds est prévu tous les sept ans.

Pensons à ceux qui travaillent et qui en subissent les conséquences. Il faut sortir ce trafic de Bordeaux et améliorer les dessertes du Médoc. A moins de vivre dans un régime totalitaire et d'interdire les échanges, je ne vois pas d'autres solutions que celle des infrastructures.

► N'est-ce pas un choix d'aménagement hérité des années 70 ? Plus de voitures donc plus de routes. De nouveaux éléments (prix du pétrole, ferroutage...) ne changent-ils pas la donne ?

► Le franchissement de l'estuaire imposera un ouvrage de 5 à 15 kilomètres de long, selon le tracé, et coûtera extrêmement cher. Vous êtes toujours favorable à ce franchissement ? Les gens viennent admirer Millau... Ce sont aussi des déplacements touristiques. Je ne suis pas ingénieur mais je demande qu'on aille au bout des choses. Faut-il franchir l'estuaire ou la Garonne ? Je n'ai pas fait Polytechnique, eux, oui. Si on ne fait rien, Bordeaux ne sera pas capitale du vin, mais du bouchon.

► Vous pensez toujours que le passage doit s'effectuer à l'ouest ?

Philippe Madrelle. Nous avons donné un avis favorable pour le passage à l'ouest. L'aéroport est à l'ouest, l'accès aux plages, les universités, le centre hospitalier régional... Il faut être solide face à l'avenir et ne pas être au tempo d'une salie. Mais cette concertation met le feu partout.

► Comment dès lors allez-vous pratiquer avec le préfet ? Vous avez prévu de le rencontrer prochainement ?

Philippe Madrelle. Il va lire aujourd'hui ce que j'écris. J'attends aussi que le tour de concertation soit terminé. Le Conseil général, qui s'est prononcé à l'unanimité sur le projet de grand contournement, ne peut pas avaliser ce projet proposé.

Il faut respecter les affirmations des gens, les écouter. Je veux qu'on aille au bout de l'étude. Le préfet doit prendre ses responsabilités. Son devoir est de tout essayer en reprenant son bâton de pèlerin.

LES BÉNÉVOLES

...tenir son développement en Gironde, France
...volat Bordeaux-Gironde recherche un ou une
...bénévole disponible une ou deux demi-journées par
...semaine. Une bonne présentation et des aptitudes au
...contact sont les qualités principales requises. La forma-
...tion est assurée. Les personnes intéressées peuvent se
...présenter au 33, rue Monadey (05 56 92 37 69). METRO

LES MAREYEURS ARCACHONNAIS PROTESTENT

Hier, pour protester contre une taxation de 10 centimes par kilo de poisson acheté, mise en place pour venir en aide aux pêcheurs confrontés à la hausse du prix du carburant, les mareyeurs du port d'Arcachon ont arrêté toute activité. Mardi, un conseil d'administration exceptionnel du port d'Arcachon avait décidé d'imposer cette taxation à la suite d'un mouvement de blocage des pêcheurs. AFP

"Arrêter la mascarade"

Hier à midi, la coordination des élus opposés au grand contournement de Bordeaux a convoqué la presse devant la préfecture.

Ils étaient une poignée, comme les journalistes présents d'ailleurs. Mais qu'importe le nombre lorsqu'on est décidé. Juste devant la route, bravant le bruit des voitures, bien loin des décibels d'un grand contournement routier, les élus opposés aux "paquets de nouilles" (dixit Madrelle) des tracés du projet de contournement autoroutier ont expliqué leur présence devant la préfecture par cette introduction de Jean-Pierre Dufour: "Nous avons demandé à être reçus par le préfet. Nous ne l'avons pas été. Nous réitérons cette demande de manière précise et nous lui adressons une lettre. Après la déclaration de monsieur Madrelle dans le journal Sud-Ouest, porteur



DE GAUCHE À DROITE : Christine Nadalié et Sylvain Lalanne, élus à Macau, Jean-Pierre Dufour, vice-président du conseil régional, et Gérard Chausset, maire-adjoint de Mérignac et vice-président de la CUB

historique du projet, se disant 'contre tous les tracés', nous considérons que la concertation en cours n'a plus d'objet."

"L'opposition sera forte"

Le moins que l'on puisse écrire, c'est que les déclarations de Philippe Madrelle, président du conseil général, auront fait du bruit dans le paysage girondin. "L'opposition à ce contournement sera forte, brassant tous les horizons politiques, de la rive

droite et de la rive gauche!" argue Christine Nadalié, élue à Macau.

La levée de boucliers s'intensifie. "Les gens ne veulent pas de cette route dans leur jardin, et ce n'est pas seulement pour préserver leur petit confort personnel. C'est une vraie idéologie", lance une dame de la coordination. "Il faut arrêter cette mascarade. C'est avant tout un projet personnel. Il faut le dénoncer", explique Gérard Chausset. E.B.

Opération coup-de-poing au CIVB

VINS Une vingtaine de viticulteurs ont envahi hier les locaux du Comité interprofessionnel du vin de Bordeaux (CIVB), pour vérifier si les négociants respectaient le prix plancher de 1 000 euros le tonneau de 900 litres. Cette opération coup-de-poing, initiée par la FDSEA et les Jeunes Agriculteurs (JA), visait à contrôler les bordereaux de transaction entre négociants et viticulteurs, a expliqué Joël Appolot, secrétaire général adjoint à la FDSEA de la Gironde: "On soupçonnait quelques négociants de ne pas jouer pas le jeu." "Des documents administratifs confidentiels et des informations contenues dans les contrats d'achat enregistrés au CIVB ont été dérobés", a dénoncé, de son côté, l'organisme interprofessionnel, qui affirme avoir déposé plainte. "On n'a pas pris de document, à l'exception d'une feuille de synthèse", a rétorqué Joël Appolot, promettant d'autres actions. AFP



GRAND CONTOURNEMENT.

La réflexion doit repartir sur d'autres bases, disent plusieurs voix

Les appels en faveur d'un débat élargi se multiplient

■ Grand contournement, comment sortir de l'impasse ? C'est la question qui se pose aujourd'hui. Pour Jean-Pierre Dufour, porte-parole de la coordination des élus opposés au projet, la réponse est claire : « Il n'y a plus de débat puisqu'il n'y a plus d'échanges. Même Philippe Madrelle, pourtant porteur du projet depuis toujours, est opposé à

tous les tracés. Alors à quoi bon poursuivre la concertation ? »

Les représentants de la coordination (des élus et citoyens de toutes opinions) se sont rendus hier à la préfecture de région pour demander à Francis Idrac de mettre un terme rapide à la concertation en cours. Seul, selon eux, « un travail repris en profondeur peut ramener le calme et dégager de véritables solutions routières ou non routières. »

« Un débat sur tous les modes de transport ». Mais ce travail diffère totalement de tout ce qui a été entrepris. Plus de voie de contournement ! « Il est temps qu'un débat global sur tous les modes de transport soit enfin tenu à l'échelle régionale en cohérence avec les enjeux nationaux et européens », disent-ils.

Le préfet Francis Idrac a reçu le message, mais il n'a pas fait connaître sa réponse. Peut-il mettre un terme à une concertation aussi officiellement annoncée ? Philippe Madrelle, Hugues Martin et Alain Rousset ne le veulent visiblement pas. Ils souhaitent le grand contournement.

Philippe Madrelle conteste seulement les méthodes de la

DDE. « Une consultation, c'est savoir écouter l'attente, les réserves et les idées des citoyens, les recueillir et les analyser grâce à des réunions bien annoncées et dûment organisées où les propositions sont réellement prises en compte ! C'est loin d'être le cas », nous écrivait-il en ce milieu de semaine.

Hugues Martin pense lui aussi qu'une remise à plat du dossier, en renouant le contact avec les élus locaux et les acteurs économiques, « trop ignorés et mis à l'écart jusque-là », aurait le pouvoir de relancer le débat et de faire remonter des solutions.



Jean-Pierre Dufour : « Dégager de véritables solutions routières ou non routières »

PHOTO GUILLAUME BONNAUD

Parler des conséquences humaines, économiques et environnementales. Pour Alain Rousset « il y a eu une absence totale d'humanité

dans la présentation du dossier. » Autant dire beaucoup de propos sur les conséquences humaines, économiques et environnementales du projet, alors que c'est là que résident les préoccupations majeures des gens. « Qui peut accepter une autoroute ou le TGV au fond de son jardin sans explications ou sans compensations ? »

Reste à savoir si tout cela peut se rattraper dans le dossier contournement. « Il faut reprendre la campagne d'explications, mener un gros travail chirurgical pour trouver de meilleurs tracés, estime Alain Rousset. Il faudrait peut-être aussi nommer un monsieur Bons Offices pour orchestrer la réflexion et jouer si nécessaire le rôle de médiateur. » Jean-Paul Vigneaud

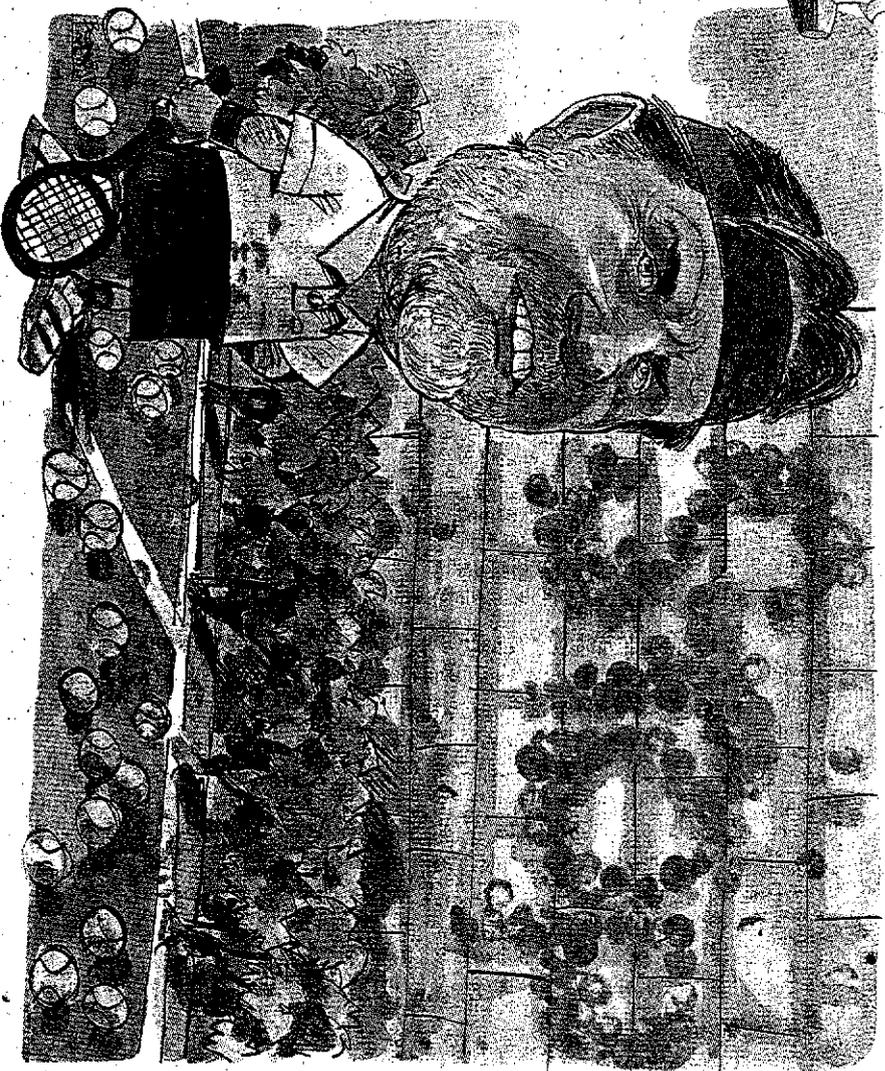
« Madrello-dépendant »

■ Le grand contournement sur lequel la Communauté urbaine doit donner un avis le 23 juin prochain a été au centre d'un débat plutôt houleux entre vice-présidents jeudi soir lors de la réunion du bureau. Le Vert méridional Géraud Chausset a notamment attaqué les élus socialistes qu'ils qualifient de « madrello-dépendants » et s'est un peu échauffé avec le réputé placide Ludovic Freygefond. « Pourquoi le grand contournement ne passerait-il pas au Taillan ? » a lancé Géraud Chausset à Ludovic Freygefond qui lui a aussitôt proposé une salle municipale pour venir le proposer aux Taillanais.

Le maire du Taillan-Médoc s'est par ailleurs étonné « d'une coalition douteuse dans le non au contournement » évoquant la promiscuité entre les Verts et le maire UMP de Saint-Ambin-de-Médoc Christophe Duprat. « Ce n'est pas plus douteux qu'être pour le oui avec Hugues Martin », réplique Géraud Chausset. C'est vrai qu'on vient juste de fêter le premier anniversaire du 29 mai.

Suppléants

■ En lice sur la 7^e (Pessac-Graves) et la 10^e (Labournaïs), Alain Rousset et Philippe Buisson feront finalement équipe avec les suppléants, qu'ils se sont choisis.



Le dessin. Le président du CVB Christian Delpuech a annoncé qu'il ne remplirait pas pour une année supplémentaire, accusant une partie de la viticulture de refuser les réformes. En pleine quinzaine de Roland-Garros, Christian Delpuech a donc décidé de faire « le break » et de ne plus être au service

DESSIN BENOIT LACOU

de la semaine dernière faisant état de protestations féminines qui auraient souhaité que ces deux candidats parlent en campagne avec une suppléante.

De son côté, Michel Sainte-Marie consulte activement pour trouver son équipier(e) sur la 6^e circonscription (Mérignac). Serge Lamaison et Annick Aguirre (Mérignac-Mégaclaire-Jalles) n'étant

de Mérignac pourrait donc constituer un ticket avec Ludovic Freygefond, le maire du Taillan-Médoc. Pour l'instant, celui-ci n'a dit ni oui ni non.

La faute à l'Etat

■ Ça s'échauffe fort dans certains cerveaux socialistes qui se disent persuadés que la manière dont l'Etat a présenté le

pas caché à un de ses voisins du bureau que pour lui, « le grand contournement était mort-né ».

Pusatéri et la ministre

■ Président de l'Association des riverains et résidents de Bordeaux, Stéphane Pusatéri était dans le métro jeudi soir lorsqu'il a reconnu, assise sur un strapontin et vêtue d'un tailleur caramel au lait (!) Roselyne Bachelot, ancienne ministre de l'Environnement. Après lui avoir rappelé qu'ils s'étaient brièvement rencontrés à Bordeaux pour une journée sans voitures, Stéphane Pusatéri a tenu à lui déclarer qu'elle avait des c... « C'est un très beau compliment, lui a-t-elle dit. Mais il est vrai que certains de mes collègues qui sont censés en avoir n'en ont pas du tout », a-t-elle ajouté avant d'expliquer, à propos de l'amnistié de Guy Durt : « Nous n'avons même pas besoin de la gauche pour nous tuer, on se fait nous-mêmes harakiri. » Une discipline qui n'est pas encore olympique.

Mamère en hauteur

■ C'est avec un casque de chantier que Noël Mamère a assisté jeudi à la démolition d'un mur entre le site des Terres-Neuves et la cité Yves-Farge, théâtre d'une très importante opération d'urbanisme à Bègles. Le député-maire de la commune est même monté à bord d'une pelleuse. C'est celle qui doit départager Dominique Voynet et Yves Cochet pour la candidature verte à la présidentielle ?

951, boulevard de la République, 33000 Bordeaux
 05 57 95 95 95
 www.merignac-megacaire-jalles.fr

Entre 83 et 104 kilomètres

Si la voie autoroutière voit le jour, elle sera concédée à la même société qui prendra en charge l'A 63 entre le sud de Bordeaux et Bayonne. Et ce ne sera pas un simple anneau mais une autoroute de plusieurs dizaines de kilomètres de longueur.

1,5 milliard d'euros de travaux

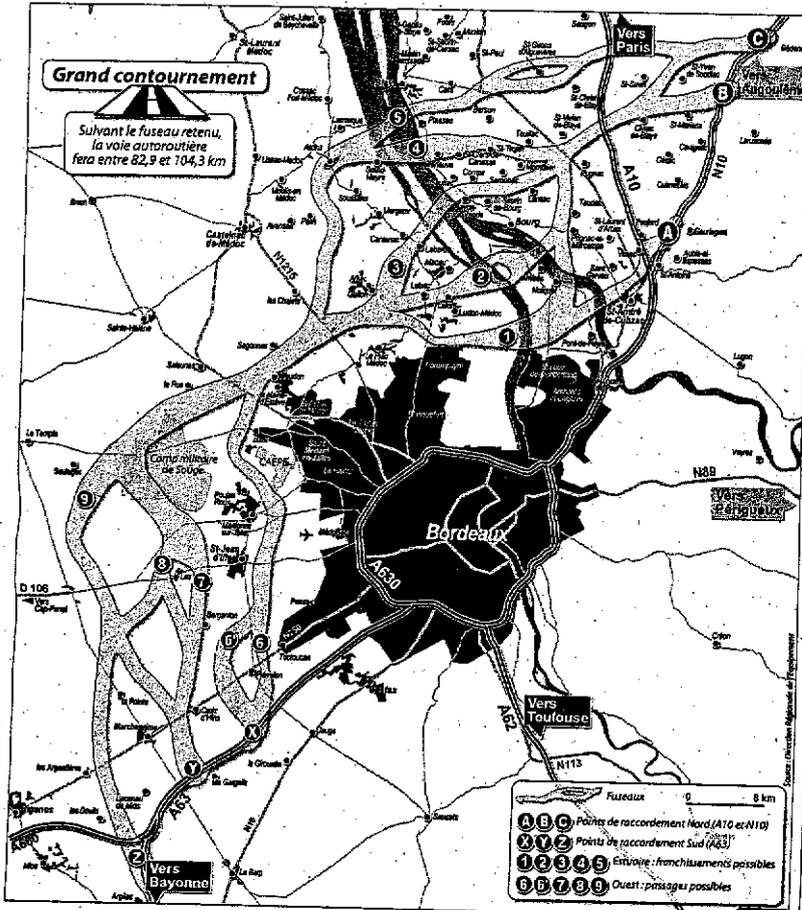
Les ouvrages étant nombreux, notamment pour enjambrer l'estuaire de la Gironde, les zones humides et sensibles, cette opération sera excessivement coûteuse. 1,5 milliard d'euros en gros, le parcours le plus long pouvant même porter la facture jusqu'à 1,6 milliard d'euros.

Comme à Lyon

Lyon se retrouve dans la même situation. Il faut un grand contournement à l'ouest pour absorber le trafic international nord-sud. A la suite des oppositions, le projet est en sommeil.

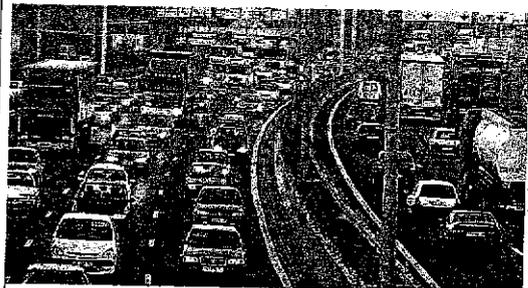
rein au contournement

le la Gironde demande à Dominique Perben de mettre immédiatement un terme à la concertation



INFRASTRUCTURES. A l'échelle de l'Europe, le grand contournement paraît inévitable

« La seule solution »



Le trafic de transit ne cesse de grimper PHOTO GUILLAUME BONNAUD

Jean-François Gargou, président du Conseil économique et social régional (CESR) d'Aquitaine, qui ignorait encore tout de la déclaration de Philippe Madrelle, avait écrit lundi au préfet de Région et aux principaux élus pour leur affirmer « qu'il ne peut être question d'une remise en cause du grand contournement de Bordeaux ».

Pour le président du CESR, comme pour l'ensemble de l'institution qui avait adopté une contribution dans un rapport d'octobre 2003, « ce projet constitue, à l'horizon de vingt ans, la seule solution crédible pour dévier le trafic de transit nord-sud des véhicules qui ne font que traverser l'Aquitaine ».

modal sur le fer qui accompagnera la construction de la LGV Tours-Bordeaux, puis Bordeaux-Hendaye, augmentant ainsi la capacité de transport de fret ferroviaire. Mais dans tous les cas de figure possibles, le fer ne pourrait que ralentir légèrement la croissance du transport routier. Jamais le remplacer, ni même le stabiliser.

Un « verrou routier ». Le projet le plus avancé, l'autoroute ferroviaire « Atlantique éco-fret » permise par la construction de la LGV, correspondrait à un trafic journalier de vingt à trente allers-retours par jour, soit 1 600 poids lourds, le quart du trafic de transit actuel sur la rocade bordelaise.

On comprend donc l'importance d'un tel projet, qui doit permettre « la levée d'un verrou routier », dans le livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010 publié par la Commission en 2001.

Jamais le fer ne sera capable de se substituer à la route dans un avenir prévisible — d'ici à vingt ans et même davantage —, sauf si le pétrole venait à se raréfier rapidement, ou si une très grave crise venait paralyser l'activité économique européenne. Des éventualités qui poseraient bien d'autres problèmes et qu'on ne saurait pas davantage résoudre à brève échéance.

: Jean-Pierre Deroudille

Un imbroglio politique très lié aux législatives

Les déclarations de Philippe Madrelle se situent dans un contexte politique plus que compliqué. Au moment où le PS est sur le point de mettre une touche finale à ses investitures pour les élections législatives, notamment dans la 5^e circonscription du Médoc, très touchée par le projet de contournement autoroutier, les candidats marchent sur des charbons ardents. La 8^e circonscription est aussi concernée. Il s'agit de celle où François Deluga, vice-président du Conseil régional, maire du Teich, sur le bassin d'Arcachon, veut reconquérir le siège qui lui avait été arraché en 2002 par la députée UMP Marie-Hélène des Esgaulx. L'ancien député n'aurait sans doute pas aimé qu'on puisse lui reprocher une infrastructure honnie par les défenseurs de l'environnement.



Philippe Madrelle PHOTO THIERRY DAVID

lant son potentiel de militants. Tout cela fait un cocktail détonant qui pourrait se révéler plus que dangereux pour un candidat favorable au contournement dans des circonscriptions très disputées, d'autant plus que la multiplicité des « fuseaux » proposés à la concertation augmente le nombre de mécontents potentiels. Pour sa part, Alain Roussel, qui avait manifesté son soutien au projet, le plus souvent sous l'amicale pression de son ami Philippe Madrelle, se refusait hier à tout commentaire. On comprend l'embaras d'un président du Conseil régional qui plaide toujours pour que l'Aquitaine rattrape son retard historique en matière d'infrastructures de transports.

Le préfet pourrait choisir de passer outre en achevant la concertation dans les délais prévus et en transmettant le dossier au ministre des Transports, qui porterait alors seule toute la responsabilité du choix du tracé.

: J.-P. D.

Un cocktail détonant. La 11^e circonscription du Blayais, où Bernard Madrelle, le propre frère de Philippe, a annoncé qu'il passerait la main à son suppléant Phi-

Hausse des poids lourds. Selon les études du ministère des Transports et de l'Équipement, le trafic routier de transit au droit de Bordeaux, donc celui qui est concerné par le grand contournement, devrait passer de 14 300 véhicules par jour en 2003 à une fourchette comprise entre 20 800 et 23 800 en 2025, selon les hypothèses retenues. Pour les seuls poids lourds, ce transit quotidien passerait de 6 000 à une fourchette comprise entre 8 600 et 11 000, soit 47 à 60 % de hausse. Ces prévisions ont plus souvent été dépassées à la hausse qu'à la baisse.

L'hypothèse basse serait possible grâce à un très fort report

Réaction

« Règlement de comptes »

Pour le député-maire de Bordeaux, Hugues Martin, qui a relevé la phrase de Philippe Madrelle parlant de ses « faux alliés », il s'agit d'abord d'un « règlement de comptes » au sein de la gauche. Cela ne l'empêchera pas de proposer, le 3 juillet prochain, au Conseil municipal une résolution favorable au grand contournement.

Il rappelle d'autre part que Philippe Madrelle avait été l'initiateur il y a déjà longtemps du projet de grand contournement autoroutier et que c'était alors assez « visionnaire ». « Ou est l'intérêt général ? » accuse Hugues Martin, qui affirme que le président du Conseil général « dépose les armes face à la première difficulté ».



http://www.20minutes.fr/articles/2006/06/15/Bordeaux_Le_grand_contournement_cale.php

Bordeaux

[Imprimer l'article](#)



Le grand contournement cale

20 Minutes | édition du 15.06.06

« La prise de position de Philippe Madrelle est un événement politique majeur. » Les Verts ne cachent pas leur satisfaction, après la demande formulée lundi par le président (PS) du conseil général d'un moratoire sur le projet de grand contournement routier de l'agglomération bordelaise. Philippe Madrelle, défenseur du dossier depuis une vingtaine d'années, le juge indispensable mais renonce devant la levée de boucliers suscitée au sein de la population locale. Une mobilisation générale qu'il impute à la méthode employée par les services de l'Etat dans le montage du dossier.

Cette analyse est partagée par d'autres défenseurs du grand contournement. « Si le préfet avait voulu plomber le projet, il ne s'y serait pas pris autrement », regrette Marie-Antoinette Paris, présidente de l'association d'usagers de la route Durrable. « Présenter tous ces tracés a rendu la situation explosive », poursuit-elle, évoquant le « plat de nouilles » des itinéraires potentiels. Elle demande un nouveau débat autour d'un nombre de tracés restreint. « Quelle volte-face ! », se réjouit de son côté Christophe Duprat, maire (UMP) de Saint-Aubin de Médoc opposé au projet, qui regrette pourtant que Philippe Madrelle « joue le marchand de tapis en menaçant de retirer dans la foulée la subvention du conseil général au pont Bacalan-Bastide ». Des réactions politiques en chaîne sont en effet à prévoir, après « ce coup de pied dans la fourmière qui remet en cause jusqu'au contrat d'agglomération », estime le conseiller communautaire (Verts) Gérard Chausset. Pour le moment, le président (PS) du conseil régional et de la CUB Alain Rousset et le maire (UMP) de Bordeaux Hugues Martin, ainsi que la préfecture ne souhaitent pas commenter la décision de Philippe Madrelle. « Il y a dans tout ça des enjeux politiques qui nous dépassent », résume, le président du syndicat viticole de Margaux Gonzague Lurton.

Sophie Lemaire

©2006 20 minutes

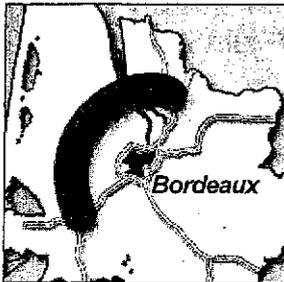
Le port autonome réaffirme son soutien au projet. La ville de Bordeaux l'imitera lors du prochain conseil municipal.

© 2006 - 20 Minutes France SAS - Tous droits réservés

GRAND CONTOURNEMENT. Verts et communistes ont demandé hier un moratoire. Le PS et le groupe Communauté d'avenir ont voté contre

La CUB dit non au moratoire

22 07 2006



Benoît Lasserre

« Le débat ne devra pas excéder 35 minutes », lance Alain Rousset aux élus communautaires réunis hier matin pour la séance estivaire. En fixant une durée à ne pas dépasser pour le dossier du grand contournement, le président de la Communauté urbaine voulait éviter que, comme cela s'était produit lors de la séance précédente, l'assemblée se vide petit à petit jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de quorum.

Le vœu d'Alain Rousset était pieux. Le chapitre grand contournement a en fait duré 70 minutes. « Si on doit dépasser le temps, on le dépassera. La Communauté urbaine ne peut rester à l'écart du mécontentement populaire qui s'est exprimé », lui rappelle Max Guichard, le président du groupe communiste.

Son homologue des Verts, Pierre Hurmic, était quant à lui très mécontent contre la décision d'Alain Rousset de transformer l'avis sur le projet en simple communication. C'est-à-dire en texte sans vote. Alain Rousset et Pierre Hurmic se sont verbalement empoignés sans ménagement, le président de la CUB allant même jusqu'à mettre en garde l'élu vert contre une remise en cause de leur amitié.

« Nous avons été convoqués pour une délibération, pas pour une communication, je demande donc un vote ! », s'exclame Pierre Hurmic. « C'est le bureau qui, hier soir, a décidé le changement », répond Alain Rousset. « C'est malheureusement vrai », confirme Max Guichard qui, avec les deux autres vice-présidents PCF et le vice-président vert Gérard Chausset, a vainement tenté d'empêcher la modification. Lors de ce même bureau, le maire PS de Saint-Médard-en-Jalles, Serge Lamaison, avait même proposé de renvoyer en fin de séance le dossier grand contournement.



5 600 poids lourds circulent chaque jour sur la rocade. D'ici à une vingtaine d'années, ce trafic aura doublé. Le grand contournement anticipe-t-il ou encourage-t-il cette augmentation ? C'est la question qui divise les élus de gauche à la CUB

PHOTOS ARCHIVES STÉPHANE LARTICQ

« Les socialistes ont eu peur d'étaler leurs divisions », explique Gérard Chausset.

Gauche plurielle. Vote il y a néanmoins eu, puisque Verts et communistes ont proposé une motion réclamant un moratoire sur la mise en œuvre du projet. Une motion qu'ils ont bien sûr votée, rejoints par les socialistes bordelais qui, par la voix de Michèle Delaunay, ont néanmoins souligné qu'ils étaient favorables au projet. Comprenne qui pourra.

De son côté, Michel Sainte-Marie, député d'une circonscription où la population s'est fortement mobilisée contre le projet, a lui aussi rappelé son attachement au grand contournement, mais estimé que ce dernier « était vicié depuis le début, suite à l'interruption en 2003 du grand débat public par le gouvernement Raffarin ».

La gauche a donc retrouvé sa pluralité, hier matin, à la CUB, malgré les efforts du Méridional Gérard Chausset qui n'a pas caché sa déception à l'égard d'Alain Rousset, devenu pour lui « le nouveau parrain » du projet après le retrait effectué par Philippe Madrelle. « C'est vrai qu'à gauche il

y en a encore qui sont en queue de peloton sur le développement durable », dit-il, non sans rappeler à la droite « qu'elle est pour sa part dans la voiture-balai ».

Au groupe Communauté d'avenir, il y a eu là aussi quelques voix discordantes à l'approbation exprimée par le maire de Bordeaux, Hugues Martin, même si aucun élu hostile au grand contournement n'a été jusqu'à mêler sa voix à celle des Verts et des communistes pour réclamer un moratoire. Des voix discordantes prévues. Celle du maire UMP de Saint-Aubin-de-Médoc, Christophe Duprat, à qui Gérard Chausset a demandé « s'il aurait été contre le grand contournement si celui-ci n'était pas passé par sa commune », du maire de Saint-Vincent-de-Paul, Claude Soubiran, qui s'est demandé « quelle était l'utilité du passage sur la presqu'île d'Ambès », ou encore de Jacques Mangon, élu UDF de Saint-Médard-en-Jalles, pour qui « il faut zéro échangeur, sans quoi le grand contournement devient une super-rocade ».

« Courage politique ». Mais ce sont donc les communistes et les Verts qui ont été les plus virulents envers un projet qui selon

Pierre Hurmic, « va transformer la région Aquitaine en musée des antiquités des Ponts et Chaussées » et fera vivre des riverains avec « un 35 tonnes toutes les 4 secondes ». Quant à Max Guichard, il a prôné « le courage politique de se positionner plus fermement contre le tout-routier ». Piqué au vif, Alain Rousset riposte : « Est-ce que courage politique, ce n'est pas de dire que Bordeaux sera asphyxié par les camions dans quinze ans parce que l'Aquitaine, on n'y peut rien, est une région de transit ? » « Il est totalement illusoire de penser qu'il n'y aura plus de camions dans trente ans », renchérit le maire PS de Bassens, Jean-Pierre Turon, qui plaide pour des modes alternatifs... de propulsion.

Et le président de la CUB plutôt qu'un moratoire, réclame la mise en place, rapidement, le préfet d'une table ronde... conclut le débat en rappelant que « s'il y a ici quelqu'un qui a beaucoup fait pour le ferroviaire, c'est bien moi ». Et il a plaidé en faveur de la réservation d'une voie de la rocade, pour ceux qui pratiqueraient le covoiturage. Hier matin, en tout cas, il n'aurait pas pris en

compte les Verts et le PCF

Pas de

CONTOURNER BORDEAUX. Les élus ont rejetés

Le grand contournement autoroutier de Bordeaux, ce n'est pas encore pour de bon. C'est ce que les élus ont décidé hier soir. Car, pour le moment, les populations ont semblé un peu plus claires que celles qui avaient fleuri sur la carte de la Grande au début de l'été. Du « pas de nouvelles bonnes » (non) ont été les opposants aux premières propositions plus précises en forme d'itinéraire plus léger en forme d'itinéraire, avec deux variantes au nord et deux autres variantes au sud. « Tout cela n'est pas définitif », rappelle hier François Hérin, le préfet de Région, en présentant cette nouvelle carte.

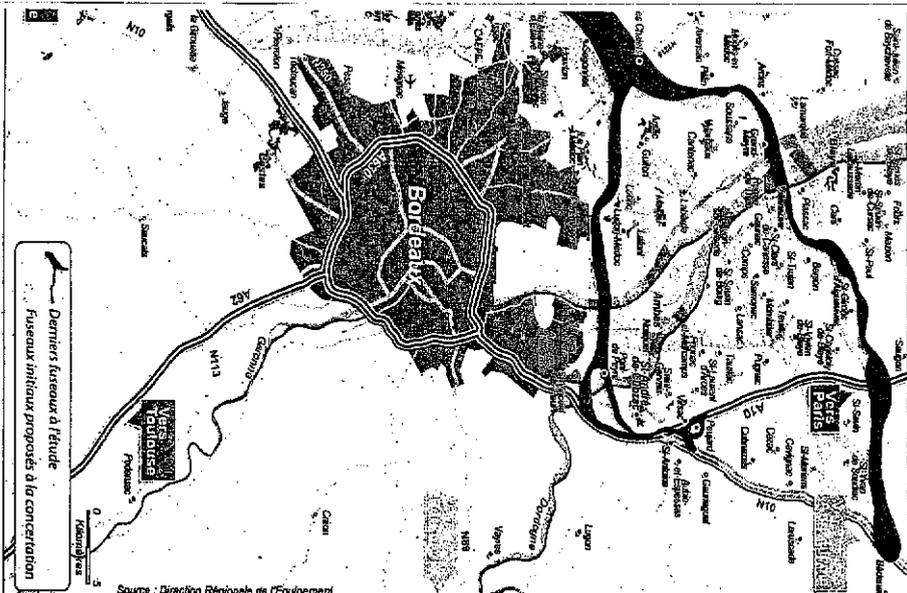
La concertation engagée sur le projet reprend donc pour un tour. « J'étais sûr qu'il y avait un accord », avait dit le préfet de Région. « J'ai donc jugé au mois de septembre pour commencer le dialogue au ministère ». Nous avons retenu les options qui nous paraissent aujourd'hui les plus pertinentes. Si l'option de la Grande est retenue, il y aura deux variantes au nord et deux variantes au sud. Il nous faut donc attendre les conclusions du conseil engagé à ce jour en attendant de bien vouloir se accorder un délai supplémentaire.

Rejets catégoriques. Ce qui va finir par être décidé, ce sera le tracé de la Grande, de plus de deux heures de plus à la préfecture, aucun des 60 élus présents n'a voulu abandonner l'une des nouvelles options proposées. L'avis a été catégorique et général. Mais, tout cela, lors de son point presse, le préfet a mentionné qu'il était dans le cadre que l'opposition est finalement à l'initiative d'un grand contournement et ont voté dans ce sens.

Un beau paradoxe. Ainsi bien le Conseil régional le Conseil général la Communauté urbaine de Bordeaux que la ville de Bordeaux se montrent favorables à l'idée d'un grand contournement. Mais, lors de son point presse, le préfet a mentionné qu'il était dans le cadre que l'opposition est finalement à l'initiative d'un grand contournement et ont voté dans ce sens.

Des services de l'Etat bien installés dans cette histoire, ce qui n'est pas sans conséquence. Car, si les variantes pas leur rendre hommage, elles ont été étudiées pour le passage à l'ouest de l'agglomération, par exemple. Ils ont incertainement pris en considération les observations faites sur le terrain. Ainsi, la voie autoroutière ne coupe plus en deux les communes de Saint-Jean-d'Ilac et de Marguges. Mais, elle coupe dans la zone de Saint-Jean-d'Ilac et de Marguges. Mais, elle coupe dans la zone de Saint-Jean-d'Ilac et de Marguges. Mais, elle coupe dans la zone de Saint-Jean-d'Ilac et de Marguges.

Les variantes refusées. D'un côté, au plus près de Bordeaux, un premier faisceau part du sud de Saint-



tracé idéal

Niveaux fauceaux autoroutiers présentés hier par le préfet de Région

Le préfet de Région, François Hérin, a présenté hier soir les derniers faisceaux autoroutiers proposés à la concertation. Ces variantes sont destinées à compléter le grand contournement de la Grande. Elles sont présentées en deux variantes au nord et deux variantes au sud. Le préfet a souligné que ces propositions sont le fruit d'une concertation approfondie et qu'il s'agit de propositions sérieuses et réalistes.

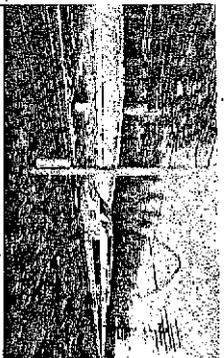
Le préfet a également mentionné que ces variantes sont destinées à compléter le grand contournement de la Grande. Elles sont présentées en deux variantes au nord et deux variantes au sud. Le préfet a souligné que ces propositions sont le fruit d'une concertation approfondie et qu'il s'agit de propositions sérieuses et réalistes.

Le préfet a également mentionné que ces variantes sont destinées à compléter le grand contournement de la Grande. Elles sont présentées en deux variantes au nord et deux variantes au sud. Le préfet a souligné que ces propositions sont le fruit d'une concertation approfondie et qu'il s'agit de propositions sérieuses et réalistes.

Le préfet a également mentionné que ces variantes sont destinées à compléter le grand contournement de la Grande. Elles sont présentées en deux variantes au nord et deux variantes au sud. Le préfet a souligné que ces propositions sont le fruit d'une concertation approfondie et qu'il s'agit de propositions sérieuses et réalistes.

Le préfet a également mentionné que ces variantes sont destinées à compléter le grand contournement de la Grande. Elles sont présentées en deux variantes au nord et deux variantes au sud. Le préfet a souligné que ces propositions sont le fruit d'une concertation approfondie et qu'il s'agit de propositions sérieuses et réalistes.

Le préfet a également mentionné que ces variantes sont destinées à compléter le grand contournement de la Grande. Elles sont présentées en deux variantes au nord et deux variantes au sud. Le préfet a souligné que ces propositions sont le fruit d'une concertation approfondie et qu'il s'agit de propositions sérieuses et réalistes.



TCV. Dernier le point à leur sujet qui sont concernés. PHOTO: LAURENCE BOUTIER

Le débat public lancé aujourd'hui

C'est aujourd'hui que sera officiellement ouvert le débat public sur le projet de contournement de la Grande. Le préfet de Région, François Hérin, a annoncé que ce débat public sera ouvert à partir de ce jour. Il s'agit d'une étape importante dans le processus de concertation et de consultation des citoyens.

Le débat public sera ouvert à partir de ce jour. Il s'agit d'une étape importante dans le processus de concertation et de consultation des citoyens. Les citoyens sont invités à participer activement au débat et à exprimer leurs avis et leurs suggestions.

Le débat public sera ouvert à partir de ce jour. Il s'agit d'une étape importante dans le processus de concertation et de consultation des citoyens. Les citoyens sont invités à participer activement au débat et à exprimer leurs avis et leurs suggestions.

Le débat public sera ouvert à partir de ce jour. Il s'agit d'une étape importante dans le processus de concertation et de consultation des citoyens. Les citoyens sont invités à participer activement au débat et à exprimer leurs avis et leurs suggestions.

Le débat public sera ouvert à partir de ce jour. Il s'agit d'une étape importante dans le processus de concertation et de consultation des citoyens. Les citoyens sont invités à participer activement au débat et à exprimer leurs avis et leurs suggestions.



TCV. Dernier le point à leur sujet qui sont concernés. PHOTO: LAURENCE BOUTIER

Le débat public lancé aujourd'hui

C'est aujourd'hui que sera officiellement ouvert le débat public sur le projet de contournement de la Grande. Le préfet de Région, François Hérin, a annoncé que ce débat public sera ouvert à partir de ce jour. Il s'agit d'une étape importante dans le processus de concertation et de consultation des citoyens.

Le débat public sera ouvert à partir de ce jour. Il s'agit d'une étape importante dans le processus de concertation et de consultation des citoyens. Les citoyens sont invités à participer activement au débat et à exprimer leurs avis et leurs suggestions.

Le débat public sera ouvert à partir de ce jour. Il s'agit d'une étape importante dans le processus de concertation et de consultation des citoyens. Les citoyens sont invités à participer activement au débat et à exprimer leurs avis et leurs suggestions.

Le débat public sera ouvert à partir de ce jour. Il s'agit d'une étape importante dans le processus de concertation et de consultation des citoyens. Les citoyens sont invités à participer activement au débat et à exprimer leurs avis et leurs suggestions.

Le débat public sera ouvert à partir de ce jour. Il s'agit d'une étape importante dans le processus de concertation et de consultation des citoyens. Les citoyens sont invités à participer activement au débat et à exprimer leurs avis et leurs suggestions.

L'opposition reste toujours aussi forte

L'appel à manifester devant la préfecture pour le projet de contournement de la Grande a été lancé par les opposants au projet. Ils ont souligné que l'opposition reste toujours aussi forte et qu'ils ne se découragent pas. Ils ont également mentionné que le projet de contournement de la Grande est une décision qui a de lourdes conséquences pour la région.

Sud Ouest publie un numéro spécial TCV

Sud Ouest publie un numéro spécial TCV (Travaux de Contournement de la Grande). Ce numéro spécial est consacré à l'actualité de la Grande et à la concertation en cours. Il contient des articles, des interviews et des informations sur le projet de contournement de la Grande.

GRAND CONTOURNEMENT. En déclarant que le dossier nécessite « un peu de temps », le maire de Bordeaux a relancé le débat. Les opposants, eux, continuent à réclamer le retrait total du projet

Le pavé de Juppé

de Jean-Paul Mignacour

En déclarant mardi que pour « le grand contournement autoroutier de Bordeaux, il fallait se donner un peu de temps », Alain Juppé a relancé le débat. Il a fait mieux selon certains : en intervenant sur ce sujet très sensible, il a repris place au devant de la scène politique départementale. Si l'on y regarde de près, le maire de Bordeaux n'a finalement rien dit de très précis. À son retour aux affaires, il avait déjà mis en cause la méthode de concertation du préfet sur les tracés. Quoi qu'il en soit, sa petite phrase a eu pour effet de retenir l'attention.

« Tout est bon à prendre ». Gérard Chausset, l'élu vert communal, adjoint au maire de Mérignac et farouche opposant au contournement, en convient. Même si cela lui fait grincer les dents. « Alain Juppé veut indiscutablement calmer le jeu à l'approche des prochaines échéances électorales, dit-il. Mais tant pis. Même si cela vient de l'UMP, tout ce qui peut retarder ce projet est bon à prendre. Souhaitons que d'autres, pour ne citer qu'Alain Rousset, fassent de même. »

Sollicité, le président socialiste de la CUB et du Conseil régional, n'a pas souhaité répondre à ces propos comme à ceux d'Alain Juppé. Il est vrai qu'il n'est pas dans ses habitudes de jouer au ping-pong politique, surtout quand il n'a pas lancé la première balle.

En revanche, Philippe Madrelle, le président PS du Conseil général, se réjouit de cette déclaration : « Je remarque qu'Alain Juppé demande globalement ce que j'ai demandé voilà six mois. Il rejoint la position du Conseil général sur le report du trafic routier vers le rail et donne la priorité à la LGV Tours-Bordeaux puis Bordeaux-Hendaye. »



« Le débat sur le grand contournement doit être l'occasion d'aborder globalement la question de tous les modes de transport en Gironde », estime Philippe Madrelle

PHOTO LAURENT THELLET

Comme beaucoup d'autres, toutefois, Philippe Madrelle se demande ce que veut dire le maire de Bordeaux lorsqu'il déclare

qu'il faut « prendre du temps ». « S'il s'agit de reprendre le débat public, je suis évidemment d'accord, précise-t-il. Le débat sur le

grand contournement doit être l'occasion d'aborder globalement la question de tous les modes de transport en Gironde. »

Aussi Philippe Madrelle encourage-t-il vivement Alain Juppé à faire mieux en intervenant auprès du ministère afin que la réflexion « reprenne le plus rapidement possible ».

Côté opposants, tout cela fait sourire. « Alain Juppé n'a pas changé de point de vue, assure Daniel Bas de la coordination rive droite (toutes associations confondues). Nous ne voulons pas qu'il nous dise : "Prenez du temps pour réfléchir", nous voulons qu'il nous déclare : "Non au projet de grand contournement autoroutier et réfléchissons ensemble à des solutions alternatives". » Un avis que partage Collette Arnaud de la coordination presque Ile d'Ambès : « Il ne faut pas prendre du temps, il faut arrêter d'en perdre. Effaçons tout, repartons à zéro et lançons un vrai débat public sur les transports au niveau interrégional. »

Le silence du préfet. Les opposants voient malgré tout du positif dans tout cela. Une sorte de dédic. « Le fait qu'Alain Juppé commence à faire marche arrière est la preuve que notre combat n'a pas été inutile et que le point de vue des petits élus du terrain est — enfin ! — pris en compte, pense Alain Blanc de la coordination rive gauche. Certains vont vraiment se retrouver dans l'embarras. Comment Alain Rousset va-t-il pouvoir maintenant camper sur ses positions ? »

Et qu'en pense Francis Idrac, le préfet de région ? Eh bien, il ne répond pas. Pour l'instant du moins, profitant de donner son point de vue lors de son point presse de début d'année la semaine prochaine. En attendant, le représentant de l'Etat précise qu'il n'y a rien de nouveau dans l'immédiat, le ministre n'ayant toujours pas répondu à son courrier dans lequel il suggérait — lui aussi — de poursuivre les études.

Opposants

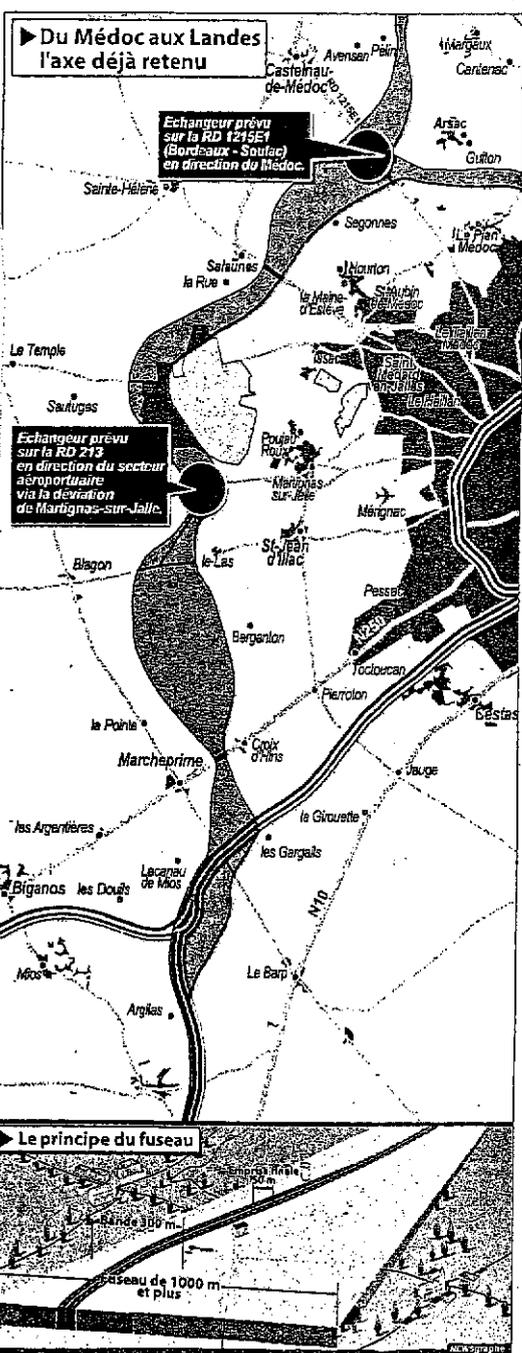
Une demande d'audience au ministre

Les collectifs d'opposants n'ont pas obtenu ces dernières semaines. Dix commissions ont planché sur le projet de grand contournement, extrait des contre-propositions, chacune sur un thème différent (protection de l'environnement, travaux routiers, évacuation du trafic le long du sud, etc.).

Le travail (dont une bonne partie réalisée avec des experts), les opposants se disant prêts à le présenter au ministre des transports, ils ont à nouveau demandé une audience, qui jusque-là leur a toujours été refusée. « Le ministre a répondu à toutes nos lettres, dit avoir pris en compte certaines de nos remarques, mais nous ne recevons de nouvelles de lui », déplore-t-il. Alain Juppé se montrant prêt à relancer le débat, nous allons le contacter pour qu'il déballe cette situation. Il nous dit bien

GRAND CONTOURNEMENT. Les services de l'État bénéficient de temps pour peaufiner le projet.

Nouveauté à l'ouest,



« Jean-Paul Vigneano »

Le projet du grand contournement autoroutier de Bordeaux sera mené à terme. Dans le courrier transmis par le ministre de l'Équipement au préfet Francis Idrac (notre édition d'hier), on s'aperçoit qu'il n'est nulle part question d'un éventuel retour en arrière. Juste d'un coup de frein avant d'accélérer à nouveau (1). Explication de texte.

1 Plus de mystère à l'ouest

Entre Arsac et l'A 63, le ministre a officiellement retenu le lieu de passage. Dans le cadre de l'étude de l'avant-projet sommaire (APS), il demande au préfet de réduire la bande d'étude à 300 mètres afin d'y tracer en phase finale le couloir de 50 nécessaire pour réaliser l'autoroute. Entre la D 1215E1 (Bordeaux-Soulac) et la D 6 (route de Salauines), cette bande restera un moment en pointillés, le temps de régler le problème des variantes nord. Entre la D 6 et les Landes, l'autoroute descendra plein sud, passera entre le camp de Souge et le centre d'achèvement et d'essais des propulseurs de Saint-Jean-d'Illac, franchira la D 106 à l'ouest du Las puis coupera la commune de Marcheprime en deux entre le bourg et la Croix-d'Hins. Le raccordement avec l'A 63 se fera au niveau de l'aire de repos des Gargaills.

2 Au nord, reprise des études

Le ministre retarde sa décision sur les variantes nord : un tracé s'appuyant sur la presque île d'Ambers, un autre passant au niveau de

Blaye. Compte tenu des difficultés, il demande au préfet Idrac de poursuivre études et concertation. Il souhaite que « le choix entre les deux options au nord procède d'une analyse des enjeux de développement durable et repose sur l'évaluation affinée des impacts sur l'habitat, les vignobles et l'environnement, en particulier les zones de forte sensibilité écologique, à commencer par celles classées Natura 2000 et celles abritant des espèces protégées, des coûts prévisionnels de chacune des variantes, notamment deux des ouvrages d'art exceptionnels. » On n'est pas loin d'un retour à zéro.

3 Deux échangeurs envisagés rive gauche

Les rives gauches de la Garonne et de la Gironde seront desservies « au plus », selon le ministre, par deux échangeurs. Un premier sur la D 1215E1 (Bordeaux-Soulac) à hauteur de la 2x2 voies dite d'Arsac pour desservir le Médoc; un second sur la D 213 pour desservir la zone aéroportuaire via la déviation de Martignas-sur-Jalle. Rive droite, tout dépendra du tracé retenu. Si le tracé passe au nord, un échangeur sera obligatoirement nécessaire à hauteur de l'autoroute A 10 pour capter le trafic camions.

4 Camions : un passage obligé

Le ministre semble clair. Ce contournement devra absorber tout le trafic poids lourd en transit. Les études d'APS devront intégrer le système d'exploitation retenu et présente les mesures prévues pour obliger les camions à

emprunter la nouvelle voie. Elles devront présenter les dispositions d'exploitation à prévoir en conséquence sur la rocade de Bordeaux.

5 La grande crainte de l'étalement urbain

Pour l'éviter, le ministre recommande d'engager les collectivités locales à élaborer des schémas de cohérence territoriale (SCOT) prenant en compte cette problématique. Ce dispositif empêche les constructions nouvelles et permet de conserver les zones vertes. En l'absence de telles dispositions, le ministre indique qu'il pourrait être amené à revoir l'autorisation de créer les échangeurs prévus. Autre exigence sans condition : réfléchir et fournir une étude sur la possibilité de créer une voie ferrée parallèlement à ce contournement autoroutier.

6 Calendrier : deux ans pour l'APS

Pour les études variantes nord, aucun délai n'est donné. Les services de l'Équipement devront aller assez vite car le dossier devra passer par Paris pour approbation. Avec les élections prochaines, tout ne sera probablement pas réglé avant l'automne. Puis, la DDE poursuivra l'étude de l'avant-projet sommaire (bande de 300 mètres, etc.), l'APS — accompagné de la maquette du dossier d'enquête publique — devant être livré avant la fin de 2008. Dans le meilleur des cas, l'autoroute ne verra pas le jour avant 2015.

(1) Il est possible de voir l'intégralité du courrier du ministre sur notre site internet : www.sudouest.com

Marcheprime : le maire déterre la hache de guerre

« Ils se moquent du monde, je déterre la hache de guerre ! Je trouve les méthodes employées par l'État déplorables et en aucun cas dignes d'une démocratie. » Serge Baudy, le maire de Marcheprime ne mâche pas ses mots. Pour cause : l'autoroute va couper sa commune en deux. « Chez nous, la DDE n'a même pas besoin de déterminer la bande de 300 mètres », ironise-t-il. « À un mètre près, elle sait précisément où l'autoroute passera. Entre la dernière maison de Marcheprime et la première de la Croix-d'Hins.

Une portion de route de 1 600 mètres. L'autoroute passera donc pile-poïl à mi-parcours, soit à 800 mètres des habitations plantées de part et d'autre. Ce sera catastrophique. Notamment pour les habitants de la Croix-d'Hins (environ 600). Avec les vents dominants, ces derniers subiront toutes les nuisances sonores et autres. Un vrai scandale car ce sont encore les plus forts qui ont gagné. On a préféré faire passer la route au milieu des maisons de particuliers plutôt que de la faire glisser au milieu de terres plantées de

maïs et appartenant à des propriétaires puissants et influents. »

« C'est profondément aussi se moquer des élus. Nous sommes plus de 60 aujourd'hui à contester ce contournement et à demander le retrait du projet. Non seulement on ne prend pas en considération notre point de vue mais on nous la boucle en nous imposant le pire. »

Que faire pour limiter la casse ? Un passage en souterrain, peut-être ? « Non ! Nous refuserons cette route jusqu'au bout et nous allons vite le leur faire savoir. »

Du côté des opposants la question reste entière quant à la pertinence d'un tel ouvrage :

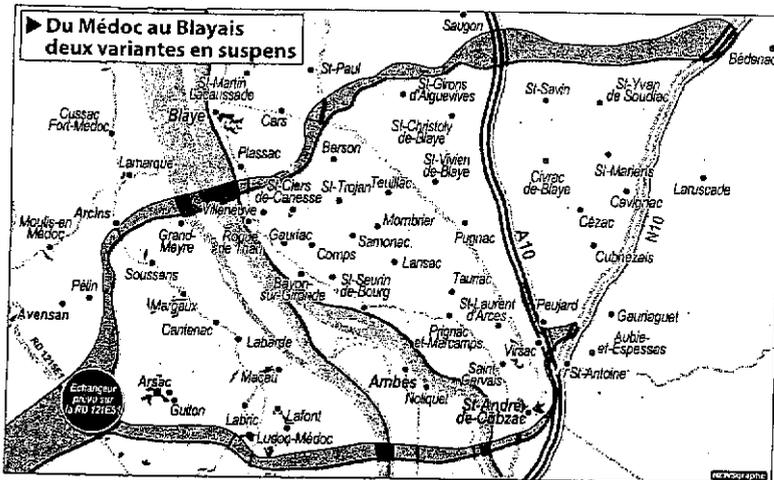
réflexion au nord

Coordinations : « Le ministre ne nous a pas écoutés »

Les opposants au grand contournement ne sont pas contents du tout. « Pour le ministre, créer le grand contournement est acquis puisqu'il propose la poursuite des études, pour nous ça ne l'est toujours pas ! Ça fait des mois que nous nous battons pour dire que ce contournement est inutile et qu'il y a d'autres solutions pour faire face au "tout camion". Notre point de vue n'a pas changé. Nous allons donc employer tous les grands moyens qui nous restent (des recours en justice notamment) pour faire annuler les décisions prises jusque-là et stopper net la machine », confie Christian Baqué, du collectif des élus municipaux et de la coordination Haute Gironde.

Autant dire que les opposants refuseront de participer à la concertation promise. Ils ne veulent pas du tracé 4 bis comme d'un 4 ter ou d'un autre encore. « Ce n'est pas une concertation sur tel ou tel lieu de passage possible que nous voulons », note Daniel Bas de la coordination rive droite. « Nous réclamons l'ouverture d'un vrai débat public sur la nécessité de créer ou non ce contournement, le premier

► Du Médoc au Blayais deux variantes en suspens



débat organisé en 2003 ayant été tronqué puisque jamais mené à terme. Nous voudrions bien qu'Alain Juppé nous aide sur ce point. Mais c'est curieux : nous cherchons à le contacter, il ne répond pas. »

« Le ministre ne tient pas du tout compte de l'avis des citoyens et des élus », constate, tout aussi amer, Alain Blanc de la coordination Rive gauche. « Il ne fait qu'entériner les arguments avancés par Francis Idrac, arguments que nous contes-

tons depuis le début. Nous allons donc reprendre nos actions. Comme le préfet a été vraiment gentil avec nous, nous avons bien envie d'aller lui présenter nos vœux en début de semaine prochaine. »
: J.-P. V.

Ce qu'ils en disent

Alain Rousset : « Inévitable ». Après être resté volontairement en dehors du débat tout au long de la semaine, le président PS de la CUB et de la Région nous a fait la déclaration suivante hier soir : « Je ne comprends pas l'effervescence qui s'est subitement manifestée dans ce dossier du grand contournement. La lettre du ministre était attendue. Il a validé le travail du préfet sur la partie sud et a remis le chantier à l'ouvrage pour la partie nord. Je n'ai rien à ajouter à cet étrange débat provoqué par une déclaration d'Alain Juppé. Je rappelle juste que, depuis la Région, j'agis quotidiennement en faveur du rail en développant le service TER. Que j'ai toujours plaidé pour le report modal et que je suis allé au-delà des mots en proposant le covoiturage sur la troisième voie de la rocade. Pour moi, l'urgence a toujours été d'accélérer la LGV. Pour le reste, sauf à prendre des mesures brutales contre les voitures et les camions, on ne pourra éviter un jour d'établir un grand contournement de Bordeaux. »

Philippe Madrelle : « Ouvrir le jeu ». « Laisser du temps au temps ». En demandant en juin à Dominique Perben un « moratoire » sur le grand contournement, Philippe Madrelle avait surpris son monde. Hier, en présentant ses vœux à la presse, il a constaté que son idée a fait des émules. La décision du ministre de poursuivre les études « montre qu'il faudra laisser le temps faire son œuvre et que les échéances électorales d'ici à 2008 pourront faire évoluer les choses... » Un jour avant Dominique Perben,

Alain Juppé « a adopté la même position que moi et a dit "prenons du temps", entre Alain Juppé et moi, je ne vois pas beaucoup de différence », a relevé le président du Conseil général. Pour celui qui, le premier, avait réclamé la création de cette voie autoroutière « cela fait vingt ans que l'on perd du temps, un an de plus ce n'est pas grand-chose. »

Toujours favorable à ce projet, Philippe Madrelle souhaite que les études demandées par le ministre soient « l'occasion de rechercher démocratiquement, dans la transparence, les solutions les plus justes, les plus respectueuses de l'environne-

ment ». A ses vœux, plus que dans la partie sud « désenquagée », c'est dans la partie nord que le tracé pose problème. Il faudra « faire varier les options » et « approfondir les incidences pour les populations locales ». Dans un premier temps « ouvrir le jeu », « puis trancher ».

Noël-Marnère : « Un RER ». Le député-maire vers de Bègles se « réjouit de voir que de plus en plus de politiques rejoignent les positions exprimées depuis longtemps par les Verts. Sainte-Marie est sorti du silence, il était temps. Je suis d'accord avec sa proposition de conférence sur les trans-

ports. Il faut donner la priorité à fret ferroviaire pour éviter les phylas par les camions, élargir la réflexion, transporter dans la métropole girondine à l'échelle du Sysdau, pour travailler entre autres à un RER de Libourne à Auchan, et au chemin de fer de ceinture. Les grands élus doivent parler. Alain Rousset est seul à s'obstiner sur le grand contournement et le scénario 3 de la LGV. Espérons que les accords politiques ne viendront pas casser cette spirale démocratique. »

Marie-Hélène des Esgaulx : « Pas d'accord ». « J'ai toujours été favorable au grand contournement, explique la députée UMP de la 8^e circonscription. Mais s'il coupe Marcheprime, je ne suis pas d'accord. Cela n'a pas de sens. On avait les moyens de revoir le dossier. Il n'y avait aucune raison de s'emballer sur le tracé. Nous pouvions prendre tout notre temps. »

Commentaire

Urgence

Durant l'été 99, Philippe Madrelle et Alain Juppé se fendaient d'une grande déclaration commune à laquelle ils conviaient au dernier moment Alain Rousset, pour clamer haut et fort l'urgence d'établir un grand contournement autoroutier de Bordeaux. Quatre ans plus tard, en 2003, le grand débat public était interrompu avec fracas par un comité interministériel confirmant cette urgence et choisissant de passer par l'ouest. À la veille d'une année électorale intense, Philippe Madrelle et Alain Juppé, avec des dialectiques propres, sont une nouvelle fois tombés d'accord pour affirmer qu'il n'y avait plus urgence. Le premier en appelant à la reprise d'un vrai débat. Le second se référant aux petits oiseaux. Il convient de noter que seul Alain Rousset sait garder la tête froide face aux urnes qui s'annoncent sur la chaussée.

Philippe Madrelle et Alain Juppé, plutôt que de tourner autour du contournement et des arguments, auraient aussi bien pu nous dire qu'un tel projet ne pouvait être conduit sérieusement que dans les prochaines élections dans l'année. On les aurait compris. Or, c'est aussi savoir faire une pause. Et considérer l'électeur, c'est le lui dire.

Dominique de Lasge

Le prix des truffes du Quercy

150 kilos de truffes ont été vendus à des prix oscillant entre 350 et 800 euros le kilo, hier, lors du septième marché officiel de Lalbenque (Lot), au cœur du Quercy. Un total de 168 paniers de « diamant noir » a été proposé aux acheteurs.



La hausse régulière de L'aéroport de Toulouse-Montaudou a pour l'instant enregistré une hausse de 2,7 % de trafic en plus sur l'année avec 6 millions de passagers. Avec un objectif de 7 millions pour 2008, l'aéroport p...

AQUITAINE. Le préfet de Région maintient son calendrier sur ce dossier sensible

Grand contournement : juste une question de temps

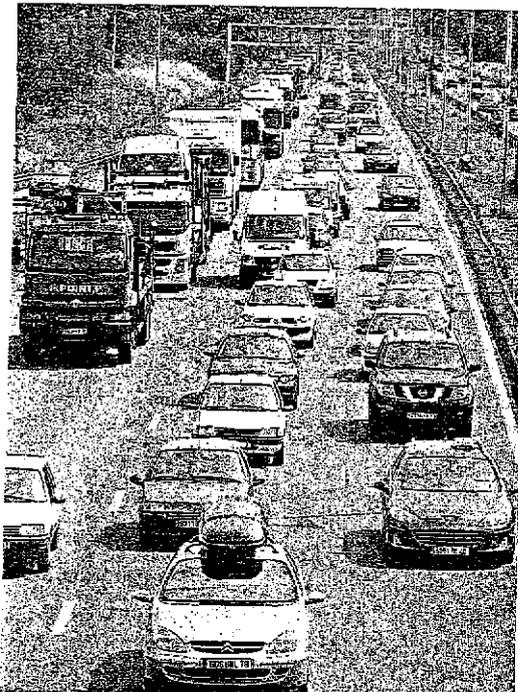
Jean-Pierre Derouville

Il y a le temps des politiques et celui de l'administration. C'est ce qu'a rappelé hier Francis Idrac, préfet de la Région Aquitaine, à l'occasion de ses vœux à la presse. Interrogé sur le contournement autoroutier de Bordeaux et sur les déclarations des grands élus girondins, qui estimaient, selon Alain Juppé, qu'il faut se donner du temps et, selon Philippe Madrelle, président du Conseil général, qu'il « faut donner du temps au temps », il en a donné sa propre exégèse. Selon lui, « il ne faut pas perdre de temps pour se donner le temps nécessaire, et ce sera juste le temps suffisant ».

Une conférence sur les transports. En un mot, le projet n'est pas enterré par le gouvernement actuel, ce qui donne les échéances suivantes : au sud, les études vont commencer tout de suite pour déterminer un fuseau et lancer l'avant-projet sommaire, tandis qu'au nord, l'avant-projet sommaire sera arrêté fin 2008 pour déterminer un tracé soumis à l'enquête publique dès 2009.

Pour finir de convaincre les Aquitains de la nécessité du projet, le préfet lancera dès cet été une conférence sur les transports pour rappeler notamment que « si on multiplie par 10 les transports de fret par le fer d'ici à 2020, on n'absorbera même pas la croissance du transport routier ». Il a d'ailleurs décidé de saisir le Conseil économique et social régional sur ce sujet.

Question d'environnement. En matière d'espace et d'environnement, le préfet a remarqué



Transports. La préfecture lancera, dès cet été, une conférence sur le sujet
PHOTO FABIEN COTTEBEAU

que les seules zones opposées au passage de ce grand contournement, Médoc et Blayais, étaient les seules dont les élus ne se sont pas pourvus de schéma de cohérence territoriale (SCOT), ce qui ne permet pas de connaître leurs intentions. Il va donc les inviter à « se fixer des objectifs communs » dès l'été 2007.

Francis Idrac a également annoncé que l'administration reviendrait voir chacun des maires

avec des dossiers détaillés pour évoquer les tracés possibles, car « plus on dispose d'éléments, plus on s'aperçoit que la discussion peut apporter du positif plutôt que du négatif ».

Les autoroutes A10 et A65. Sur l'autoroute A63, entre Saint-Geours-de-Maremne (Landes) et Salles (Gironde), le préfet a rappelé les échéances qui sont « très proches ». Il s'agit d'arriver avant

la fin de l'année au décret d'utilité publique et à une offre de concession avant la fin 2008. Ainsi, les premiers travaux de mise à deux fois trois voies pourraient commencer en 2009, au plus tard 2010.

Pour Langon-Pau, l'objectif de mise en service de l'autoroute A65 concédée est maintenu pour 2010.

La future LGV. Sur la ligne à grande vitesse (LGV), le préfet a aussi l'intention de hâter le pas avant que l'on entre dans le maelström électoral. Dominique Perben, ministre des Transports, reverra bien les présidents des Conseils régionaux concernés le 25 janvier prochain pour y recevoir leur engagement de « chef de file » : 600 millions d'euros pour l'Aquitaine, 220 M€ pour Poitou-Charentes et 180 pour Midi-Pyrénées. Ils devront ensuite répartir les « cotisations » entre collectivités territoriales. Midi-Pyrénées n'en délibérera qu'après la décision de Réseau ferré de France (RFF) sur le choix d'un tracé pour la LGV Bordeaux-Hendaye, ce qui pose évidemment un problème que le préfet a essayé de minimiser. Il a, par ailleurs, assuré que Poitou-Charentes avait inscrit 100 M€ à son propre budget dès l'exercice 2007.

Le contrat État-Région. Francis Idrac s'est montré satisfait des négociations avec Alain Rousset sur le contrat de projet 2007-2008, qui devrait représenter plus de 700 M€ pour la Région et un peu moins pour l'État. Le CESR en sera saisi à la mi-février et le Conseil régional devrait l'adopter peu après, pour qu'il soit paraphé le 27 ou le 28 février au plus tard.



Publié le 24-01-2007 07:54

Le grand contournement en sommeil cette année

Il n'y a plus de pilotage politique local pour ce projet polémique

Au conseil général, Philippe Madrelle, le porteur historique, avait demandé il y a plusieurs mois le gel du projet, jugeant que la concertation n'avait pas été correctement menée. Du côté de la mairie de Bordeaux, Alain Juppé avait plaidé, le 9 janvier, pour "un temps de réflexion supplémentaire" afin d'approfondir les alternatives possibles. C'est maintenant au tour d'Alain Rousset de prendre ses distances.



Des maires de tous bords politiques ont manifesté leur opposition au projet, particulièrement ceux du Médoc et du Sud-Gironde. Photo: K.M / metro

Quand on interroge le président de la CUB et de la Région, qui assure le pilotage politique local de l'opération, il répond : "Le ministre (des Transports, ndlr) a fait redescendre le dossier en disant 'on continue'." Or, Dominique Perben quittera ses fonctions dans quelques mois, présidentielle oblige.

En cette année jalonnée d'échéances électorales, le dossier risque fort de sommeiller. Même le représentant local de l'Etat, le préfet, n'est plus pressé : "Pour l'été, on sera prêts pour une conférence des transports en Aquitaine avec les élus régionaux. Cela aura moins le mérite de mettre les pendules à l'heure sur ce qui est possible et souhaitable", a déclaré Francis Idrac le 16 janvier.

QUEL CALENDRIER ?

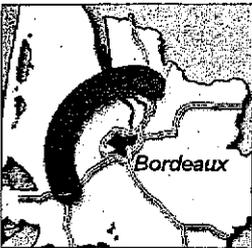
- D'ici à cet été, des études d'impact seront livrées pour éclairer le choix des élus quant au couloir de passage de cette autoroute à péage au nord de l'agglomération (deux options sont à l'étude).
- A la fin de l'année 2008, un avant-projet sommaire pour l'ensemble de l'itinéraire devrait être livré au gouvernement.



Karine Ménego
Metrofrance.com, à Bordeaux

GRAND CONTOURNEMENT. Huit associations contestaient hier, au tribunal administratif, la validité du débat public organisé à l'automne 2003 sur l'opportunité de la super rocade

Un débat qui fait débat



Julien Roussel

Affluence des grands jours hier matin au tribunal administratif. Une centaine de personnes, dont de nombreux militants associatifs tendance écolo, ont assisté à l'audience consacrée au débat public organisé fin 2003 sur le grand contournement.

Un collectif de huit associations (1) demande l'annulation du feu vert accordé par Gilles de Robien, en mai 2004, au lancement d'études sur ce grand contournement. Leur argument : le débat public, obligatoire en amont de cette décision, a été escamoté. Leur objectif : qu'une nouvelle consultation sur l'opportunité de l'équipement soit lancée. Bref, que reparte à zéro un projet qui paraît déjà, depuis quelques mois, bien en panne (voir ci-contre).

Commission court-circuitée. Que s'est-il passé pour que le débat public de l'automne 2003 soit aujourd'hui contesté ? Bien avant les fameux fuseaux qui devaient mobiliser, l'an dernier, les campagnes girondines, cette première phase de concertation était censée se prononcer sur le principe d'un contournement autoroutier.

Une commission nommée spé-



Une centaine de personnes, surtout des militants associatifs, avaient rendez-vous hier matin dans la salle d'audience du tribunal administratif.

cialement pilotait les débats. Elle devait rendre ses conclusions en janvier 2004. Or, paratras, voilà que mi-décembre 2003, avant la fin de la procédure, le gouvernement annonce avoir décidé la réalisation du fameux contournement. Décision prise en Ciadt, comité interministériel de développement et d'aménagement du territoire. Un sacré court-circuit, qui se solde par la démission avec fracas de la commission chargée du débat public, et par cette requête de huit associations, examinée hier.

Ce n'était pas le procès du contournement, mais le procès de la consultation. Les dés étaient pipés, selon les associations, tandis que le ministère rappelle que

le président de la commission, qui lui n'a pas démissionné, a bien rendu son bilan. Et que, le jour où le Ciadt s'est prononcé, toutes les réunions avaient eu lieu. Le commissaire du gouvernement s'est montré critique sur l'attitude « cavalière » du Ciadt, affirmant à deux reprises que ce comité interministériel s'était prononcé « prématurément ». Il a toutefois conclu au rejet de la requête.

Le commissaire Antoine Bec a relativisé la portée de la position du Ciadt. Il a rappelé que cette décision ne figurait pas dans le relevé officiel de la réunion du comité, mais dans le communiqué de presse, évoquant la possibilité d'un « lapsus ». Il a aussi indiqué qu'une décision est « effective » si elle se suffit à elle-même, sans décisions ultérieures.

Décision le 1^{er} mars. Ce qui n'est pas le cas de l'avis du Ciadt, suspendu à la signature du ministre de l'Équipement. Et justement, d'après Antoine Bec, Gilles de Robien n'est pas juridiquement obligé de suivre le Ciadt, qui dépend du seul Premier ministre — argument jugé par les associations bien théorique... En som-

me, pour le commissaire, la madresse du Ciadt ne justifie pas d'annuler tout le débat public.

Le tribunal rendra sa décision le 1^{er} mars. En cas de rejet, les requérants se disent motivés pour un appel. « Le commissaire nous a paru embarrassé sur le comportement du Ciadt », relève Pierre Hurmic (Verts), Dominique Nicolas, représentant des associations, estime : « Le problème de fond, c'est qu'un débat public a été lancé alors que tous les élus avaient déjà pris position ! Il faut un changement culturel chez nos décideurs, qui considèrent trop la consultation comme une validation de leurs choix. »

Mais le débat public sur le contournement, très largement occupé par les opposants au projet, n'illustre-t-il pas les limites de l'exercice ? « Non, car ça ne se passe pas comme ça dans certains pays nordiques où les gens ont la culture du dialogue et de l'expertise », a noté Noël Mamère (Verts), également présent à l'audience d'hier.

(1) Aquitaine Alternatives, Sepanso, CLCV Gironde, Bassin d'Arcachon Écologie, Sauvages Cubzac, Les Chasseurs du Blayais, Vive la forêt, Média oxygène.

Le combat de l'ouest

Espérant que la décision prise par Dominique Perben n'est pas définitive, l'Association du grand contournement ouest, qui regroupe des habitants et des élus de l'ouest de Bordeaux (jusqu'au Bassin d'Arcachon), a récemment demandé, par courrier, au ministre des Transports et de l'Équipement de considérer les suggestions faites par l'ensemble des élus et habitants du secteur.

Le ministre a retenu le fuseau 8. Cet itinéraire se faufile entre le camp militaire de Souge, à Martignas, et le centre d'achèvement et d'essais des propulseurs (Caep) à Saint-Médard-en-Jalles, passe près du lieu dit Le Las à Saint-Jean-d'Ilac, traverse la commune de Marcheprime (côté Bordeaux), rejoint l'A 63 à hauteur des Gargails, puis se dirige vers les Landes (« Sud Ouest », 13 janvier 2007).

« **Un risque écologique plus important.** » Or, ce n'est pas cet itinéraire que proposaient les municipalités, les populations et associations du secteur. Ces der-

nières suggéraient de passer plus à l'ouest via le fuseau 9. « Ce fuseau n'affecte pas plus la propriété forestière et agricole que le fuseau 8 », souligne l'association. Laquelle assure que les communes du fuseau 9 disposent d'un plan local d'urbanisme. Aussi ont-elles le moyen de contrôler leur urbanisation.

L'association assure que « Le risque écologique que fait courir le fuseau choisi sur un secteur fragile et protégé (le camp de Souge, la nappe d'eau, les jallies) est bien plus important que ceux qui ont conduit à écarter le fuseau 9 ».

Quant à la possibilité de créer une voie ferrée le long de la voie de contournement, les membres de l'association disent que cette possibilité « est rendue très aléatoire par les zigzags du fuseau 8 à moins de transformer le TGV en tortillard ! »

L'association a demandé au ministre de reconsidérer sa décision et réclame une audience pour mieux développer ses arguments.

Un vrai feuilleton

Été 99. Alain Juppé, Philippe Madrelle et Alain Roussier prennent position publiquement en faveur d'un contournement autoroutier de Bordeaux, présenté comme urgent.

Octobre 2003. Lancement de quatre mois de débat public sur le principe de la « super-rocade ».

Dominique Moyon, ingénieur des Mines à la retraite, préside la commission qui pilote cette consultation entre réunions publiques et site Internet.

Décembre 2003. Le Conseil général rappelle son soutien, net, à l'idée de grand contournement.

18 décembre 2003. Alors que le débat public n'est pas encore terminé, le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) acte le projet de grand contournement.

3 janvier 2004. Après la décision gouvernementale, l'ensemble des membres de la commission du débat public, à l'exception du président Dominique Moyon, démissionne.

La commission comprenait Joël Aubert, journaliste, Philippe Mathis, urbaniste, Benoît Monnet, magistrat, André Pointut, ingénieur, Pierre Sadran, professeur de sciences politiques.

14 mai 2004. Le ministre Gilles de Robien signe la décision de réaliser un contournement autoroutier de Bordeaux. Il choisit de contourner les études sur l'ouest de l'agglomération.

19 avril 2006. Le préfet de région, Francis Idrac, lance une consultation sur la base de quatre fuseaux à l'ouest.

14 juin 2006. Alors que cette nouvelle consultation s'envenime, Philippe Madrelle, président du Conseil général, demande un moratoire sur le projet.

15 juin 2006. La Chambre de commerce apporte son soutien à l'un des tracés les plus courts, qui passe par la presque île d'Arbex-et-Lidon.

29 août 2006. Le préfet Idrac présente une nouvelle carte de contournements possible, ramennés sur deux fuseaux.

9 janvier 2007. Alain Juppé déclare qu'il a le sujet de la super-rocade « Il faut se donner un peu de temps ».

11 janvier 2007. Le préfet Idrac révèle le contenu de la réponse du ministre. Lequel donne son accord sur la partie sud du tracé. Il demande des études complémentaires pour les deux variantes nord.

REGION AQUITAINA

AVIS D'INFORMATION

Le Conseil Régional d'Aquitaine a créé avec la Communauté Autonome d'Alsace, la Communauté Frontale de Navarre, et la Communauté Autonome d'Artois, trois fonds communs de coopération destinés à promouvoir la coopération transfrontalière entre partenaires économiques et sociaux des quatre Régions.

Les personnes ou organismes intéressés par un éventuel cofinancement de leurs actions de coopération au titre de ces fonds peuvent obtenir toute information sur les modalités d'intervention en écrivant à :

Monsieur le Président du Conseil Régional d'Aquitaine
Délégation Régionale aux Affaires Européennes et Internationales et à la Coopération Interrégionale
Hôtel de Région - 14, Rue François-de-Sourdis, 33077 Bordeaux Cedex.

Les appels à projets sont également disponibles sur : www.aquitaine.fr
Rubrique "Europe International - Priorités - Coopération Transfrontalière"

COBAS



Bassin d'Arcachon Sud

Communauté d'Agglomération

Arcachon, 26 MAR 2007

Monsieur Gérard CHAUSSET

Vice-Président de la Communauté Urbaine de
Bordeaux

Esplanade Charles de Gaulle

33 076 Bordeaux Cedex

Direction Générale des Services :

Directeur de cabinet :

Direction : 

Direction du Développement Durable

Aff suivie par **Laurent TRIJOLET**

Directeur

Réf : LT-SB / 163-06

Tél : 05 56 22 33 44

**Objet : Conseil Métropolitain
des Transports et des Déplacements**

Monsieur le Vice-président,

Par courrier du début de ce mois vous nous proposez de mettre en place un conseil métropolitain des transports et des déplacements.

Je suis également très sensible à cette thématique et favorable à ce que nos collectivités puissent discuter et élaborer les bases d'une meilleure coordination de nos politiques publiques.

C'est donc bien naturellement que je réponds favorablement à votre proposition de créer et de participer à ce conseil métropolitain qui aura vocation à intégrer les autorités organisatrices de transports sur un périmètre plus large que l'aire métropolitaine de la CUB.

Dans cette attente,

Je vous prie de trouver ici, Monsieur le Vice-président, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Très cordialement

Le Président



François DELUGA

Vice-Président du Conseil Régional

Le lac de Gaube déjà accessible

Cauterets (65). L'Office de tourisme de Cauterets informe que, fait exceptionnel dû à la douceur de l'hiver, le lac de Gaube est accessible depuis aujourd'hui aux randonneurs, via le télésiège, depuis le fameux Pont-d'Espagne. L'enneigement actuel exclurait tout risque d'avalanche.



De l'énergie « propre » p

Ajaccio. La Corse va se doter d'une plate-forme d'énergie solaire, hydrogène et piles à combustible sur le site des Sanguinaires, près d'Ajaccio. La centrale « propre » devrait produire 3,5 mégawatts.

BORDEAUX. Le tribunal a annulé hier le feu vert accordé par le gouvernement au principe d'un grand contournement. En cause : un débat public escamoté

La super-rocade bloquée

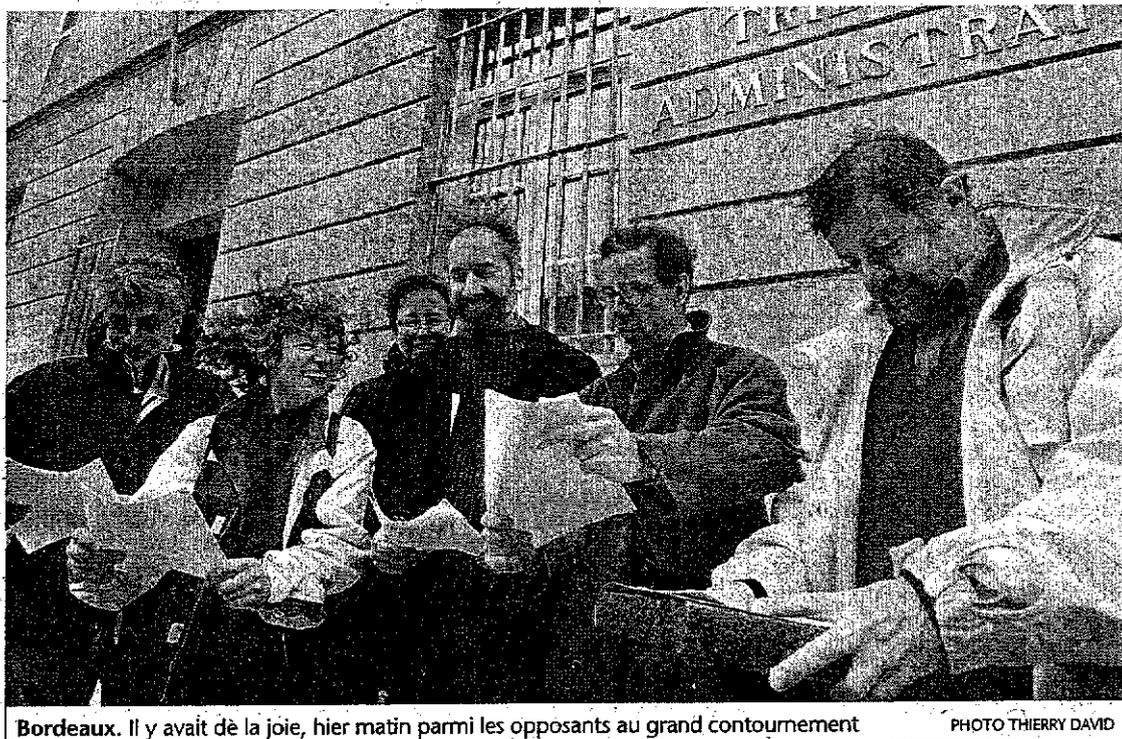
Julien Rousset

« C'est historique ! La décision du ministre est annulée. » Hier, à 11 h 10, un silence incrédule parcourt le petit hall du tribunal administratif de Bordeaux. La copie d'un délibéré vient d'être remise par la greffière à Dominique Nicolas, représentant des associations qui contestent la validité du débat public organisé à l'automne 2003 sur l'opportunité de la super-rocade (1).

Dominique Nicolas survole le document et lance la nouvelle à une quinzaine de militants venus au nom de riverains, d'écologistes, de chasseurs ou de maires de l'ouest de la Gironde. Surprise, sourire, émotion, tous les opposants au projet se délectent du même constat : « Il faut tout reprendre à zéro... »

« **Vice procédural** ». Ces collectifs ont en effet marqué un point. Hier, le tribunal a invalidé le feu vert accordé le 14 mai 2004 par Gilles de Robien au principe d'un grand contournement de l'agglomération bordelaise. Cette décision formait le premier étage de la fusée super-rocade, avant la fusée de plusieurs tracés, puis la consultation houleuse, l'an dernier, sur ces fameux tracés.

Quand il dit oui au grand contournement, au printemps 2004, le ministre des Transports est tenu, par le Code de l'environnement, d'intégrer les conclusions d'un débat public. Lequel débat public a bien eu lieu pendant l'automne 2003 en Gironde sur la nécessité, ou pas, de cet équipement. La commission en charge du débat devait rendre ses conclusions en janvier 2004. Seulement voilà. mi-décembre



Bordeaux. Il y avait de la joie, hier matin parmi les opposants au grand contournement

PHOTO THIERRY DAVID

2003, avant la fin de ses travaux, le gouvernement se prononce en faveur du contournement autoroutier.

Décision prise en Ciadt (Comité interministériel d'aménagement du territoire). Un sacré court-circuit qui se solde par la démission avec fracas de la commission du débat public (2) et par la procédure qui a abouti sur le délibéré d'hier.

Toutes les réunions avaient eu lieu, mais les synthèses n'avaient pas été bouclées : le débat public a-t-il été tronqué par l'annonce du Ciadt ? Oui, le débat public a été « prématurément interrompu », a répondu le tribunal, la liberté d'appréciation du ministre s'en est trouvée « restreinte », et le choix de Gilles de Robien « entaché par un vice procédural ». Bref, à concertation escamotée, décision retoquée. Ce jugement est une surprise :

lors de l'audience, il y a quinze jours, le commissaire du gouvernement avait conclu au rejet de la requête. Il devrait, sauf appel, faire jurisprudence; des techniciens du droit l'ont accueilli comme « une consécration juridique de la procédure du débat public ».

Des élus plus réservés. « Désormais, on ne pourra plus faire de la concertation un vœu pieu ! » se réjouit Pierre Hurmic (Verts). D'autres élus devraient s'accommoder de la mise en suspens, surtout en période électorale, d'un dossier sensible. Ardents défenseurs, en 2003, d'un projet présenté à l'époque comme urgent, Philippe Madrelle, président du Conseil général (PS), et Alain Juppé, maire de Bordeaux (UMP), ont progressivement émis des réserves sur cette future rocade, tandis qu'elle se heurtait à une résistance grandis-

sante sur le terrain, et que l'environnement s'imposait dans l'agenda politique.

Comment ce feuilleton va-t-il désormais rebondir ? L'État peut faire appel et obtenir gain de cause — dans ce cas, ce projet au long cours serait retardé d'un ou deux ans. L'État peut aussi accepter le jugement, ou faire appel et échouer : il faudrait alors relancer une longue procédure de débat public... L'État peut enfin renoncer à la super-rocade. « Le projet n'est pas forcément mort : l'opposition reste forte, mais le besoin aussi », affirmait hier un observateur.

(1) Huit associations sont à l'origine de la requête : Aquitaine Alternatives, Sepanso, CLCV Gironde, bassin-d'Arcachon Écologie, Sauvons Cubzac, Les Chasseurs du Blayais, Vive la forêt, Méd'oxygène.

(2) À l'exception du président Dominique Moya.

Commentaire

Une décision politique

Il y a trois niveaux de lecture de la décision du tribunal administratif de Bordeaux d'hier matin.

Le premier est juridique. Le préfet peut encore faire appel au nom du gouvernement. Mais il y a fort à parier que les prochains comités interministériels d'aménagement du territoire s'assureront, demain, de la bonne exécution des procédures de débat public sur les grands projets d'infrastructures.

C'était la faute originelle dans ce dossier. Et, au final, l'explication de ce surplace juridique depuis décembre 2003.

Le second est politique. L'ampleur de la contestation des populations concernées par les nombreux fuseaux de tracés présentés l'an passé était telle que ni Alain Juppé, ni Philippe Madrelle, ni Alain Rousset ne se plaindront, au fond, de cette issue temporaire.

Le préfet de Région Francis Idrac lui-même avait donné, a posteriori, raison au président du Conseil général en proposant des études complémentaires sur les deux hypothèses de tracés au nord, via le Blayais et le Cubzagaïs, à remettre au-delà des scrutins nationaux et locaux en vue.

Le troisième a trait au développement de la Gironde et de l'Aquitaine. La montée en puissance du rail, sur lequel les pouvoirs publics s'approprient à mettre le paquet dans le contrat de projet signé lundi prochain, ne sera pas suffisante.

La noia de camions qui traversent le département et la région ne diminuera pas. L'Aquitaine — et c'est sans doute tant mieux pour son avenir — est au centre de ces échanges. Elle en souffre. A-t-elle pour autant besoin d'un contournement autoroutier ? C'est ce débat qu'il faut aujourd'hui reprendre sereinement et publiquement. Sans doute assez vite. En le menant au fond.

Il n'y a plus de grands projets qui puissent être imposés aux populations. Sans doute le sens profond de l'annulation de la décision du ministre de l'Équipement et des transports. Elle est plus politique que juridique.

Jean-Bernard Gillès

PERSPECTIVES. Trois hypothèses : le projet de contournement est enterré, l'État fait appel de la décision ou relance une procédure pour un nouveau débat public

Rien avant fin 2008

► **CASE DÉPART.** En invalidant le feu vert accordé le 14 mai 2004 par le ministre des Transports Gilles de Robien au principe d'un grand contournement de l'agglomération bordelaise, le tribunal administratif renvoie le projet à la case départ (lire en page 1-9), ou l'enterre. Comment le feuilleton peut-il maintenant rebondir ?

Jean-Paul Vigneaud

Que va-t-il se produire maintenant ? C'est la question qui trotte depuis hier. Sauf du côté des opposants : « Le grand contournement est définitivement enterré, il n'y en aura plus ! » affirment-ils haut et fort. Cela pourrait être le cas, effectivement, mais rien de bien sûr encore, car il faudra bien trouver une solution pour faire face à l'évolution du trafic routier. Tous les experts sont unanimes pour dire qu'un transfert d'une partie du fret sur rail ne suffira pas à régler les problèmes rencontrés.

Si le projet demeure, maintenant, il va énormément prendre du retard, la machine ne pouvant absolument pas se remettre en route immédiatement. Deux hypothèses à ce stade : les services de l'État font appel de la décision du tribunal administratif ou relancent une procédure de débat public.

Un appel devant la cour. Si les services de l'État font appel de la décision, ils attendront évidemment d'avoir suffisamment d'éléments pour rejeter les arguments avancés par les opposants et être certains de gagner cette fois-ci. Ce qui ne peut se régler en huit jours.

Ensuite, il ne suffit pas de faire appel pour que l'affaire soit traitée aussitôt. Généralement, à Bordeaux, les affaires viennent devant la cour d'appel un an et demi voire deux ans après avoir été jugées devant le tribunal ad-



Pour les opposants qui n'ont cessé de manifester, comme ici en juin 2006 à Bordeaux, le grand contournement est enterré. PHOTO ARCHIVES GUILLAUME BONNAUD

Dominique Perben

Envie de faire appel. Présent hier au Meeting de Nicolas Sarkozy, Dominique Perben, le ministre de l'Équipement, a pas caché un certain scepticisme à la décision du tribunal administratif de Bordeaux. « Je note que le tribunal n'a pas suivi la procédure de consultation de la République, ce qui n'est pas suffisant pour que je prenne acte de cette décision que je n'ai pas à com-

menter, je vais faire examiner les tentus du jugement par mes services. Et je prendrais ensuite la décision qu'il convient d'appeler, ma position est plutôt de faire appel. Mais je veux prendre le temps de réfléchir. Si finalement nous devons relancer un débat public, je ne peux dire avec précision à quel horizon s'établirait la construction du grand contournement.

ministratif. Ce qui veut dire que le dossier du grand contournement pourrait être seulement audienté à la fin de l'année prochaine, voire plus tard.

Un nouveau débat public. Imaginons maintenant que les services de l'État prennent en compte le souhait des élus, celui de Philippe Madrelle ou d'Alain Juppé par exemple : une nouvelle concertation, un nouveau débat public.

En cette période électorale, on voit mal cette hypothèse germer cette fin d'hiver. Au mois de mai, en effet, il y aura un nouveau gouvernement, donc un nouveau ministre de l'Équipement et des Transports. L'actuel ministre ne prendra certainement pas le risque de rouvrir le dossier, remettre le feu aux poudres, surtout s'il veut protéger son candidat et ami Nicolas Sarkozy. N'était-il pas à ses côtés, hier soir, au Parc des expositions de Bor-

deaux ? Si les services de l'État relancent l'idée de réaliser un grand contournement autoroutier à Bordeaux, ils ne le feront donc pas avant l'été prochain. Ceci fait, il leur faudra prévoir l'organisation d'un nouveau débat public. Ce qui prendra plusieurs mois encore. Dans le meilleur des cas, ainsi, un nouveau débat public sur le contournement pourrait avoir lieu fin 2008 ou début 2009.

Appel devant la cour ou nouveau débat, l'on ne devrait pas ainsi entendre reparler d'un grand contournement avant un an et demi. Du moins au niveau national, car au niveau départemental, le sujet reviendra inévitablement sur le tapis lors des prochaines échéances électorales, les opposants demandant à tous les candidats aux législatives, mais aussi des municipales et cantonales l'an prochain, de se prononcer contre ce projet. Sinon...

Pas d'étonnement; les esprits tournés vers le rail

Alain Rousset : « Quel gâchis ! »
« Quel gâchis ! » c'est la première réaction d'Alain Rousset, hier, en apprenant (alors qu'il se trouvait en Espagne) la décision du tribunal administratif. Le président du Conseil régional et de la Communauté urbaine de Bordeaux ne se disait pas toutefois « étonné de cette décision, dans la mesure où le gouvernement avait fait part de son choix avant la fin du débat public ».

« Cela dit, poursuit-il, le débat reste entier. Que faisons nous maintenant pour régler le problème des transports ? La rocade de Bordeaux est saturée et il y a de plus en plus de camions. Il faut vite se remettre au travail. Je relance donc l'idée d'organiser une table ronde (ou une

conférence comme le suggère maintenant Michel Sainte-Marie) pour évoquer les difficultés rencontrées et trouver les meilleures solutions. Avec vraiment tout le monde. Pour notre part, à la Région, nous nous sommes déjà mis au travail en prévoyant un vrai plan pour les transports au niveau régional, un grand schéma d'aménagement pour les années qui viennent. En donnant la priorité au ferroviaire. Ce qui, je tiens à le rappeler, n'est pas pour nous, une proposition nouvelle. Lorsque je suis arrivé à la Région en 98, cela a été l'une des mes toutes premières actions. Je me suis engagé à fond dans le projet visant à faire sauter le bouchon ferroviaire à l'entrée de Bordeaux, multiplier le nombre de trains et favoriser du même coup le report modal. »

Philippe Madrelle : « Le tribunal confirme ce que nous dénonçons. »

Philippe Madrelle, président du Conseil général, prend acte avec intérêt du jugement qui vient d'être rendu. La conclusion du tribunal administratif de Bordeaux est en parfaite adéquation avec le moratoire que j'ai demandé au ministère des Transports l'été dernier. Le tribunal administratif confirme bien ce que nous dénonçons tous. Après avoir fait face à une brutale interruption du débat public en 2003, nous avons dû subir une concertation non conforme aux règles établies et aux attentes du plus grand nombre. La logique démocratique n'a donc pas été respectée. »

Philippe Madrelle conclut : « Si l'on m'avait entendu plus tôt, nous n'aurions pas vécu une telle situation de blocage, ce qui aurait évité bien des angoisses pour les populations concernées. »

Alain Juppé : « Toutes nos énergies sur le TGV »

Hier après-midi, Alain Juppé, prenant acte du jugement rendu, a sobrement convenu « qu'il faut prendre le temps d'y réfléchir. Je suis pour que l'on mette toutes nos énergies sur le TGV. Je suis pour le tout TGV ». « Prenons le temps », a répété le maire de Bordeaux. C'est d'ailleurs en substance ce qu'il avait déjà déclaré début janvier. « Et puis, a conclu hier Alain Juppé, nous verrons plus tard les initiatives que pourra prendre l'État ».

ACHETONS OR
SUIVANT COURS DU JOUR
PAIEMENT IMMÉDIAT
• Pièces or et argent • Lingots • Débris d'or
• Or dentaire • Bijoux anciens et occasion • Plaque
• Pierres précieuses • Monnaies de monnaie
OCCMP
119, cours Alsace-Lorraine Bordeaux
Tél. 05 56 79 07 45

Réactions

Eddie Puyjalon
Délégué départemental
CPNT



► Je me réjouis du résultat positif du recours mais il reste toutefois de nombreux combats à mener et de multiples actions à organiser afin d'obtenir le retrait définitif de ce projet. CPNT continuera donc son action sur le terrain politique et utilisera toutes les instances compétentes pour faire stopper ce projet inopportun et néfaste à la qualité de la vie de nombreux Girondins.

Gérard Chausset
Vice-président
de la CUB (Verts)



► C'est un camouflet pour l'État. L'une des leçons de cette décision, c'est que l'écologie, ça ne marche pas tout seul, cela implique de la démocratie, de l'éthique, de l'écoute... Pour cette raison, nous demandons, nous Verts, la création d'un conseil métropolitain des transports et des déplacements, qui rassemblerait les collectivités locales de Libourne jusqu'au bassin d'Arcachon.

Michel Héritié

Maire PS
d'Ambarès-et-Lagrave,
initiateur de l'association
des 16 maires du fuseau 1



► La décision de justice remet en cause avec éclat la méthode de l'État. Maintenant le dossier doit être entièrement repris. Le principe même du grand contournement et le choix de passer à l'ouest ou à l'est de l'agglomération sont à nouveau posés. Il faut que l'État reprenne le débat public en tenant compte des remontées du terrain et des remarques des élus et des associations. Il est heureux que la justice soit intervenue. J'espère que jamais plus la presqu'île d'Ambarès ne sera menacée par un projet de cette nature.

Christian Mabilie

Maire de Peujard, président
de la Communauté
de communes du Cubzagais



► Il est heureux que les grands décideurs se fassent rappeler à l'ordre. La procédure repart de zéro. Ce peut être l'occasion de conduire une vraie concertation, de reprendre une réflexion très sereine sur l'ensemble des éléments et des avis. Pas de maintenir des propositions contre tous. Au risque de massacrer un territoire. Surtout en Cubzagais où nous sommes gavés d'infrastructures. Il y a un problème de société : est-ce que nous allons continuer à tout faire passer par la route ?

TÉMOIN. Le débat public de 2003 n'a pas été mené à terme. Joël Aubert était l'un des membres de la commission

Retour sur un débat avorté



Joël Aubert, à droite, avec Jacques Baggio et le président de la commission, Dominique Moyon

PHOTO ARCHIVES CLAUDE PETIT

Jean-Paul Vigneaud

La fin du débat public 2003 n'a pas seulement choqué ceux et celles qui ont participé aux réunions et qui pensaient que l'on allait prendre en compte leurs points de vue. Les membres de la commission chargés de l'organisation du débat ont été tout autant touchés et vexés par la précipitation avec laquelle les services de l'État ont annoncé leur choix.

Six personnes au total : Dominique Moyon (le président), Philippe Mathis, urbaniste, Joël Aubert, journaliste, André Pointut, ingénieur, Benoit Mornet, magistrat, et Pierre Sadran, professeur de sciences politiques. Joël Aubert témoigne de cette fin décembre houleuse.

L'impression de tromper les gens.

« Nous étions abasourdis, raconte Joël Aubert, le débat était en cours, des réunions encore programmées, de nombreuses questions demeuraient donc en suspens et nous apprenions, comme ça, que le ministère avait déjà pris sa décision. Nous avons démissionné. Non pas par coquetterie ou sous l'effet d'un coup de mauvaise humeur comme il a été dit par certains. Nous avions vraiment le sentiment d'avoir été trompés, plus grave encore, nous avions l'impression d'avoir trompé tout le monde. Tous ces gens avec lesquels nous avions noué un dialogue et avec qui nous avions pris

des engagements : dites-nous ce que vous pensez de ce projet et nous prendrons en compte tous vos points de vue ! Que voulez-vous qu'on leur dise après la décision révélée lors du CIADT du 18 décembre ? Qu'on les avait réunis et fait parler pour rien ? »

« Chacun d'entre nous a ressenti la même chose et décidé d'arrêter »

« Notre décision a été immédiate », précise bien Joël Aubert. Autrement dit, selon lui, aucune concertation particulière ou intervention de qui que ce soit pour que les membres de la commission réagissent de cette manière. « Chacun d'entre nous a ressenti la même chose et décidé d'arrêter, poursuit Joël Aubert. Nous avons d'ailleurs eu des difficultés pour nous contacter à l'époque. C'était la période des vacances de Noël. Même le président Dominique Moyon était absent, il était à l'étranger pour passer les fêtes en famille. »

« Un président qui, lui, n'a pas voulu démissionner. « Ce qui ne signifie pas qu'il ne partageait pas notre point de vue. Lui aussi était profondément choqué mais il ne voulait pas abandonner les gens qui nous avaient fait confiance. Il est donc allé jusqu'au bout pour faire remonter leurs points de vue. »

Six mois de travail inutiles. « Ce qui me désole le plus, c'est que c'était un bel exercice de démocratie participative. On y a cru, on s'est réveillé avec la gueule de bois », lâche Joël Aubert. Six mois de travail inutiles, en effet, trois mois de préparation en gros avec des réunions régulières et autant pour le lancement, l'organisation et la tenue des rencontres publiques.

Une belle fortune jetée en l'air aussi. Joël Aubert n'a plus les chiffres en tête, mais il reconnaît volontiers que le débat a coûté très cher. Ne serait-ce que le journal d'information tiré en cette occasion en plusieurs centaines de milliers d'exemplaires...

« Les choses ont été mal présentées, mal engagées ce qui a provoqué ces manifestations de colère incroyables »

Bref, un énorme gâchis qui aurait pu être encore rattrapé au moment de la récente concertation. « Ce qui n'a pas été le cas, regrette encore Joël Aubert, car les choses ont été mal présentées, mal engagées ce qui a provoqué ces manifestations de colère incroyables. Des viticulteurs prêts à sortir leurs fusils, dans mon coin, je n'avais jamais vu ça ! »

Chronologie

- ÉTÉ 1999 : Alain Juppé, Philippe Madrelle et Alain Roussier prennent position publiquement en faveur d'un contournement autoroutier de Bordeaux, présenté comme urgent.
- OCTOBRE 2003 : Lancement de quatre mois de débat public sur le principe de la super-rocade Dominique Moyon, ingénieur des Mines à la retraite, préside la commission qui pilote cette consultation, entre réunions publiques et site Internet.
- 18 DÉCEMBRE 2003 : Alors que le débat public n'est pas encore terminé, le Comité inter-ministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) acte le projet de grand contournement.
- 31 JANVIER 2004 : Après la décision gouvernementale, l'ensemble des membres de la commission du débat public, à l'exception du président Dominique Moyon, démissionne. La commission comprenait Joël Aubert, journaliste, Philippe Mathis, urbaniste, Benoit Mornet, magistrat, André Pointut, ingénieur, Pierre Sadran, professeur de sciences politiques.
- 14 MARS 2004 : Le ministre Gilles de Robien signe la décision de réaliser un contournement autoroutier de Bordeaux. Il choisit de centrer les études sur l'ouest de l'agglomération.
- 18 AVRIL 2004 : Le préfet de région Francis Idrac lance une consultation sur la base de quatre fuseaux à l'ouest.
- 14 JUIN 2004 : Alors que cette nouvelle consultation s'envenime, Philippe Madrelle, Président du Conseil général, demande un moratoire sur le projet.
- 15 JUIN 2004 : La Chambre de commerce apporte son soutien à l'un des tracés les plus courts, qui passe par la presqu'île d'Ambarès et Lagrave.
- 29 AOÛT 2004 : Le préfet Idrac présente une nouvelle carte de contournements possibles, ramené sur deux fuseaux.
- 11 JANVIER 2007 : Le préfet Idrac révèle le contenu de la réponse du ministre. Lequel donne son accord sur la partie sud qui trace la demande des études complémentaires pour les deux variantes nord.

Réactions

Alain Blanc

Coordination rive gauche

► On est très heureux de cette décision. Mais on ne baisse pas la garde : le 24 mars, on maintient l'appel à une grande manifestation dans Bordeaux; elle aura une autre saveur, nécessairement.

Christian Baqué

Coordination Haute Gironde

► C'est une surprise, cette décision apporte un souffle énorme pour notre mobilisation.

Pierre Hurmic

Verts

► Cette décision historique va faire jurisprudence. Sa vraie signification, c'est que la concertation ne pourra plus être un vœu pieu, mais devra respecter scrupuleusement les procédures.



Publié le 06-03-2007 08:02

Les Verts satisfaits

Le tribunal administratif a mis fin au projet de grand contournement de Bordeaux

"Une victoire historique." C'est ainsi que les Verts d'Aquitaine qualifient le jugement du tribunal administratif qui met fin au projet de grand contournement. Selon Pierre Hurmic, la décision du tribunal est autant politique qu'administrative. "Elle sanctionne la façon dont le ministère a interrompu le débat public en janvier 2004. C'est désormais la fin de la concertation alibi. Nous espérons que cela fera jurisprudence."



De g. à d. : Pierre Hurmic, Laure Curvaie (présidente Verts Aquitaine) et Gérard Chausset.
Photo: A.M / metro

Certes, le grand contournement de Bordeaux "aura plus fait couler d'encre que de bitume", selon le mot de Gérard Chausset, vice-président de la CUB et adjoint Vert au maire de Mérignac. Mais 18 millions d'euros avaient été alloués par la CUB pour ce chantier en novembre dernier.

Les Verts souhaitent que cette somme serve à financer les solutions alternatives à la route. Ils demandent un moratoire sur l'ensemble des projets autoroutiers et la création d'un conseil métropolitain des transports, comme c'est le cas dans d'autres villes de l'Hexagone.

RÉAGISSEZ !

Par mail : web@publications-metro.fr

Par SMS/MMS : 06 20 60 80 20

Par vidéo : [► Espace Metrofrance sur Dailymotion](#)



Aïcha EL
MAJDOUB



Accident de radiothéra
Drame : le corps d'un r
Handicapes : la jolie m
Décès de l'écrivain He
L'apprentissage du voi



Union SB-CABBG : une soirée pour mobiliser de nouveaux partenaires

Alerté par Frédéric Martini, président de l'Union SB-CABBG sur les difficultés financières rencontrées par le club. Alain Juppé, le maire de Bordeaux, a décidé d'organiser une soirée pour l'Union en mettant à disposition des dirigeants le salon d'honneur du stade Chaban-Delmas. Cette soirée qui se déroulera le 16 mars à 19h30 permettra de réunir et remercier les partenaires engagés et d'en mobiliser de nouveaux.

Bernard Artigue rempile à la Chambre d'agriculture de la Gironde

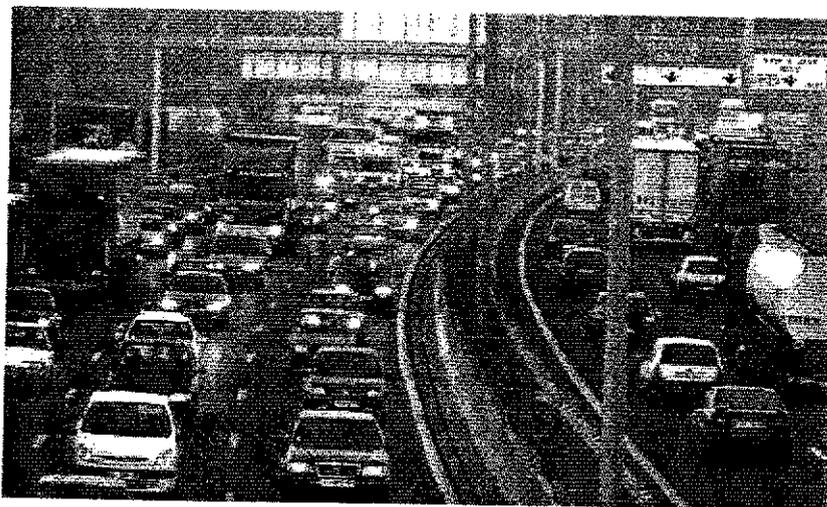
Bernard Artigue a été réélu à la présidence de la Chambre d'agriculture de la Gironde pour la mandature 2007-2013. Viticulteur à Pompignac, Bernard Artigue, 56 ans, avait été élu pour la première fois à la présidence de la Chambre en 2001. Ses trois vice-présidents seront Denis Lurton (viticulteur à Cantenac et président de la FDSEA), Joël Bonneau (viticulteur à Saint-Ciers-dur-Gironde) et Bruno Lafon (sylviculteur à Biganos).

La justice balaie le projet de grand contournement

TRANSPORTS

LE PRINCIPE MÊME DU GRAND CONTOURNEMENT A ÉTÉ ANNULÉ HIER PAR LE TRIBUNAL

Le grand contournement de Bordeaux est-il mort et enterré ? Ce n'est pas impossible. En tout cas, en décidant hier d'annuler le principe même d'un grand contournement autoroutier de l'agglomération bordelaise, le tribunal administratif a sans doute fait prendre plusieurs années de retard au projet. Voire pire ou mieux, selon que l'on se place du côté des pour ou des contre. "Ce n'est pas une victoire définitive, explique Pierre Humic, élu Verts de Bordeaux à la Communauté Urbaine (CUB), mais en gagnant du temps, nous gagnons une bataille contre ce projet. D'autant que les réalités de 2007 ne sont pas celles de 2004 et si un nouveau projet voit le jour, il devra intégrer la préoccupation du réchauffement climatique." C'est en effet la décision du Ministère des Transports datant du 14 mai 2004, que le tribunal administratif a annulé hier. Autrement dit le socle sur lequel s'appuyait la réalisation d'un grand contournement. La justice a considéré que la décision du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 de réaliser le contournement routier d'ici 2012



Le jugement rendu par le tribunal administratif remet en cause le principe même du grand contournement. Photo GB

est venue "prématurément interrompre" le débat public. Et que par conséquent, cette décision "a restreint la liberté d'appréciation du ministre (...) et vidé de son sens (la) procédure de concertation." Dans le camp des "anti", la nouvelle a été accueillie d'abord avec surprise, puisque nul ne pensait que le tribunal irait aussi loin. "Je vous avoue que nous avons d'abord eu du mal à y croire, explique Thomas Lugagne, l'un des animateurs des collectifs opposés au contournement.

Mais attention, la décision de justice n'enterre pas le projet. En revanche elle oblige à tout reprendre de zéro. Et dans tous les cas, même si l'Etat fait appel il y en a pour des années de procédure. Philippe Madrelle (PS), président du Conseil Général, qui fut l'un des premiers à militer en faveur du grand contournement, mais aussi celui qui a demandé un moratoire au ministère depuis plusieurs mois, a immédiatement réagi. "Si l'on m'avait entendu plus tôt nous n'aurions

pas vécu une telle situation de blocage, ce qui aurait évité bien des angoisses pour les populations concernées." Dès hier, des associations parmi lesquelles la Sepanso, mais aussi ici des élus, comme le vice-président (PS) de la CUB Michel Sainte-Marie, ont lancé l'idée que l'Etat profite de cette décision de justice pour réunir "une conférence sur les transports au niveau de la grande agglomération Bordeaux/Arcachon/Libourne."

■ Sébastien Marraud

GRANDS TRAVAUX. L'annulation du grand contournement révèle l'importance croissante des citoyens dans les travaux d'envergure. Sociologue à Bordeaux 2, Sandrine Rui analyse le phénomène

Le poids de l'opinion publique

Hervé Mathurin

Maitre de conférences en sociologie à l'université de Bordeaux 2, Sandrine Rui, élève de François Dubet, étudie depuis plusieurs années l'implication des citoyens dans les politiques publiques. Elle est notamment l'auteur d'un ouvrage intitulé « La démocratie en débat » (Armand Collin, 2004). Après les nombreux débats liés au grand contournement autoroutier, à la LGV mais aussi à la méthode de Ségolène Royal, son analyse prend une véritable acuité.

« **SUD OUEST** ». Quand et pour quoi a-t-on institutionnalisé les débats publics avant les grands travaux d'infrastructures ?

SANDRINE RUI. Les premiers débats ont eu lieu dans les années 1995-1996 sur des sujets conflictuels comme le canal Rhin-Rhône, le TGV Rhin-Rhône ou encore le TGV Aquitaine qui ne s'appelaient pas encore la LGV Sud Europe Atlantique. Le ministre de l'Équipement de l'époque, Jean-Louis Bianco, avait concrétisé l'idée dans une circulaire datant de 1992. C'était à la fois une démarche pragmatique et une façon de répondre à une situation de crise, en particulier au conflit phare autour du TGV Méditerranée. Mais l'intervention de la Commission nationale de débat public a été codifiée dans une loi datant de 1995. Par la suite, celle-ci a évolué pour faire de la commission, à partir de 2002, une autorité administrative indépendante.

► Est-ce une tactique pour court-circuiter les oppositions aux grands projets ?

Il y a un peu de ça, mais face à l'explosion des conflits et des recours en contentieux, on se rendait déjà compte qu'il n'était plus possible de décider comme avant. Les citoyens avaient l'im-



Sandrine Rui voit dans la participation des citoyens aux décisions une donnée irréversible. PHOTO STÉPHANE LARTIGUE

pression que l'enquête publique arrivait trop tard et qu'ils ne pouvaient plus rien faire bouger, sauf à la marge, ce qui les poussait aux actions radicales. Le fait est que la mobilisation citoyenne a fait capoter le canal Rhin-Rhône et a contribué à une nette évolution des projets TGV.

► En même temps, cette procédure retarde considérablement les décisions. N'est-ce pas dommageable ?

Le législateur a considéré que les conflits et les actions en contentieux rallongeaient déjà le temps de décision et qu'il n'y avait rien à perdre à ouvrir un cadre procédural.

► En quoi la récente décision du tribunal administratif, qui annule le principe d'un grand contournement autoroutier de Bordeaux, est-elle une nouveauté dans le processus ?

Pour ceux qui pouvaient considérer que le recours ne servirait pas à grand-chose, c'est la preuve que

le tribunal peut être sensible à leur argumentation. Mais c'est aussi le signe que tant le gouvernement que les élus prennent le risque d'entacher la procédure s'ils restent à côté du débat au lieu de s'y investir pleinement.

► Pourquoi les grands travaux étaient-ils plus facilement acceptés autrefois par la population ?

C'est vrai qu'entre le dire et le faire, le temps était beaucoup plus réduit dans les années 50 ou 60. Il suffisait qu'on décrète que tel projet était d'intérêt général pour que tout le monde suive. L'inauguration de l'aéroport d'Orly en 1961 a donné lieu à des pique-niques populaires, ce qui serait inconcevable aujourd'hui.

On sait que le progrès se paye en termes environnementaux ou sociaux. La thématique du développement durable cherche à concilier des valeurs inconciliables. On veut une autoroute pour décongestionner le trafic mais

sans les nuisances qui vont avec.

► Ces événements ne traduisent-ils pas aussi la faiblesse de l'État ?

Disons que son autorité s'est éffritée. Plus personne n'est légitime pour décider seul ce qui est juste et utile pour la collectivité. Pour les grands maîtres d'ouvrage, les années 60 représentaient un âge d'or. Depuis les années 90, ils ne comprennent plus ce qui leur arrive. Ils donnent des chiffres : des gens dans la salle leur disent qu'ils sont faux et leur demandent de faire la preuve qu'il n'y a pas des solutions modestes et modernes, alternatives à des investissements lourds, comme pour la LGV vers Hendaye.

► N'y a-t-il pas aussi chez certains protestataires une attitude individualiste, peu réceptive aux grands projets collectifs ?

Il est vrai qu'au départ la démarche est presque toujours individuelle. C'est le « not in my

backyard » (pas dans mon jardin). Mais au fil des débats les gens deviennent mieux informés, argumentent mieux et se transforment en véritables acteurs sociaux. Certains deviennent même de petits experts et on les voit ensuite s'engager sur d'autres dossiers.

► À une plus petite échelle, peut-on dire que les conseils de quartier traduisent aussi cette nouvelle donne sociétale ?

Sans aucun doute. Au début, les municipalités y sont allées prudemment, en se demandant si cette façon de faire ne se retournerait pas contre elles. À l'expérience, elles y ont trouvé leur compte. Elles se sont aperçues qu'il était plus facile de contrôler une salle avec des intérêts divergents que des groupes sociaux homogènes. Cela a permis aux maires de se poser en arbitres et de dire : « Vous voyez, vous n'êtes pas d'accord entre vous, ce n'est pas facile de trancher. De même, des associations ont profité de ces tribunes toutes préparées pour diffuser leurs valeurs, sans que cela ne leur coûte rien.

► La démocratie participative de Ségolène Royal serait donc dans l'air du temps ?

Elle nourrit son programme politique, mais pas exclusivement. Elle s'inscrit dans un mouvement plus général qui n'exclut pas la parole d'experts, d'intellectuels et les débats internes au parti. Je verrais plutôt ça comme un instrument supplémentaire de l'action publique et de l'action politique. J'observe au passage que la droite critique peu cette méthode, car cela reviendrait à décrédibiliser ce que ses élus font sur leur territoire de compétences. Quant à savoir si elle va se généraliser dans la prochaine campagne, cela dépendra sans doute de son résultat aux élections présidentielles.

Opposants

La manifestation du 24 mars maintenue

Les coordinations anticontournement de Bordeaux ne désarment pas. Elles prennent bonne note (et avec satisfaction) de la décision du tribunal administratif mais précisent que le projet de contournement présente toujours une menace pour la région Aquitaine. Aussi, restent-elles vigilantes et actives pour « obtenir l'abandon définitif de ce projet, un moratoire sur les nouvelles infrastructures de transport et la constitution d'une commission pour l'étude de transports tant individuels que communaux sur la région ».

Les coordinations maintiennent donc la manifestation qu'elles avaient prévue le 24 mars, à partir de 14 h 30, dans le cadre de la journée nationale de protestation contre les projets autoroutiers en France.

Réactions (suite)

Laurent Courbu
Président de la CCI de Bordeaux



► Dans une société où les groupes d'opinion ont plus d'importance que les intérêts économiques, je souhaite que nous puissions faire entendre la voix des chefs d'entreprise dans un dossier vital pour l'avenir de notre région. J'espère que cette décision ne signifie pas la remise en cause de la réalisation d'un grand contournement. Ce serait un coup d'arrêt fatal pour notre développement.

Aquitaine Alternatives, Sepanso et Bassin d'Arcachon Ecologie

► Au moment où l'enjeu climatique, l'épuisement des ressources pétrolières et la nécessaire sauvegarde des derniers espaces natu-

rels amènent les citoyens à contester la multiplication des projets d'infrastructures de transports, ce jugement revêt une importance nationale et fera date. C'est une belle occasion à saisir pour remettre à plat le dossier des transports en Aquitaine dans le cadre de l'instance de concertation régionale qu'elles ont maintes fois appelée de leurs vœux.

Noël Mamère
Député-maire de Bègles (Verts)



► C'est la preuve que lorsque les citoyens se mobilisent, ils sont capables d'arrêter les projets, aussi importants et avancés soient-ils. Il faut que l'on tire de tout cela des leçons. Que les hommes politiques prennent vraiment en compte les idées qui remontent du terrain comme celle que nous

proposons, nous les Verts, soit la création d'un conseil métropolitain des transports qui irait de Libourne à Arcachon.

Jean-Jacques Paris
Vice-président (PC) du Conseil général



► La décision du tribunal administratif apporte la preuve que la mobilisation peut toujours changer des choix qui paraissent inéluctables. Cela dit, il existe bien un problème crucial des déplacements dans l'agglomération bordelaise. Toutes les solutions doivent être examinées réellement avec tous les acteurs. Le temps des tables rondes au sommet entre « grands élus » est dépassé. L'opportunité nous est donnée de penser autrement les transports.

Bordeaux : le conseil municipal s'annonce chargé

La séance publique du conseil municipal de Bordeaux prévue aujourd'hui (15 heures) s'annonce chargée. Alors que le groupe Verts a posé une question écrite sur les travaux de la Bourse du travail (Bordeaux7 du 1er mars), l'union départementale CGT appelle à un rassemblement devant l'hôtel de ville sur le même thème au même moment.

Rassemblement des enfants de Tourny pour un toit et contre l'exclusion

Ceux que l'on a baptisé les enfants de Tourny (Don Quichotte) et leur collectif de soutien appellent à un rassemblement aujourd'hui à 15h. Le cortège partira des allées de Tourny et rejoindra la mairie où une délégation demandera à être reçue par le maire afin "d'exiger le respect des lois et de la constitution en matière de logement" mais aussi "un toit et un encadrement social et sanitaire".



LE PRÉFET AU SECOURS DE L'ESTURGEON

Le Préfet de Gironde a refusé vendredi l'autorisation à la société "Les Gravières de Saintonge", d'exploiter une gravière dans l'estuaire de la Gironde, plus précisément dans le chenal de Saintonge situé sur la commune de Saint-Ciers-sur-Gironde. L'arrêté préfectoral met en avant le risque que ce type d'exploitation "pourrait faire peser sur la sauvegarde de l'esturgeon européen". Cette décision intervient plus de dix ans après la demande d'autorisation de la société. En 1998, le Conseil supérieur des Installations classées avait émis un avis favorable à cette exploitation, tandis qu'en 2004, un comité scientifique avait rédigé un rapport dans lequel il notait que les extractions projetées ne semblaient pas "compatibles avec la sensibilité du milieu".

Photo CG33

Grand contournement : les répliques du séisme

TRANSPORTS QUELLES SONT LES CONSÉQUENCES DE LA DÉCISION DU TRIBUNAL SUR L'AVENIR DU CONTOURNEMENT ?

Ce qui s'est passé

À la surprise des associations qui avaient saisi le tribunal administratif, celui-ci a décidé d'annuler la décision du Ministre de l'Équipement du 14 mai 2004 qui retenait le principe de la réalisation d'un contournement de Bordeaux. La justice a estimé que le débat public avait été interrompu prématurément. Le 18 décembre 2003, alors que le débat se poursuivait, le Ministère avait pris la décision de lancer le projet de contournement.

Ce qui va se passer

L'État a deux mois pour faire appel de cette décision. S'il fait appel et que la Cour d'appel lui donne raison, on revient à la situation d'avant vendredi dernier. De nombreux élus et des associations proposent un moratoire (Philippe Madrelle) ou une conférence (Michel Sainte-Marie, Alain Rousset) pour régler le problème des transports. Si la Cour d'appel ne lui donne pas raison ou qu'il



Les anti-contournement maintiennent leur manifestation du 24 mars Photo DR

ne fait pas appel, il faut tout reprendre de zéro.

Ceux qui sont pour

Jusqu'à vendredi dernier, tous les élus (exceptés les Verts) étaient pour un grand contournement. Juppé (UMP), Madrelle (PS) et Rousset (PS) avaient fait une déclaration commune à l'été 1999. Laurent Courbu, président de la CCI, estime que Bordeaux prend de gros risques économiques à ne

pas réaliser ce chantier. Mais Juppé dit depuis quelques mois qu'il faut prendre le temps de la réflexion et met en avant la voie ferrée, tout comme Alain Rousset.

Ceux qui sont contre

De très nombreux maires des communes concernés et des milliers d'anonymes s'y opposent. Ils ne veulent pas crier victoire et prévoient une grande manifestation le 24 mars.

Le projet d'autoroute contournant Bordeaux est annulé par la justice

LE MONDE | 06.03.07 | 17h03 • Mis à jour le 06.03.07 | 19h17
BORDEAUX CORRESPONDANTE

Les opposants au "grand contournement de Bordeaux", un projet de rocade à deux fois deux voies et péage contournant l'ouest de l'agglomération bordelaise, viennent de remporter, de façon assez inattendue, une "grande victoire". Dénonçant un "vice de procédural substantiel", le tribunal administratif de la ville, saisi par huit associations de défense de l'environnement, a annulé, jeudi 1^{er} mars, une décision ministérielle datant de mai 2004, qui entérinait le principe même du projet.

Sur la lancée, l'association Aquitaine Alternatives a déposé un autre recours, vendredi 2 mars, à Bordeaux, afin de faire annuler la décision du ministre des transports de demander, en janvier, la poursuite des études sur une partie du tracé. Celui-ci traversait des vignobles, notamment à proximité de Margaux, et des zones protégées.

Les premières brèches avaient été ouvertes en 2003, deux mois seulement après l'ouverture du débat public sur le principe et le passage de cette autoroute. Le 18 décembre 2003, le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) annonçait que le grand contournement serait "réalisé ou engagé d'ici 2012". A cette date, pourtant, le débat public, dont l'objectif était de collecter les avis du public, des élus et des socioprofessionnels pour les remettre au ministère de l'équipement, chargé du choix final, était toujours en cours. La nouvelle avait entraîné la démission de la commission particulière du débat public.

UN COUP D'ARRÊT SPECTACULAIRE

Pour différentes raisons, la plupart des élus locaux, même les plus farouches défenseurs du projet, tels Philippe Madrelle, président du conseil général de la Gironde, ont salué ce coup d'arrêt porté à un projet dont le coût est estimé entre 1,1 et 1,6 milliard d'euros. Avec l'espoir plus ou moins affiché qu'il ne soit pas totalement enterré : "Il faut reprendre le dialogue et faire comprendre que cette infrastructure est nécessaire, sinon Bordeaux et la Gironde seront asphyxiés à moyen terme", a ainsi déclaré le président du conseil général sur France Bleu Gironde.

La situation embarrasse le ministère de l'équipement, qui n'a toujours pas fait connaître de position officielle. S'il ne fait pas appel, la décision du tribunal administratif fera jurisprudence et le projet aquitain devra repartir de zéro, avec l'organisation d'un nouveau débat public. Une chose est certaine : au regard des échéances politiques à venir, le projet devrait rester en suspens de longs mois.

Ses opposants demandent son abandon pur et simple, en faveur d'alternatives ferroviaires et maritimes pour le fret et, pour la circulation automobile, de la réactivation de la voie de ceinture de chemin de fer, du développement du covoiturage et d'une réflexion sur les circuits d'approvisionnement des entreprises. A l'instar des Verts Aquitaine et du Parti communiste, ils demandent également la convocation d'un conseil métropolitain des transports et des déplacements.

Sur le plan national, cette décision conforte la volonté de nombreuses associations de voir instaurer un moratoire sur les projets autoroutiers français. Quelle qu'en soit l'issue juridique, le cas bordelais servira de contre-exemple pour les prochains débats publics et de leçon en termes d'information politique aux gouvernements à venir.

Claudia Courtois

Article paru dans l'édition du 07.03.07

GRAND CONTOURNEMENT. Aquitaine Alternatives a déposé un recours pour faire annuler la décision du ministre demandant en janvier dernier la poursuite des études en vue de l'avant-projet sommaire

Les opposants jouent à fond la sécurité

■ Comme chacun sait, les opposants au grand contournement ont remporté une belle victoire jeudi dernier avec le jugement du tribunal administratif de Bordeaux annulant la décision ministérielle du 14 mai 2004 retenant « le principe de la réalisation d'un contournement autoroutier de Bordeaux et décidé sa mise en œuvre ».

Ce jugement signifie bien que le projet est totalement à l'arrêt et que toutes les décisions prises après le 14 mai sont également nulles. Notamment la décision ministérielle datée du 3 janvier dernier (révélée par le préfet à la mi-janvier), un courrier indiquant que la partie sud du tracé est définitivement retenu, que des analyses complémentaires sont souhaitables pour les deux

variantes nord (l'une passant par le Blayais, l'autre reposant sur la presqu'île d'Ambès), et que les études peuvent se poursuivre en vue de l'avant-projet sommaire.

« L'annulation de cette décision du 3 janvier coule de source, indique Aquitaine Alternatives, mais nous voulons absolument que ce point soit clarifié par le tribunal administratif ». Aussi, par sécurité, l'association vient-elle de déposer un recours devant le même TA pour demander l'annulation pure et simple de la décision du 3 janvier. Un dépôt de recours ultra rapide et avec un maximum d'éléments juridiques pour éviter, selon ses propres termes, « de se faire piéger » au cas où l'État ferait appel de la décision récente du tribunal admi-

nistratif et continue, en attendant l'arrêt de la cour administrative, les études engagées sur les tracés en pointillés.

Soutien général. Ce recours a été déposé le 2 mars soit un jour avant la fin du délai fatidique de deux mois. « En théorie, le délai commence à partir du jour où la décision est publiquement annoncée (dans le cas présent c'était à la mi-janvier) mais par sécurité nous avons pris la date du 3 janvier en compte (date de signature officielle du courrier). Ainsi, ne pourra-t-on pas ici encore nous dire que nous sommes intervenus trop tard ».

Ce recours a été déposé par la seule association Aquitaine Alternatives mais l'ensemble des associations opposées au grand

contournement devraient le soutenir.

Ce que confirmeront hier soir les participants à une réunion de collectifs d'opposants dans le Blayais. Selon les propos tenus à cette occasion le recours d'Aquitaine Alternatives pourrait être soutenu par la Sepanso, Bassin Arcahcon Ecologie, la CLCV Gironde, Vive la Pofêt, Sauvons Cubzac, Marcheprime dit non, Medocxigène, l'association de défense des sites et habitants de Haute-Gironde ainsi que le groupement des chasseurs du Blaysi et Cubzaguais. Le recours étant déposé, il leur suffit de signer tout simplement un document de soutien. Ce que les associations vont faire dans les jours qui viennent.

■ J.-P.V.

8 Mars. 2007

GRAND CONTOURNEMENT. Les Verts prônent l'abandon de tout projet

Une nouvelle réflexion sur les transports

■ Pour les Verts d'Aquitaine le retoquage par le tribunal administratif du Grand contournement autoroutier est une date « historique ». La présidente Laure Curvale, vice-présidente de la CUB, en appelle à un changement complet d'optique sur les transports. Priorité aux transports collectifs et au fret ferroviaire, exigence d'un moratoire sur l'ensemble des projets autoroutiers. De plus, le parti écologiste vient de proposer de créer un conseil métropolitain des transports et déplacements réunissant l'ensemble des autorités organisatrices des transports (Etat, conseil régional, conseils généraux)

ainsi que les acteurs associatifs. Cette instance « prospective » aurait vocation à faire des propositions alternatives.

Hérité du passé. Pour Gérard Chausset, vice-président de la CUB, le Grand Contournement est un « projet archaïque » qui repose sur des schémas hérités du passé. « Quand le Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIADT) a vidé de son sens le débat public engagé en prenant position pour le Grand Contournement, les Verts ont été les seuls à s'insurger contre ce déni de démocratie ». L'élu bordelais Pierre Hurmic estime que le

tribunal administratif a ainsi sanctionné « une concertation alibi ». Quant au fond, il juge que les projets autoroutiers (2 900 km dans la prochaine décennie) sont en contradiction avec les objectifs proclamés de lutte contre l'effet de serre. « Les gaz à effet de serre ont augmenté de 23 % en cinq ans et 27 % de ces gaz sont provoqués par le transport routier. » Se basant sur une étude de la DDE, il jure que « le contournement n'apportera pas de solution pérenne au problème de congestion de la rocade, qui est essentiellement lié aux trafics locaux. »

: C.G.

295 € * par mois.

■ Autoradio CD avec 6 HP

Le projet d'autoroute contournant Bordeaux est annulé par la justice

Le tribunal administratif de Bordeaux a donné suite à la demande de huit associations opposées à ce projet, dont le tracé traverse vignobles et zones protégées

BORDEAUX
CORRESPONDANTE

Les opposants au « grand contournement de Bordeaux », un projet de rocade à deux fois deux voies et péage contournant l'ouest de l'agglomération bordelaise, viennent de remporter, de façon assez inattendue, une « grande victoire ». Dénonçant un « vice de procédural substantiel », le tribunal administratif de la ville, saisi par huit associations de défense de l'environnement, a annulé, jeudi 1^{er} mars, une décision ministérielle datant de mai 2004, qui entérinait le principe même du projet.

Sur la lancée, l'association Aquitaine Alternatives a déposé un autre recours, vendredi 2 mars, à Bordeaux, afin de faire annuler la décision du ministre des transports de demander, en janvier, la poursuite des études sur une partie du tracé. Celui-ci traversait des vignobles, notamment à proximité de Margaux, et des zones protégées.

Les premières brèches avaient été ouvertes en 2003, deux mois seulement après l'ouverture du débat public sur le principe et le passage de cette autoroute. Le 18 décembre 2003, le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) annonçait que le grand contournement serait « réalisé ou engagé d'ici 2012 ». A cette date, pourtant, le débat public, dont l'objectif était de collecter les avis du public, des élus et des socioprofessionnels pour les remettre au ministère de l'équipement, chargé du choix final, était toujours en cours. La nouvelle avait entraîné la démission de la commission particulière du débat public.

Un coup d'arrêt spectaculaire

Pour différentes raisons, la plupart des élus locaux, même les plus farouches défenseurs du projet, tels Philippe Madrelle, président du conseil général de la Gironde, ont salué ce coup d'arrêt porté à un projet dont le coût est estimé entre 1,1 et 1,6 milliard d'euros. Avec l'espoir plus ou moins affiché qu'il ne soit pas totalement enterré : « Il faut reprendre le dialogue et faire comprendre que cette infrastructure est nécessaire, sinon Bordeaux et la Gironde seront asphyxiés à moyen terme », a ainsi déclaré le président du conseil général sur France Bleu Gironde.

La situation embarrasse le ministère de l'équipement, qui n'a toujours pas fait connaître de position officielle. S'il ne fait pas appel, la décision du tribunal administratif fera jurisprudence et le projet aquitain devra repartir de zéro, avec l'organisation d'un nouveau débat public. Une chose est certaine : au regard des échéances politiques à venir, le projet devrait rester en suspens de longs mois.

Ses opposants demandent son abandon pur et simple, en faveur d'alternatives ferroviaires et maritimes pour le fret et, pour la circulation automobile, de la réactivation de la voie de ceinture de chemin de fer, du développement du covoiturage et d'une réflexion sur les circuits d'approvisionnement des entreprises. A l'instar des Verts Aquitaine et du Parti communiste, ils demandent également la convocation d'un conseil métropolitain des transports et des déplacements.

Sur le plan national, cette décision conforte la volonté de nombreuses associations de voir instaurer un moratoire sur les projets autoroutiers français. Quelle qu'en soit l'issue juridique, le cas bordelais servira de contre-exemple pour les prochains débats publics et de leçon en termes d'information politique aux gouvernements à venir. ■

CLAUDIA COURTOIS