



PAROLES D'ACTEURS

LE DEBAT : UN EXERCICE DE DEMOCRATIE LOCALE PARTICIPATIVE

Notre association, impliquée depuis plus de 65 ans dans la démocratie locale participative à Pessac puis sur la Communauté Urbaine de Bordeaux et son aire métropolitaine, se félicite de l'ouverture d'un débat public sur « *le contournement autoroutier de Bordeaux* » dans le cadre d'une commission particulière chargée de l'organiser, en application des dispositions de la loi relative à la démocratie de proximité.

Il faut d'abord remercier les membres de la commission qui ont accueilli nos demandes pour informer le plus largement possible les syndicats et comités de quartier de Pessac, car on ne peut envisager un *débat sérieux et éclairé sans documents préalables*. A cet égard la réalisation de supports « papier » et Internet est une excellente chose. Il serait souhaitable d'ailleurs de faire perdurer ce site dans des conditions à définir peut-être dans un dossier « archives » du site de la commission nationale pour ne pas perdre ce capital documentaire.

Les débats proprement dits étaient présentés de manière pédagogique mais le public véritable était peu présent, les associations ayant pris une place prépondérante voire contraignante pour certaines d'entre elles pour garantir une libre expression nuancée sortant du moule du prêt à penser.

Les colloques étaient particulièrement intéressants pour enrichir le débat, mais ils démontrèrent la complexité des problématiques posées par le sujet.

C'est pourquoi, même si certains quartiers se sont ouvertement prononcés *pour* le projet par l'ouest, au lieu de répondre de façon sommaire ou par oui ou par non aux questions :

- Un contournement de Bordeaux est-il opportun ?
- Si oui par l'est ou par l'ouest ?
- Dans ces deux hypothèses quel cahier des charges ?

notre association a préféré tracer les *pistes de réflexion* suivantes soumises aux quartiers lors de son conseil d'administration du 10 décembre 2003.

DES PISTES DE REFLEXION POUR LE DEBAT

Ces pistes de réflexion sont bâties à partir d'un nouvel intitulé du débat. En effet le titre choisi de « *projet de (grand) contournement autoroutier de Bordeaux* » qui a le mérite de la simplicité mais ne reflète pas la complexité du dossier ni une réalité :

- Pour parler de (grand) contournement il faudrait qu'il en existe un (même petit) ce qui n'est pas le cas de la rocade, boulevard intérieur à la CUB assurant également les fonctions de *continuité* et de *distribution* des autoroutes convergeant sur l'agglomération pour le trafic de *transit*.
- Le terme *contournement* peut évoquer une possibilité, à terme, de bouclage.
- Le qualificatif de « *grand* » souvent entendu peut laisser supposer une nature pharaonique du projet, or il s'agit d'un projet entre 40 et 95 kilomètres !
- Le caractère exclusivement *routier* du projet semble ne pas prendre en compte les autres modes de transport.
- Enfin la seule référence géographique à *Bordeaux* paraît ignorer les incidences régionales, nationales et européennes du projet.

Le nouveau titre proposé certes plus long mais plus complet serait alors :

« LE PROJET DE CONTINUITÉ AUTOROUTIÈRE DE L'AXE NORD SUD EUROPE ATLANTIQUE AU NIVEAU DE L'AGGLOMÉRATION BORDELAISE DANS LE CADRE D'UN PLAN INTERMODAL VOLONTARISTE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DES TRANSPORTS »

- **Continuité autoroutière** : c'est le problème fondamental de la *solution de continuité* d'une autoroute qui entre sur l'agglomération bordelaise par la rocade mêlant le trafic *interne* et le trafic de *transit*. Les habitants refusent ce *mur de camions* en transit sur l'agglomération source d'accidents, de pollutions sonores et atmosphériques et de saturation. La mise à 2X3 voies de la rocade ne répond pas à ce problème de distinction des trafics, aggrave la situation des riverains, lui fait perdre l'aspect de route-parc préconisé dans le schéma de cohérence territoriale et constitue un obstacle au développement économique du fait de sa saturation fréquente. L'idée de *continuité* sur un axe donné exclut l'idée, à terme, de rocade ou de super rocade, de bouclage ou de nouveaux contournements.
- **Axe nord sud Europe atlantique** : c'est l'axe majeur reliant la péninsule ibérique (et plus tard l'Afrique) aux pays du nord de l'Europe. Cette précision souligne l'importance internationale du chaînon autoroutier manquant et celle des flux de déplacements en cause.
- **Au niveau de l'agglomération bordelaise** : c'est l'incidence locale du projet affectant la communauté urbaine et l'aire métropolitaine. Le projet permet le drainage du trafic de transit, le désenclavement des zones traversées (à l'ouest le Médoc) et la mise en œuvre de *l'intermodalité* en fonction du parti choisi (l'ouest en intermodalité avec *l'aéroport* et la zone *portuaire* du Verdon. En revanche l'est offre essentiellement une *interconnexion des autoroutes* convergeant sur l'agglomération qui peut être réalisée par ailleurs au moyen de barreaux de liaison successifs comme indiqué dans le schéma de cohérence territoriale). La réalisation du projet permet notamment à la CUB de mieux maîtriser son propre plan des déplacements urbains en écartant le transit de l'agglomération.
- **Plan intermodal volontariste** : c'est la volonté des pouvoirs publics régionaux, nationaux et européens de contrer la tendance au développement constant du transport routier jugé inacceptable et de *favoriser le report modal* sur le maritime et le fer. Certains avancent l'idée que ce report modal associé à une diminution du trafic global permettrait de faire l'économie du projet. Or cette hypothèse de réduction du trafic apparaît peu vraisemblable tant que le développement économique (souhaitable et souhaité) ne peut être dissocié du développement des échanges (fondement des sociétés humaines). En outre les spécialistes des modes de transports par voies maritime et ferrée indiquent que la croissance attendue du trafic global ne pourra être absorbée uniquement par ces deux modes, même si des efforts massifs sont réalisés en leur faveur directement ou indirectement (comme créer une ligne TGV est de nature à dégager des sillons au profit du fret sur les voies traditionnelles). Mais contrairement à une idée répandue selon laquelle « l'offre crée la demande » la diminution du fret ferroviaire ces dernières années apporte un démenti à cette affirmation. Ainsi l'offre matérielle ne suffit pas pour susciter la demande des chargeurs qui exigent aussi une *offre qualitative*. C'est dire qu'au-delà de la volonté des pouvoirs publics pour réaliser des infrastructures alternatives à la route, l'opérateur devra aussi améliorer la *qualité de ses services*. De même la réalisation du projet n'est pas de nature, en soi, à augmenter le trafic routier car le « jeu » se fait à sommes nulles (ce qui sera *en plus* sur la nouvelle infrastructure routière sera *en moins* sur la rocade). C'est à un *rééquilibrage volontaire* des différents modes de transports notamment par un report

modal vers le fer et le maritime que les pouvoirs publics doivent procéder par la voie du financement : aides fortes aux infrastructures ferroviaires et maritimes favorisant le report modal avec optimisation des services rendus, mise en concession du projet et donc paiement par l'utilisateur (obligé pour les poids lourds en transit) et sans oublier aussi qu'il faut faire jouer la *complémentarité* des différents modes de transports.

- ***Développement durable des transports*** : c'est la conciliation des aspects économiques, sociaux et environnementaux avec la participation des habitants. Tous les *acteurs économiques* soulignent l'intérêt du projet et les risques d'asphyxie qu'entraînerait sa non réalisation. Sur le plan social c'est la forme urbaine et notamment *l'étalement urbain* qui est visé. A cet égard la limitation du nombre d'échangeurs donnant sur de petits nœuds urbains existants est de nature à réduire le risque sachant que des facteurs d'étalement plus importants existent : aspiration forte d'avoir la ville à la campagne (le syndrome d'Alphonse Allais), prix du foncier, valorisation des sols par les maires (soumis à l'élection) au travers des plans locaux d'urbanisme...La maîtrise des sols doit être imposée avec le projet au niveau du schéma de cohérence territoriale pour une durée importante non révisable. L'aspect environnemental du projet est le plus sensible. Les habitants sont attachés à la préservation et à l'amélioration de leur cadre de vie tout en précisant que l'élément prioritaire de la nature à protéger c'est *l'Homme* et que celui-ci est multiple, complexe contradictoire et schizophrène : c'est un travailleur, un citoyen, un habitant d'un lieu, un parent d'élèves, un sportif, etc...! C'est pourquoi tout devra être mis en œuvre pour minimiser les impacts environnementaux négatifs. ***Mais aussi une fois la décision de réalisation du projet prise, il est souhaitable que tous les participants au débat s'unissent pour assurer la meilleure insertion possible du projet conciliant ses divers aspects sur la base du plus grand dénominateur commun.***

En conclusion l'exercice de démocratie locale participative est appelé à se poursuivre et la Fédération des syndicats et comités de quartiers de Pessac y prendra sa place.