

Monsieur le PRÉSIDENT de la C.P.D.P.

Reçu le - 8 DEC. 2003

Objet: Projet de contournement autoroutier de BORDEAUX.

Quelques remarques éparées.

Lors du débat public du 28.11.2003 à l'I.E.P., j'ai renoncé à me rajouter à la pléthore d'intervenants (dont un qui ne voulait pas rendre le MICRO!).

Aussi, c'est par la présente que j'ai l'honneur de vous faire part des quelques remarques éparées que j'avais en tête.

- L'OPPORTUNITÉ DU PROJET. Les importantes difficultés actuelles s'aggraveront et deviendraient insupportables à l'horizon 2020 selon le postulat extrapolatoire avancé. Et ce en raison notamment de la croissance du trafic de TRANSIT européen des PL.

Le projet se pose en solution pour remédier aux effets néfastes de cette situation hypothétique, mais laisse de graves inquiétudes (problème de la saturation de la rocade non réglé, report possible de bouchons en amont et aval de BORDEAUX, pérennisation de la solution non assurée, impacts environnementaux, économiques, sociaux, humains sur l'Aquitaine, et la Gironde en particulier).

C'est pourquoi, on peut se demander s'il ne serait pas préférable qu'une véritable volonté politique européenne s'attache d'urgence à consacrer efforts et capitaux aux sur-développements et aménagements ferroviaires et de cabotage européens nécessaires afin de juguler la croissance du trafic routier PL. Bien évidemment, vu la cause, le financement devrait être essentiellement européen.

Quant aux éventuels avantages du projet au regard de la situation locale, peut-être pourraient-ils être obtenus malgré tout au moyen d'aménagements sectoriels (aéroport, Médoc, ports...) avec des nuisances bien moindres, meilleure utilisation de l'existant avec réglementations assorties.

~~Parce~~ quoiqu'il en soit, la balance inconvénients - coûts lato-sensu / avantages selon la "bibli" en la matière (arrêt C.E. ASS. 28.5.1971 VILLE NOUVELLE EST REC. 409 CONCL. BRAIBANT) qui ne saurait s'exprimer qu'en chiffres, et partant la faisabilité du projet, ne pourront être appréciées qu'à un stade beaucoup plus fin du projet: localisation de la bande de 1000 M, voire même de 300 M. A ce sujet, il semble que le coût de 1.100 M £ (page 45) ne couvre que le montant des travaux, et non celui des expropriations et indemnisations de toutes sortes (exploitations, commerces, services, habitats, qui ne peut qu'être énorme.

- L'ÉTALEMENT URBAIN. Le projet a le souci de le rationaliser afin d'éviter son anarchie, et fait état des outils pour ce faire (page 60). Dans la mesure où le projet serait exécuté, il y a lieu là aussi d'être inquiet quant à l'efficacité des outils susvisés et des formules les concernant.

- « A travers l'intercommunalité et les partenariats locaux... rechercher la convergence des objectifs et des intérêts... - L'Etat n'a pas de rôle direct et ne peut donc assurer que les mesures développées seront prises.

- - - Etat incitateur... - ... schémas d'aménagement pour éviter la création anarchique de zones d'activités... dans les communes situées hors des périmètres administratifs (?) et sur des territoires concurrentiels non régulés (?). - ... défaut, l'Etat... initiative d'une Directive Territoriale d'Aménagement. - ... les meilleures garanties... orientations fixées au schéma-directeur... ».

Inévitablement il y aura de multiples vues et intérêts contradictoires entre les diverses collectivités publiques intéressées plus ou moins directement, et d'autres émanant d'entités ou individus plus ou moins influents. Aussi, il est à craindre que la seule existence des outils cités ne soit dérisoire, sans l'intervention d'un arbitre muni des moyens décisionnels nécessaires, et décidé à faire respecter un véritable intérêt général dans l'aménagement du territoire.

On touche là aux limites de la décentralisation, l'Etat seul pouvant transcender les éventuels clivages locaux, et faire prédominer ledit intérêt général.



Un cas concret qui a plusieurs fois défrayé la chronique du journal SUD-OUEST, et qui est toujours actuel, pourrait illustrer le problème évoqué ci-dessus :

- Dans le cadre du S.D.A.U., la commune de CANÉJAN (HORS CUB, actuellement en communauté de commune avec CESTAS) a créé une importante zone d'activité "ACTIPOLIS" avec vocation d'extension, sans réalisation d'une voie d'accès et de dégagement adaptée, pour les nombreux P.L. se rendant aux conséquentes entreprises de logistique accueillies. La totalité du trafic, intense de jour et de nuit, s'effectue par l'avenue de la POTERIE à GRADIGNAN (CUB), voie située en zone d'habitat du P.O.S. de l'époque, au grand désarroi des riverains, la commune de CANÉJAN ayant interdit tout accès des P.L. dans son territoire. Ainsi, il y a incompatibilité de l'accès routier à ACTIPOLIS avec son tracé en bordure d'une zone d'habitation prévue au P.O.S. Or l'article L 122.1.1 du code de l'urbanisme disposait que « Les programmes et les décisions administratives qui les concernent (les schémas-directeurs) doivent être compatibles avec leurs dispositions ». De plus l'article R 122.27 précise notamment que doivent être compatibles avec les dispositions des schémas : les P.O.S. et les grands travaux d'équipement.

Dans l'élaboration des schémas-directeurs et des P.O.S. (maintenant des P.L.U.), en concertation entre les diverses collectivités concernées, l'Etat-arbitre est un acteur privilégié en vue d'aboutir à une articulation cohérente des diverses zones en cause afin de ménager les intérêts supra-communaux.

Dans le cas cité, il y a eu un hiatus faisant incompatibilité entre une zone d'activités économiques et un P.O.S. permettant l'habitat, du fait de la non-prévision d'une voirie routière adaptée. L'exigence légale de compatibilité qui s'impose n'a pas été satisfaite. Et actuellement, malgré les pourparlers locaux engagés, sans une volonté transcendant les divergences, une solution valable de rattrapage ne paraît pas en vue. Or seul l'Etat peut (et devra) décider.

C'est pourquoi à travers ce cas, s'agissant de la multiplicité d'étalements urbains possibles dans le cadre du projet de contournement, il m'apparaît souhaitable que l'Etat ne se contente pas d'inciter, joue pleinement son rôle d'arbitre et applique le cas échéant les décisions nécessaires.

— RISQUES ENVIRONNEMENTAUX: Juste effleuré dans le cadre de vie (page 53), l'impact visuel, après discussion avec des personnes "en situation", apparaît très important... à leurs yeux. Souhaitant continuer à m'exprimer selon l'évolution du projet, je vous prie, Monsieur le Président, de croire à ma parfaite considération.

GRADIGNAN le 04.12.2003

*deuant*