

Hervé PELTIER  
PLASSAC.

Le 6 Janvier 2004

Résidant principal à Plassac (Blaye) et secondaire à Soulac (Médoc), je me sens particulièrement concerné par ce projet qui permettra peut-être à mes enfants de s'affranchir un jour des contraintes financières et horaires du SMD (service maritime départemental), auxquelles on ne peut échapper qu'en se plongeant dans le cauchemar du pont d'Aquitaine et de la rocade bordelaise. Hors sujet, je trouve étonnant qu'un tarif préférentiel ne soit pas appliqué, par le Conseil Général de la Gironde, aux doubles résidents (et contribuables) qui empruntent régulièrement les services de transbordeurs départementaux (comme, p.ex., pour le pont de la Charente à Rochefort..) : mais le discours encourage le développement de transports autres que la route !

A travers ce que j'ai lu sur le projet, il me semble que tout a été dit et écrit. Trop peut-être, car à la lumière de l'étude, toute décision s'apparente à un véritable casse tête et l'on voit difficilement comment en sortir, sinon en disposant d'arguments (sonnants et rébuchants) décisifs. Compte tenu des objectifs (réels) de ce projet lié à l'envahissement de la région par le trafic routier avec la péninsule ibérique, il ne paraîtrait pas aberrant que le financement en soit assuré par l'Espagne, le Portugal et l'Union européenne.

Sur l'opportunité du projet, je me sens en plein accord avec la position réaliste de D.U.R.R.A.B.L.E. avec toutes ses constatations et ses réticences. L'angélisme du collectif "Bordeaux incontournable", à base de "yaka" "faucou" résiste bien mal au vécu quotidien d'une bonne partie de la population locale ou en transit. Bien sûr que, en relatif, il faut privilégier le ferroviaire et le maritime; bien sûr qu'il faut éviter de créer un aspirateur à camions; mais bien sûr aussi que les bouchons ne feront que se développer, avec leur cortège d'agressions nerveuses, de pertes de temps et de gaz d'échappements. Il paraît difficile de s'arrêter à une conception malthusienne du transport, sinon à modifier le caractère même de notre société : qui y est réellement prêt ? Pas plus que le travail, l'échange de marchandises ne semble être un gâteau limité que l'on pourrait se contenter de partager autoritairement. Incitation forte, très forte, oui ; orientation claire et convaincante, oui ; mais s'opposer à toute amélioration parce qu'elle serait trop lente ou trop adaptée à la réalité, non.

Tracé est ou tracé ouest? Probablement, les deux, à terme, puisque chacun développe des arguments convaincants.

Pour l'heure, je souscris à une priorité Ouest : désenclavement du Médoc(pas trop) du nord-Gironde(pas trop) et de la presqu'île d'Ambès ; desserte des ports (Bassens, Pauillac, Blaye et le Verdon) cohérente avec l'encouragement au transport maritime; desserte de l'aéroport et des grands hopitaux régionaux. Les échangeurs devraient répondre à ces objectifs.

En plus de tous les arguments développés, un contournement par l'ouest me paraît répondre le mieux à la notion européenne d'Arc Atlantique. Les orientations et incitations évoquées plus haut pourraient s'inscrire dans ce cadre : de l'ouest de la péninsule ibérique à l'ouest de l'Europe du nord par l'ouest de la France (et donc par l'ouest de Bordeaux), en s'efforçant d'éviter que les trafics ayant une de leurs extrémités à l'est de ces entités géographiques passent par la région bordelaise.

Quel tracé? Raccordement du contournement à l'autoroute A 10 entre Pugnac et Civrac, sur la haute vallée du Moron, puis suivi de cette rivière jusqu'à la Dordogne, en aval des "mille secousses": cet itinéraire évite les zones de vignes mais touche une zone humide sensible, d'où nécessité de négocier et indemniser. Traversement de la Dordogne par un pont dont le tirant d'air

serait ajusté aux besoins de la navigation, sachant que l' A 89 a condamné le port de Libourne. Passage en tunnel sous la Garonne, suivant l'idée intéressante du PAB (port autonome de Bordeaux): cette solution présenterait l'intérêt de réduire le problème lié aux activités SEVESO, d'éviter des contraintes de navigation et de poursuivre en souterrain sous les précieuses vignes (peu denses à cette hauteur) du médoc. Puis la forêt: Le Pian, Saint Aubin, Martignas, Mérignac airport, Marcheprime et A 63. Le surcoût d'un tunnel serait-il compensé par un pont peu élevé sur la Dordogne, la préservation du vignoble médocain et la réduction du risque seveso ? Quel nom, s'il faut un nom pour "vendre" un projet ? Je propose " Contournement Gironde - Atlantique".

Avec mes remerciements.