

Observations de J.C. LALOUBÈRE

RAPPELS

Le public a été amené à suivre les « débats » organisés par la Commission Particulière de Débat Public.

Une première réunion s'est tenue le 15 Octobre 2003 à l'espace Médoquine à TALENCE. Elle avait pour but d'informer le public sur les raisons gouvernementales de ce projet.

D'autres réunions ont eue lieu dans les sous-préfectures du département et avaient toutes le même but.

Des réunions dites d'ateliers lors de trois colloques différents ont été ensuite organisées dispersant le public présent dans trois axes différents chaque fois.

Un rapport de chaque atelier a été effectué par une personne désignée par le Président lors d'une réunion dite plénière à chacun des colloques cités ci-dessus.

Il est important de noter que beaucoup d'intervenants ont été conviés à chacune de ces réunions ateliers qui ont monopolisé le temps imparti à l'organisation générale.

Personnellement, j'étais présent à la réunion du 15 Octobre précédemment citée ainsi qu'aux réunions ateliers des 20 et 28 Novembre 2003.

Malheureusement, je n'ai pu assister qu'à un seul des ateliers à chaque fois, à savoir :

- l'atelier « route » le 20/11/2003 (Atelier n° 3)
- l'atelier « urbanisation » le 28/11/2003 (Atelier n° 3)

Enfin, la démission des membres de la commission particulière, Président excepté, a coupé court à l'organisation du recueil des observations du public.

Le Président s'étant maintenant donné comme mission d'établir un rapport à la Commission Nationale de Débats Publics sur les éléments qu'il a pu recueillir tout au long de cette période.

OBSERVATIONS

Dans cette situation, je suis amené à produire les éléments, non-exhaustifs, ci-après.

Je précise également, qu'étant donné l'urgence maintenant de la fin imminente de la procédure de recueil des observations, du fait de la réduction du temps prévu initialement, je ne peux qu'exposer mes remarques que de manière résumée et certainement inachevée mais aussi abstraite.

Ce projet est appelé pompeusement « Contournement Autoroutier de BORDEAUX ».

Je n'ai rien vu dans le peu de renseignements fournis sur les raisons de ce projet aucune information ou étude qui amène les pouvoirs publics à envisager de CONTOURNER la ville de BORDEAUX.

En fait, le problème annoncé n'est pas, comme il l'a souvent été dit ou exposé, la traversée par des camions de fret de l'agglomération bordelaise, mais l'engorgement de celle-ci.

Or, l'engorgement de l'agglomération bordelaise tient, et certains chiffres le font ressortir, principalement dans le transport de personnes, transports fréquents et relativement courts.

Le transport de fret, lui-même considéré par un nombre relativement peu élevé de camions dans le sens NORD-SUD, ESPAGNE-PARIS-PAYS NORDIQUES, n'est en fait pas le plus gênant.

Certes, il vient compléter le phénomène d'engorgement, mais il n'en est pas la cause principale, d'autant plus qu'il peut également être atténué par d'autres moyens facilement accessibles de mise en œuvre, lesquels ont été évoqués lors des réunions (rationalisation des échanges économiques, transports ferroviaires, fluviaux, maritimes, etc.....).

Par contre, je n'ai ni vu, ni lu, ni entendu une quelconque allusion aux transports aériens.

Il me paraît donc que cette solution, pour réduire l'impact du transport de fret, doit faire l'objet d'une attention toute particulière.

Soit les marchandises peuvent être véhiculées par le moyen aérien, soit il peut être possible d'envisager tout simplement de véhiculer les camions par ce moyen, comme il est proposé par nombre de personnes de les véhiculer par le moyen ferroviaire.

Je profite ici de faire remarquer qu'aucun des ateliers n'ont abordé ce point en temps que tel.

EN CONCLUSION

Pour finalement peu de camions, par rapport au flux de véhicules constaté, qui lui aussi peut se réduire, transports en communs mieux élaborés, facilités de déplacements sollicités, il est envisagé une trouée vers l'Ouest ou vers l'Est dans un environnement propice à la forêt, culture, viticulture, habitat, et uniquement consacré à cela du fait du péage envisagé sur ce projet.

Ceci ne me paraît pas sérieux.

MON AVIS

Constatant qu'actuellement il existe un axe, l'A10, lequel est interféré par la rocade bordelaise, il me paraît plus opportun et utile de faire intégrer le projet, donc son problème, dans cet environnement déjà existant et dont l'affectation est déjà celle de la circulation routière.

En effet, les possibilités techniques ne peuvent être avancées afin de contrecarrer cette idée. Il sera d'autant plus facile de l'intégrer que le voisinage de la rocade est constitué de beaucoup d'entreprises dont l'activité ne peut faire en sorte qu'aucune d'entre elle ne peut avancer une quelconque gêne ou nuisance afin d'empêcher l'intégration du projet par la rocade.

D'autre part, le rapport établi par le ministère de l'équipement, DDE, fait bien ressortir que ce projet dit de contournement n'amènera pas la solution du désengorgement de la rocade, lequel il est bien dit dans ce rapport est dû aux trafics locaux.

Donc, il me paraît évident de prévoir l'élargissement de la surface roulante en passant directement par l'axe A 10-rocade.

Peut-être peut-on envisager même un rehaussement au besoin aux endroits peu larges.

En outre, il est nécessaire, compte tenu de ce qui a pu être constaté de prévoir son intégration en fonction des échanges tels qu'ils existent actuellement afin de permettre les communications entre les différentes directions Est-Ouest-Nord-Sud et permettre à tout un chacun de se diriger commodément dans la direction choisie (A660, A63, A62, A89, N10, A10, etc.....) que ce soit vers les grands axes ou plus simplement vers des dessertes locales.

Bien évidemment, la réalisation d'un péage n'a aucun lieu d'être dans cette optique.

Par contre, pour palier au seul sujet qu'est le transport de fret, il sera possible, dans cette intégration, de prévoir une voie, suffisamment large, pour contenir le flot de véhicules affecté à ce transport,

Dans cette optique aussi, il sera possible d'organiser un sens giratoire obligatoire aux véhicules de transport de fret.

Par exemple, le flot Nord-Sud se ferait par l'Ouest, le flot Sud-Nord se ferait par l'Est autour de la rocade ainsi transformée.

Ceci éviterait les risques liés aux croisements, dépassements, etc....

Enfin, il ne faut surtout pas oublier que ce projet, donc la résolution de ce problème d'engorgement, doit s'étudier dans la vision du futur.

Ainsi, il faut prévoir que les générations du futur puissent utiliser ce projet sans transformation supplémentaire notable.

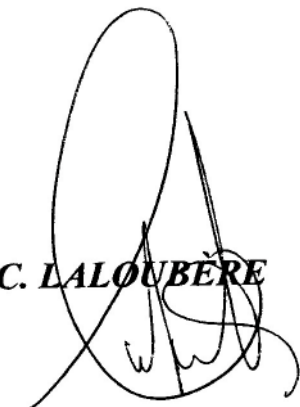
En conséquence, il faut donc aussi envisager l'intégration de la circulation des vélos, cyclomoteurs, motocyclettes, voiturettes et bien sûr piétons.

RÉSUMÉ

Aussi , ce contournement, à priori par l'Ouest, étant reconnu par la DDE comme insuffisant pour désengorger l'agglomération bordelaise, n'est pas sain pour la suite des opérations et il me semble avoir été présenté un peu simplistement.

FAIT à le BARP le 15 Janvier 2004

J.C. LALOUBÈRE

A large, stylized handwritten signature in black ink, appearing to be 'J.C. Laloubère', written over the printed name.