

Messieurs,

J'ai l'impression d'avoir assisté, lors de la réunion du 13 novembre 2003 à Langon, à un dialogue de sourds.

Y a-t-il eu débat ? Selon le dictionnaire des synonymes Larousse, **débattre c'est examiner contradictoirement et cela suppose de la chaleur et de la vivacité.**

Au cours de cette réunion

Les officiels voulaient faire passer à tout prix l'idée d'un contournement autoroutier indispensable et inévitable en partant du postulat que le trafic routier va s'accroître. **Un postulat c'est une affirmation qui n'est ni démontrée ni démontrable.** La possibilité de réduire ou d'organiser ce trafic n'a même pas été envisagée.

Les auditeurs dans la salle ont fait preuve d'une vivacité certaine et souhaitaient avoir des précisions, une sorte de simulation des répercussions sur leur vie et leur environnement (géographiques, paysagères, économiques, sociales, etc.) de ce contournement autoroutier au cas où il serait réalisé. Ils ont tous été déçus car **le maître d'ouvrage a pratiqué superbement l'esquive en assurant qu'il en était seulement au stade préparatoire.** Il n'y avait donc rien à examiner contradictoirement, **donc pas de débat.**

Deux interventions ont particulièrement retenu mon attention :

- Un allemand a parlé d'une solution très intéressante pratiquée à Hambourg pour réguler le trafic sur les autoroutes ou rocadés desservant cette ville : on attribue des tranches horaires aux différents types d'utilisateurs de ces routes. Par exemple le trafic des camions est interdit pendant les heures de pointes qui sont réservées aux véhicules particuliers des gens qui se rendent à leur travail ;
- **à la fin une dame a résumé l'opinion générale en faisant remarquer que de toutes les interventions précédentes de l'auditoire aucune n'était favorable à ce contournement autoroutier.**

Le Président de la commission particulière du débat public a levé la séance aussitôt après cette intervention alors qu'il avait annoncé juste avant qu'il donnerait encore la parole à une autre personne. Les officiels se sont éclipsés sans participer au pot annoncé à la sortie de la réunion. Le public déjà frustré quant au **débat**, l'a donc été aussi quant à **la proximité démocratique.**

Le principal intérêt de cette soirée résidait dans les idées développées dans le public. A ce stade de l'information on ne peut donc que s'interroger sur le bien-fondé de l'intention et il devrait plutôt être question de OUI ou de NON que d'est ou ouest. Pour appliquer logiquement la "Démocratie de proximité", il serait bien plus simple de poser au préalable, sous forme de référendum, aux habitants de la Gironde cette seule question : **SOUHAITEZ-VOUS UN CONTOURNEMENT AUTOROUTIER DE BORDEAUX ?** et de se conformer à la vox populi avant de passer éventuellement à la suite du projet dans le cas d'une majorité de OUI.

Les choses étant ce qu'elles sont, au postulat gouvernemental prétendant que "le transport routier va s'accroître", on peut opposer comme hypothèse de départ : **"le réseau routier ne pourra s'accroître indéfiniment"** . Il est évident qu'il faudra un jour ou l'autre mettre un terme à cet accroissement et s'organiser autrement. Il serait donc judicieux de commencer à réfléchir dès à présent à la manière de réduire l'inflation routière.

Il est tenu pour certain que les problèmes d'engorgement des rocadés et des routes aux abords de Bordeaux ne seront pas résolus par ce contournement autoroutier. Alors, avant de décider d'agrandir le cercle vicieux "plus de routes, plus de dépenses, plus de circulation, plus de temps passé dans les transports, plus de stress, plus d'accidents", il faut se poser la question du développement anarchique de notre cadre de vie et des transports en général, et rechercher les moyens permettant de réduire la tendance. Plutôt que de se lancer dans le projet d'une nouvelle autoroute qui ne résoudra pas les

problèmes de circulation à Bordeaux et n'améliorera sûrement pas la qualité de vie, ni l'environnement, en Gironde, il faut réfléchir à l'ORGANISATION

- **de l'espace** de manière à limiter
 - 1 - les transports nécessités par la vie personnelle (en distances, en temps et aussi en fatigue) en regroupant les écoles, les commerces, les activités de services, les services de santé, des antennes administratives... pour des unités territoriales, à définir, dans lesquelles la circulation à pied et à vélo retrouveraient la priorité et la sécurité indispensables à leur développement.
 - 2 - les transports nécessités par la vie professionnelle en installant des centres d'activité professionnelle (grandes administrations et autres grandes entreprises) dans des lieux répartis sur tout le département à proximité desquels pourrait s'organiser une vie communale à échelle humaine.
Les moyens de télécommunication actuels permettent en effet de travailler à distance dans bien des cas et il est bien plus économique, à tous points de vue, de déplacer, lorsqu'une présence physique est nécessaire, quelques cadres ou personnels spécialisés plutôt que de mettre tous les jours sur les routes et dans les embouteillages des populations entières de salariés.
- **du temps**, en pratiquant des horaires décalés,
- **de l'emploi**, car la précarité oblige à des transports de plus en plus longs et fréquents puisqu'il est impossible de changer de domicile aussi souvent que d'emploi.
- **de la distribution et de la consommation**, en commençant par réduire les emballages excédentaires générateurs de transports de déchets totalement inutiles (et polluants de surcroît) et bien d'autres transports de marchandises inutiles aussi lorsqu'on peut se procurer la même chose à proximité.

Cette énumération n'est évidemment pas exhaustive et il y a forcément des solutions plus économiques, plus conviviales et plus respectueuses de l'environnement que la création d'un nouvel ouvrage routier.

En ce qui concerne les colloques prévus pour les 20, 27 et 28 novembre, ils me semblent prévus comme si l'acceptation de ce contournement autoroutier était un fait acquis et rien n'est prévu pour explorer des solutions de réduction ou d'organisation du trafic afin de ne pas augmenter le réseau routier existant.

Si j'ai bien compris il n'y aura plus de rendez-vous avec le grand public avant les enquêtes publiques à l'occasion des travaux, qui évidemment vont se faire petit à petit. Il sera donc impossible d'arrêter un projet qui n'enthousiasme absolument pas les populations locales.

Il faut signaler aussi qu'un très grand nombre de personnes n'ont pas reçu le Journal du débat n°1. **Il n'a pas été confondu avec de la publicité : il n'a tout simplement pas été distribué.** A ma connaissance, par exemple, un certain nombre de communes de l'Entre-Deux-Mers ont été totalement "oubliées". Tout le monde n'a donc pas eu droit à la même information. Pourquoi ?

A Langon, un intervenant dans le public a accessoirement posé la question de la démocratie par rapport à ce débat. "Démocratie de proximité" et "Débat public" sont des idées nobles qu'il ne faudrait pas ravalier au rang de simples slogans publicitaires. Il aurait sans doute fallu aussi en rappeler la définition dans le lexique de la brochure de la commission du Débat public afin d'être sûrs que tout le monde parle bien de la même chose.

Veuillez agréer, Messieurs, mes salutations distinguées.

Marine Schenegg

P.S. Je souhaite que cette contribution soit publiée.