

PROJET D'ACCES DE L'AQUITAINE PAR L'ESTUAIRE

PONT DU VERDON

+

PONTS DE LA SUPER ROCADE

=

PONT DE BLAYE

NECESSITE DE FRANCHIR LA GIRONDE, LE PLUS GRAND ESTUAIRE EUROPEEN.

Depuis quelques années, notamment avec l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans le marché commun, les échanges économiques entre l'Ouest de la péninsule Ibérique et l'Europe de l'Ouest et du Nord se sont considérablement renforcés.

Le point de passage obligé passe par le département de la Gironde, premier département Aquitain en arrivant par le Nord.

L'axe rapide de communication passe par l'Autoroute A 10 et en différentes périodes de l'année (de plus en plus fréquentes) l'accès de bordeaux par le Nord devient impossible par saturation.

Différents colloques se sont tenus sur ce sujet notamment fin 89 à la réunion sur l'axe Nord-Sud Atlantique et il a été démontré qu'il fallait trouver une solution rapidement pour faciliter ce flux transitoire.

D'autre part, depuis une bonne quinzaine d'année avec la mise en service du Port avancé du Verdon, il a été souvent évoqué la possibilité de franchir l'Estuaire de la Gironde à son embouchure notamment entre Meschers et la zone portuaire du Verdon.

Des études très approfondies ont été faites par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux mais devant l'ampleur et le coût de l'ouvrage, la réalisation en a toujours été repoussé.

De plus, l'accès et les débouchées de ce Pont n'ont jamais véritablement enthousiasmé les décideurs de notre région (mis à part quelques élus riverains désireux de dynamiser leur région).

En aucun cas cette structure ne pourra constituer un maillon de l'axe Nord-Sud Atlantique précédemment évoqué ainsi que la fameuse route des Estuaires programmée à partir de Calais après l'ouverture du tunnel sous la Manche.

Les élus Girondins et Aquitains se trouvent dès lors confrontés à un double problème :

☞ Comment désenclaver le Pont du Verdon et la presqu'île médocaine ?

☞ Comment dévier une partie notamment de transit, qui parcourt notre département du Nord au Sud ?

Pour répondre à cette double interrogation, deux projets sont à l'étude (ou évoqués) chacun répondant à l'une des deux questions mais aucun aux deux simultanément :

☞ Le premier, le pont du Verdon avec tous ses aléas financiers, économiques, écologiques et autres.

☞ Le second, un projet de super-rocade dans l'agglomération bordelaise, à l'Ouest de la bretelle autoroutière A 10 actuelle, avec le franchissement de la Dordogne et de la Garonne par deux ouvrages nouveaux. (cf : article du journal SUD-OUEST du 15/11/89 de Franck CAPDEVILLE avec propositions de Monsieur Philippe MADRELLE).

LE PROJET D'UN UNIQUE PONT SUR L'ESTUAIRE A BLAYE

peut répondre à ce double problème.

Il avait été déjà évoqué en son temps comme projet rival au Pont du Verdon et écarté alors pour des motifs électoraux. Il peut faire office également de contournement par l'Ouest de l'agglomération bordelaise et donc être le maillon indispensable à ce fameux axe Nord-Sud Atlantique ou route des Estuaires.

Quelques sociaux professionnels ont étudié avec précision un tracé qui va être présenté maintenant :

L'Autoroute A 10 aborde l'Aquitaine par le Blayais et c'est à cette endroit qu'il se trouve le plus près de l'estuaire. Au niveau de l'échangeur de Saint-Aubin dans la forêt de pin du Nord Blayais pour atteindre au Nord Ouest d'Etauliers le marais de la Vergne ; on la traverse par le Nord en évitant de le couper en deux par souci de maintenir le rôle hydrologique de ce marais.

A hauteur de la Départementale 255, qui relie Blaye à Royan par la Côte, possibilité d'échangeur avec notamment la desserte de la Centrale Nucléaire de Braud et Saint-Louis (la proximité de cet axe de communication conjuguée à la source d'énergie proche peut amener à court terme des industries importantes dans cette région au foncier peu élevé et à la main d'œuvre disponible).

Le tracé longe ensuite la Départementale 255 pendant 5 kms et 500 mètres avant le lieu dit Segonzac, bifurque sur la droite pour traverser le marais et atteindre le bord du fleuve. (Carte 1 et 2)

C'est dans ce périmètre que peut se positionner l'échangeur de Blaye situé à 2 kms, péage et autres installations afférentes à ce type de structure.

La traversée de la Gironde, large de 4 kms à cet endroit de berge à berge, se fait par un ouvrage conçu en deux parties en prenant appui en son milieu sur l'Ile Bouchaud (ou Ile Nouvelle). :

La 1^{ère} partie du bord droit du fleuve à l'Ile peut se faire sous forme de rampe basse à l'élévation progressive.

La seconde partie de l'Ile de Bouchaud à la rive médocaine par un ouvrage élevé afin de préserver l'accessibilité des bateaux remontant vers Bordeaux.

On arrive dans le Médoc, dans la commune de Beychevelle, à 500 m au Sud du Port de Beychevelle, dans un couloir large de 800 m, un des rares endroits de la Côte Médocaine où à cause d'un légère dépression, il n'y a pas de vigne.

De part et d'autre, de prestigieux vignobles, les Châteaux Beychevelle et Gruaud-Laroze à droite, le Château Lanessan à gauche.

En suivant le chenal du Milieu à travers une zone basse, on atteint 6 kms plus loin la rocade de contournement de St-Laurent et Benon, à 1 km au Sud de cette commune, sur la Nationale 215. (Carte 3)

Nous sommes alors quasiment au cœur de la presqu'île médocaine, à 6 kms de Pauillac et ses prestigieux châteaux viticole. Au Nord, à 60 kms, le Port du Verdon et le bout de la presqu'île (renforcement de la Nationale 215).

En face, à l'Ouest le chapelet des plages océanes, de Soulac au Cap Ferret en passant par Hourtin, Carcans et Lacanau. (Carte 4)

A partir de St-Laurent du Médoc ou Castelnau chacune de ces stations peuvent être desservies par les routes existantes.

Au Sud, l'agglomération bordelaise distante d'une trentaine de kilomètres. Plusieurs solutions peuvent être envisagées avec notamment le renforcement de la Nationale 215, ou celui de la départementale 1 (ou même ultérieurement par une voie nouvelle à travers la forêt de pin). (Carte 5)

Tout l'Ouest de l'agglomération bordelaise serait desservie par cet axe, notamment l'aéroport de Mérignac, les installations industrielles de St-Médard, Blanquefort, ect...

Ensuite on se dirige vers le Sud et via St-Jean d'Illac on atteint l'autoroute A 63 au niveau de Cestas.

En poursuivant toujours à travers la lande, on peut rejoindre l'Autoroute A 62 vers Toulouse et la méditerranée.

LES AVANTAGES DE CE PONT DE BLAYE AVEC CES ACCES FACILITES SONT IMPORTANTS.

Nous ne reviendrons pas sur l'énorme intérêt de désenclaver la presqu'île médocaine et son promontoire avancé dans la mer, le Verdon. C'est essentiel.

Utiliser des surfaces foncières "libres" c'est à dire ne pas arracher un pied de vigne tout en affleurant des régions viticoles de grande qualité comme les Côtes de Blaye et le Médoc. Il est évident que ces deux régions viticoles sauront exploiter le potentiel de ce transit comme ont su le faire les Bourguignons avec l'Autoroute A6.

Les zones foncières utilisées sont exclusivement des marais et la forêt de pin avec des prix hectares faibles (à l'exception de quelques prairies côté Blayais).

L'ouvrage sur la Gironde pour imposant qu'il soit (4 kms de traversée), se substitue à l'énorme Pont du Verdon long de 10 kms de berge à berge, et aux deux autres ouvrages de franchissement de la Dordogne et de la Gironde en aval des ponts existants.

Aucune zone urbanistique n'est touchée par ce projet avec toutefois une approche de l'agglomération par l'Ouest et le Sud.

D'autre part, dans les zones de lande et de marais traversées, les ouvrages d'art de contournement sont moins fréquents.

Globalement, il n'est pas évident que le coût de cette réalisation soit supérieur à la super rocade évoquée et les services techniques de l'aménagement du territoire pourront très rapidement en dresser le bilan. Il est évident que la solution péage est à prendre en compte notamment pour financer le Pont de l'Estuaire. (L'excédent financier du Pont de Tancarville sur la Seine, construit il y a 30 ans, permet à la Chambre de Commerce du Havre de réaliser le Pont le Havre-Honfleur). De plus, il est possible de comptabiliser dans le coût le déficit chronique de la traversée du fleuve notamment Blaye-Lamarque.

L'inconvénient est de ne pas drainer le flux de circulation provenant de la Nationale 10.

Ceci incitera peut-être les poids lourds en transit qui, actuellement, délaissent l'autoroute à Poitiers, à continuer l'A 10 via Saintes pour profiter du Pont de l'Estuaire, ce qui allégera la circulation sur cette nationale notamment de Poitiers à Bordeaux via Angoulême.

Cette réalisation, en reliant deux régions viticoles importantes apportera pour chacune d'elle un intérêt économique évident, ce qui fait cruellement défaut à chacune d'elle actuellement.

Le jour où le trafic s'effectuera, les viticulteurs des deux régions sauront profiter et exploiter le potentiel touristique qui passera à leurs portes.

Il reste maintenant à trouver les structures financières pour réaliser un tel projet. L'État, la région Aquitaine, le département pour les voies d'accès sont concernés par le projet.

Une solution Public-Privé doit être trouvée, car le projet est assurément rentable par rapport à son investissement.

Quand nous aurons persuadé élus et décideurs du bien-fondé de cette réalisation, le Pont de Blaye deviendra alors Pont Européen et ainsi sera reconstituée la grande route des pèlerins de Saint-Jacques qui a fait au temps jadis la prospérité du Blayais.

Et la devise de Blaye reprendra alors toute sa valeur :

"AQUITANEA STELLA CLAVISQUE", BLAYE PORTE D'AQUITAINE

ANNEXES

Pour désencombrer notre périphérie saturée et séparer trafic local et de transit, le président du Conseil général Philippe Madrelle propose une super-rocade à péage

Franck Capdeville

La proposition avait semblé quelque peu noyée dans le flot des discours, lorsque, à l'occasion du colloque international consacré à l'axe nord-sud, Philippe Madrelle avait, le 27 octobre dernier, soumis l'idée d'une super-rocade à péage contournant par l'ouest l'agglomération bordelaise, à une quinzaine de kilomètres de notre périphérie actuelle. Le projet du président du conseil général de la Gironde n'en a pas moins retenu l'attention de nombreux intervenants et non des moins importants, à commencer par Jean Arthier, directeur des routes au ministère de l'équipement, qui a aussitôt demandé qu'une étude technique préalable soit entreprise dans les plus brefs délais.

DOUBLEMENT DU TRAFIC EN DIX ANS

« Les chiffres sont là, souligne Philippe Madrelle, bientôt aussi incontournables que Bordeaux. A l'issue de plus de 50 000 véhicules par jour en moyenne annuelle sur l'axe entre Saint-André-de-Cubzac et La Garde, de 71 500 sur le tronçon d'Aquitaine, de près de 100 000 sur la rocade nord, de plus de 43 000 dans la portion méridionale, de plus de 47 000 au sud entre Pessac et Villenave, notre périphérie actuelle est saturée en permanence et bloquée aux péages de grandes transhumances usant de Bordeaux le deuxième échelon de France après Lyon.

Certes, la rocade rive droite va être poursuivie sans délai, pour un achèvement prévu à l'horizon 94, mais le futur pont d'Arsins, entre Virac et Bègles, ne nous accorde qu'un faible répit, de l'ordre de cinq ans. Certes aussi, il est engagé de porter à deux fois trois la rocade rive gauche, en em-

piétant sur le terre-plein central. Mais au rythme actuel de croissance du parc et du trafic automobiles, les experts prévoient un doublement de la circulation en dix ans. Ce qui revient à dire qu'à l'horizon 2000, la situation sera catastrophique si une solution nouvelle et novatrice n'est pas décidée et concrétisée entre-temps.

UNE BOUCLE DE 80 KILOMÈTRES

Nouvelle et novatrice, c'est bien le cas de la proposition qu'en concertation avec les conseillers techniques de son cabinet, et notamment M. Lengrand, le patron du département met en avant. Conscient que l'actuelle rocade jouera très vite le rôle dévolu naguère aux boulevards pour l'essentiel de la desserte locale, il est désormais convaincu qu'il faut voir à plus vaste échelle, et traiter le problème comme on le fait pour une ville moyenne, par une déviation de contournement qui sépare le trafic local et le trafic de transit.

« Est-il normal et rationnel que des poids lourds venant du nord de l'Europe et se dirigeant vers la péninsule ibérique s'engluent dans le flot de la circulation spécifique girondine ? », interroge Philippe Madrelle. Est-il acceptable, à l'inverse, pour un Lot-et-Garonnais de rater son avion vers Paris parce qu'il a été piégé par les bouchons matinaux de la rocade ? On pourrait, hélas, multiplier les cas de figure à l'infini.

Longue d'environ 80 kilomètres, la « super-rocade Madrelle » se branche d'emblée sur l'autoroute A10 venant de Paris à hauteur du péage de Virac, juste au nord de Saint-André-de-Cubzac, ville qu'elle contourne par l'ouest, pour franchir la Dordogne en aval du viaduc ferroviaire. Un premier échangeur donne accès au centre

de la presqu'île, aux zones industrielles d'Ambès et aux activités portuaires de Bassens.

La Garonne est ensuite franchie en aval de Saint-Louis-de-Montferand par un ouvrage suffisamment élevé pour laisser passer les navires, sans pour autant être du type suspendu. Un nouvel échangeur dessert alors le complexe du Lac, le centre de fret de Bruges et la zone industrielle de Blanquefort. L'autoroute chemine ensuite entre Parempuyre et Le Pian, un échangeur vers le Médoc étant envisagé à Louens, solution qui contribue à désenclaver Le Verdon sans attendre le pont sur l'estuaire qui demeure une nécessité à plus long terme. Le gain de temps est aisément d'une demi-heure.

Passant à l'ouest du complexe aéronautique de Saint-Médard et de l'aéroport, la super-rocade les dessert aussi grâce à un échangeur proche de Martignas. Elle passe vers Pierroton, se relie à l'autoroute A63 à l'ouest de Cestas, rejoint enfin l'A62 au péage de Saint-Selve, après qu'un ultime échangeur lui permette de desservir aussi la technopole Montesquieu.

UN ATOUT POUR L'EUROCITÉ

« Ainsi, explique Philippe Madrelle, cette autoroute assure-t-elle une totale continuité dans le trafic international, sans rupture et contribue-t-elle également à l'irrigation de tous les grands pôles d'activités qui se développent de Blanquefort à La Brède en passant par Saint-Médard, Mérignac, Pessac et Cestas-Gradi-gnan.

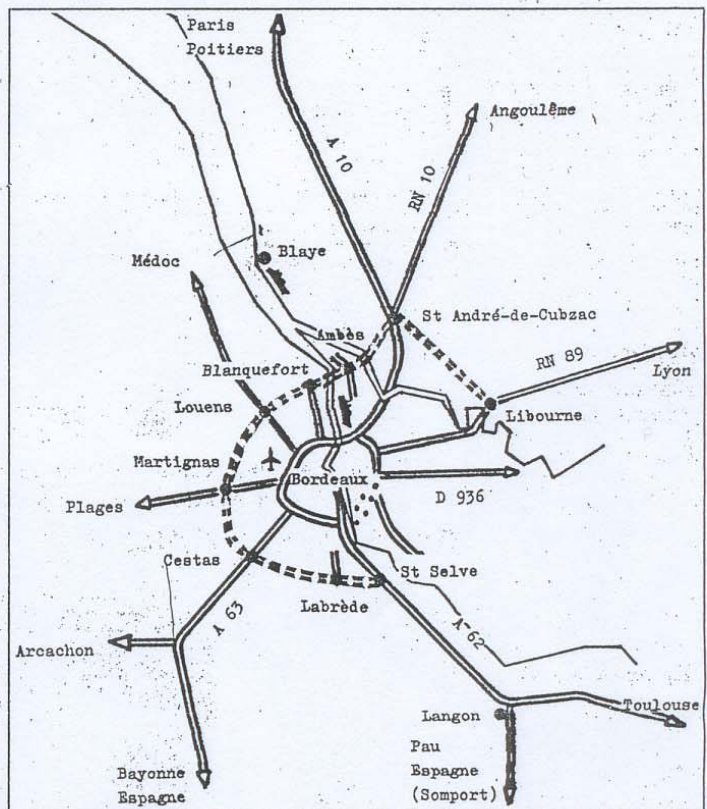
De l'avis même de la direction des routes, cet ouvrage ne remet pas en cause le schéma national autoroutier, mais au contraire contribue à son efficacité. En ce qui concerne le financement, il suffit de concéder l'ouvrage à une société d'autoroute, le trafic s'effectuant sous péage (1). Par ailleurs, nous avons inclus un raccordement direct vers Libourne et la future autoroute A89 vers Lyon, ce qui accroît encore la cohérence du projet.

Il va de soi que le tracé évoqué ici n'est qu'une ligne directrice et que seules des études techniques détaillées précédées d'une large concertation, notamment avec les élus des communes traversées ou desservies, aboutiront à un tracé définitif. Mais notre souci a été d'une part d'épargner les zones à vocation viticole ou urbanistique, d'autre part de jeter les bases d'une réflexion globale et d'apporter dès aujourd'hui une amorce de solution aux problèmes aigus qui nous menacent.

Et le sénateur-maire de Carbon-Blanc conclut : « L'enquête récemment menée par « Sud-Ouest » l'a bien montré, les ambitions bordelaises d'être une véritable « euro-cité » à l'aube du troisième millénaire passent nécessairement par un désenclavement performant. Tant le futur axe Nord-Sud que les liaisons vers Paris, Lyon, l'Espagne et la Méditerranée ne sauraient buter plus longtemps sur un goulet d'étranglement qui paralyse l'irrigation locale et contribue à faire de Bordeaux non pas un pôle attractif, mais bien un écueil dissuasif ».

Il reste maintenant à piocher le sujet, à mobiliser les énergies, à vaincre réticences et arrière-pensées politiciennes ou partisans. Philippe Madrelle a lancé la balle, convaincu que l'essai est possible et qu'il sera même transformé. Cela s'appelle taper à suivre.

(1) Des premiers contacts encourage-



En traits pleins, les principales liaisons routières et autoroutières et l'actuelle rocade. En pointillés, la super-rocade proposée par Philippe Madrelle et son prolongement vers Libourne. Longue d'environ 80 kilomètres et contournant l'agglomération à 15 ou 20 kilomètres de la périphérie actuelle, elle relierait le péage de Virac, sur l'A10, à celui de Saint-Selve, sur l'A62, franchirait la Dordogne et la Garonne en aval et desservirait la presqu'île d'Ambès, Bordeaux-Nord, Bruges, Blanquefort, le Médoc, les complexes technologiques ouest, l'A63 vers Arcachon et Bayonne, ainsi que la nouvelle technopole Montesquieu (Doc. « Sud-Ouest »)

LOTISSEMENT
"Le Bois de St Yves"
 AU CENTRE D'AUDENGE
 35 lots viabilisés
 Boisés de 860 à 1170 m²
 Constructions libres
900 m²
10 U.T.T.C.
 (travaux de bornage inclus)
Renseignements
56.66.16.90

OFFICE PUBLIC D'H.L.M. DE LA GIRONDE
 130/140, avenue de La Jallière - Quartier du Lac
 33074 BORDEAUX Cédex

AVIS D'APPEL D'OFFRES OUVERT

TRAVAUX D'IMMOBILIER
DANS DIVERS GROUPES IMMOBILIERS DE L'OFFICE
 Les travaux à réaliser concernent : Entretien de la robinetterie dans les logements de divers groupes immobiliers de l'Office.
 Les offres devront être adressées à l'Office public d'H.L.M. de la Gironde, 130/140, avenue de La Jallière, Quartier du Lac, 33074 Bordeaux Cédex, par lettre recommandée, sous double enveloppe, en deux exemplaires.
 Les candidats restent engagés 90 jours par leur offre.
 Les candidatures devront être obligatoirement accompagnées de toutes pièces justificatives, permettant d'apprécier la qualification des entreprises, et de références professionnelles.
 Les entreprises intéressées par ces travaux peuvent retirer le dossier de consultation auprès de l'Office public d'H.L.M. de la Gironde, 130/140, avenue de La Jallière, Quartier du Lac, 33074 Bordeaux Cédex. Tél. 56.50.84.05.
 La limite de réception des offres : Mercredi 20 décembre 1989, à 15 heures, terme de rigueur.

LES CONCESSIONNAIRES OPEL FONT DES CONCESSIONS
JUSQU'AU 25 NOVEMBRE

CRÉDIT **OU** **reprise minimum**
9,5% SUR 24 mois **5 000 F**

T.E.G. 9,5% sur 24 mois (hors assurance, frais forfaitaires compris). Apport minimum 20%. Offre valable pour l'achat d'une CORSA, KADETT ou d'une OMEGA neuve, livrable avant le 15/12/89. Offre non cumulable. Sous réserve d'acceptation du dossier par B.C.G.M. Tour Manhattan, 92095 PARIS.

APIGEON
 OPEL - GENERAL MOTORS
OUVERT LE DIMANCHE
469, route du Médoc
33520 BORDEAUX-BRUGES
 (Angle rocade sortie 7)
Tél. 56.57.41.00

AVI
 OPEL - GENERAL MOTORS
363, route de Toulouse
 A 1 km de Robert-Picque
33140 VILLENAVE-D'ORNON
Tél. 56.37.30.00

JOURNAL SUD-OUEST

AXE NORD-SUD ATLANTIQUE

A l'ouest, toute !

De la Suède à l'Espagne, les défenseurs de l'axe nord-sud atlantique sont réunis pour deux jours à Bordeaux

Ginette de Matha

Au hit-parade des cartes de géographie, celle de la D A T A R, montrant le croissant fertile européen, tient largement la tête dans le Sud-Ouest. A sa publication, au printemps dernier, elle ne fit guère plaisir aux régions atlantiques. Elles se situent, en effet, à l'écart du grand axe de richesse économique qui court de Londres à Milan, en passant par le « couloir » Rhin-Rhône. Certains — peu nombreux — tentèrent de nier les évidences. Les autres montèrent au créneau pour tenter d'inverser la tendance. Les politiques, de gauche ou de droite d'abord. Puis les responsables économiques. C'est le cas, depuis hier, à Bordeaux, sous la bannière de l'axe nord-sud atlantique. On l'a compris, cet axe est censé, dans l'esprit de ses promoteurs, contrebalancer le couloir Rhin-Rhône, mais aussi l'axe de développement méditerranéen qui s'étend, lui, de Séville à Milan.

Le colloque international réunit, sous la triple égide de la CCI de Bordeaux, de l'Association pour l'axe Calais-Bayonne (créée voici vingt

ans) et de la Fédération routière internationale, une centaine de participants des dix pays traversés par l'axe, de la Suède à l'Espagne.

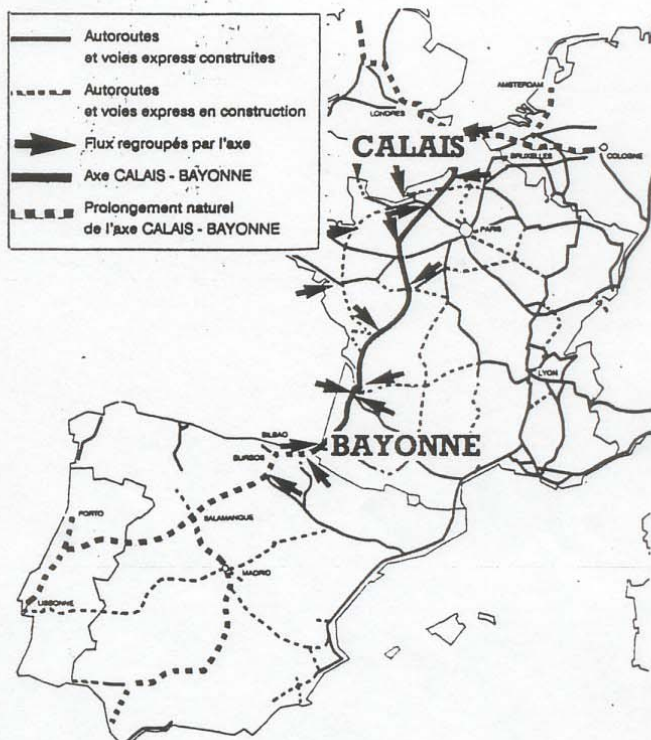
L'objectif principal de ce colloque est d'enfoncer le clou, de prouver, urbi et orbi, la foi et la détermination des régions. Il s'agit d'une entreprise de lobbying — le mot est à la mode — qui « aura pour mission d'interpeller les Etats et les instances communautaires » afin de leur rappeler que « l'avenir de l'Europe se lève à l'ouest » ou, du moins, que les régions atlantiques n'ont pas envie de rester les parents pauvres de l'Europe sans frontières.

La Fédération internationale routière étant dans le coup, on parle, avant tout, d'un axe autoroutier, long de 3 500 kilomètres, dont « 1 500 kilomètres n'ont pas encore été réalisés ».

Hier, les premiers intervenants ont réaffirmé la nécessité de bâtir les chaînons manquants et précisé qu'il s'agissait aussi de créer un « axe universitaire, technologique, culturel », un « axe géopolitique », pour « la construction concrète de l'Europe ».

RELIER PAR AUTOROUTE

Un premier état des lieux s'est aussi ébauché. Le chaînon scandinave n'existe que par tronçons. La Belgique, qui se préoccupe avant



(Cliché « Sud-Ouest »)

tout d'assurer une bonne liaison entre ses ports et le débouché du tunnel sous la Manche, est en déficit de deux maillons. L'Espagne, elle, piaffe d'impatience. Comme l'a expliqué le représentant de la Chambre de commerce de Madrid, « Madrid, au cœur d'une dynamique économique, souffre d'un enserrement dans des structures de communication insuffisantes. Il nous faut d'urgence parvenir à relier par autoroute la péninsule scandinave, le Benelux, l'Allemagne et la France, en passant par Bordeaux et Bayonne. Cet axe

nord-sud atlantique ancrerait nos marchés aux autres marchés communautaires et faciliterait l'intégration de l'Espagne au reste de l'Europe. »

Le colloque se poursuit aujourd'hui avec notamment l'intervention des directeurs des routes suédois, danois, néerlandais et français. On devrait donc savoir quelle part les Etats qui ont pouvoir de décision sur les infrastructures ont décidé d'apporter à la construction de l'axe nord-sud atlantique.

Somport : oui au tunnel routier

■ Jean Tavernier, président de la région Aquitaine; André Labarrère, député-maire de Pau; Joaquin Casadevall, ministre des transports d'Aragon; Georges Lanta, président de la CCI de Pau, et Guy Labrux, conseiller technique, tous à Paris le 7 novembre pour réclamer du gouver-

nement français une décision ferme et définitive sur la construction du tunnel routier du Somport. « La liaison Pau-Saragosse, et au-delà Bordeaux-Saragosse, s'inscrit dans le développement de l'axe nord-sud », affirment-ils en chœur.

Annexe 3

JOURNAL SUD-OUEST

CHARENTE MARITIME

Crépeau et le pont de l'Estuaire

■ Pour Michel Crépeau, député-maire de La Rochelle, qui est intervenu hier, à l'Assemblée nationale, au sujet du pont sur la Gironde, la construction de cet ouvrage n'a de justification que si elle permet de réaliser la route des Estuaires contribuant ainsi au désenclavement de sa ville.

« La mise en œuvre de ce schéma routier, dit "arc atlantique", permettrait de résoudre le problème de l'autoroute qui s'enlise dans le Marais Poitevin, et qu'il faut mener à bonne fin car actuellement, entre La Rochelle et Nantes, on risque sa vie tous les jours », a-t-il déclaré, ajoutant : « En dehors de ce schéma, la réalisation de ce pont signifierait que l'on souhaite seulement détourner vers le sud la clientèle du port de La Pallice et les touristes qui fréquentent le Poitou. Au reste, M. Madrelle (président du Conseil général de la Gironde) en a lui-même fait l'aveu, le 28 septembre 1989, au cours d'une réunion dans le Médoc. »

S.O. Samedi 24 Nov. 90

S.O. du 2/1/91

Pont sur l'estuaire : Lajoinie pas d'accord

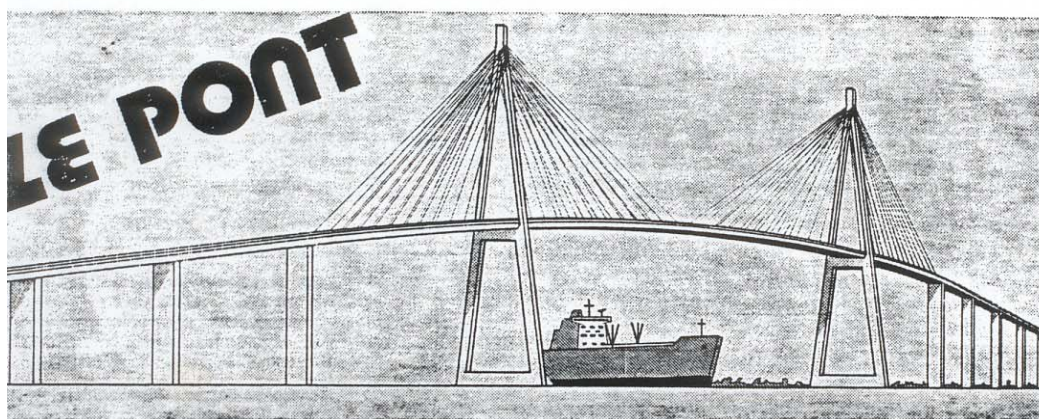
■ Deux parlementaires communistes, André Lajoinie à l'Assemblée et Hélène Luc au Sénat viennent d'attirer successivement l'attention du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, ainsi que du premier ministre, sur le projet de pont sur l'estuaire de la Gironde.

Les deux parlementaires communistes relèvent que cet ouvrage « entraînerait une dégradation irréversible d'un site majeur (...) alors que son utilité et son bien-fondé restent à démontrer ». Ils concluent leurs questions écrites en demandant au gouvernement de ne pas concéder l'occupation du domaine public maritime, comme cela avait été avancé.

Annexe 4

JOURNAL L'ESTUAIRE GIRONDIN

28 FEVRIER 1981



Les ponts sur la Garonne et sur la Gironde

IN DEBAT « FLEUVE » AU CONSEIL GENERAL.

LES ELUS BLAYAIS ONT VAILLAMMENT DEFENDU LE PONT DE BLAYE

Le franchissement de la Garonne et de la Gironde a enfin eu lieu. L'Assemblée départementale a, durant près de cinq heures, débattu de cette importante question.

Voici l'essentiel des interventions des élus de notre région, Bernard Madrelle, député, conseiller général de Blaye, et Paul Crotte, conseiller général de Saint-Ciers-sur-Gironde :

Bernard MADRELLE :

Je me félicite de voir ce débat relatif au franchissement de nos fleuves ouvrir enfin devant notre assemblée départementale.

Je ne m'étendrai pas sur les ponts bordelais. Il est vrai cependant que le franchissement de la Garonne est sou-

vent problématique, aux heures de pointe notamment.

L'amélioration de l'accès à la capitale girondine procède d'un souci fort louable.

Des ponts supplémentaires à Bordeaux sont peut-être utiles ; l'important — pour qu'ils le soient — est de bien choisir l'emplacement.

Là est la question.

Cette question se pose au sujet de l'ouvrage qui franchira un jour la Gironde ; cette Gironde qui est le seul grand estuaire européen à n'être point franchi par un pont.

Le rapport de M. le Préfet, établi — je sais — à partir d'indications de la D.D.E., s'est attaché à ce problème du franchissement de la Gironde, en démolissant d'emblée le projet de Blaye.

J'aurais apprécié — à l'instar de mes collègues — que ce rapport fût présenté de manière beaucoup plus objective.

Les contre-vérités sont nombreuses, la partialité apparaît constamment.

Enfin quoi ! selon ce rapport un ouvrage long de plus de 10 km poserait moins de problèmes techniques et

coûterait presque moins cher qu'un ouvrage deux fois et demie plus court.

Enfin quoi ! L'Etat participerait financièrement pour un ouvrage onéreux dont l'impact économique reste à démontrer, et il ne mettrait pas un sou pour une autre grande réalisation qui s'avère essentielle pour le désenclavement et le développement de toute une région.

Tous les chiffres mentionnés sont contradictoires avec ceux qui nous avaient été révélés en 1977 par la Préfecture (dossier numéro 104).

Le coût du pont de Blaye avait été évalué en 1977 à 230 millions de francs, celui du Verdon, à la même époque, avait été évalué à 750 millions auxquels s'ajouteraient 73 millions pour le raccordement à la voie Bordeaux - Le Verdon.

Selon le rapport qui nous est aujourd'hui soumis, le pont de Blaye coûterait en 1981 : 378 MF, celui du Verdon 535 MF. Pouvez-vous m'expliquer, M. le Préfet, les raisons pour lesquelles 1 km de pont coûte 94,5 MF à Blaye, et 53,5 MF au Verdon ?

En quatre ans on enregistre donc une augmentation de 39,1 % pour Blaye et une diminution de 28,6 % pour le pont du Verdon. Attendons encore plusieurs années et le pont du Verdon ne coûtera plus rien !

S'agissant du trafic, les études de faisabilité techniques et financières réalisées par le CETE et la SETEC laissent apparaître les chiffres suivants, pour 1985 :

— 2 400 véhicules/jour en moyenne au niveau de Blaye ;

— 1 890 véhicules/jour en moyenne au niveau du Verdon.

(Suite page 8.)

POUR ...

JOURNAL L'ESTUAIRE GIRONDIN

21 FEVRIER 1981

OUI... AU PONT DE BLAYE !

En réponse à l'article de Pierre Cherruau paru dans le journal « Sud-Ouest » du 29 janvier 1981, M. Guy Lacoste, conseiller municipal de Blaye et secrétaire de la section locale du P.S., nous prie d'insérer la lettre suivante qu'il a également adressée à « Sud-Ouest » :

Monsieur,

J'ai lu — comme beaucoup de Blayais — votre article paru dans le « Sud-Ouest » du 29 janvier 1981, à propos d'un quatrième pont sur la Garonne.

La façon dont vous traitez — avec un certain sourire — le projet de pont à Blaye m'oblige, en tant qu'élu de cette commune, à vous répondre.

Vous affectez à cet ouvrage une assise électoraliste mais, en revanche, vous semblez penser que le projet du Verdon n'a aucune arrière-pensée politique ou affairiste. Quant au pont de Bordeaux, vous reconnaissez vous-même que c'est une opération politique. *Chaban-Delmas* (« Sud-Ouest-Dimanche » du 8 février 1981).

Prendre de telles positions, c'est, Monsieur, feindre d'ignorer que le projet de pont à Blaye a fait l'objet d'études préliminaires ; que son impact, sa rentabilité, son coût, son montage financier ont été analysés, que bien des éléments plaident en sa faveur, et qu'enfin beaucoup d'élus locaux du Blayais et du Nord-Gironde, de responsables économiques, de citoyens de toutes opinions souhaitent ce pont : condition indispensable au désenclavement de cette région désertée.

Une étude comparative entre les deux projets de franchissement du fleuve à Blaye et au Verdon milite sans coup férir pour la première solution. Les premières études de 1977 faisaient ressortir une dépense totale de 260 millions pour Blaye et 823 millions pour le Verdon, soit un rapport de 1 à 3, et ceci malgré de multiples inconnues pour le deuxième cas. Ce rapport tend à diminuer selon les dernières études — pour mieux faire admettre le projet le plus coûteux — mais ce au détriment de la hauteur du tablier et peut-être aussi de la sécurité à l'entrée de l'estuaire.

Quoi qu'il en soit, pour une estimation de trafic comparable, le pont du Verdon (affecté d'un péage très lourd) ne peut que contribuer au lancement de la zone Industrielle du Verdon, mais ce dans une optique centralisatrice.

En revanche, un pont à Blaye, à mi-distance entre Bordeaux et Le Verdon et relié à l'A10 toute proche, non seulement remplirait cette première fonction, mais permettrait aussi la mise en valeur des zones industrielles du nord de Bordeaux en même temps que le décollage économique du Pays blayais. Enfin il faut convenir qu'un tourisme d'arrière-pays ne peut se concevoir qu'à partir d'un pont à

Que le pouvoir politique en place préfère le pont au Verdon n'a rien pour nous étonner. Les contribuables l'ont vu soutenir d'autres projets présentés pourtant comme solides, rappelons-nous simplement le lancement du « France », l'envol du « Concorde », le trou de La Villette.

Quant à nous, il nous faudra plus d'un sourire pour nous arrêter dans notre volonté de voir le projet aboutir à Blaye afin de sortir notre région de son ghetto.

Me tenant à votre disposition pour des éléments plus complets concernant les deux ouvrages, je vous prie de croire, Monsieur, à l'expression de mon profond dévouement.

**

En prenant connaissance des débats du Conseil général du vendredi 13 février, les Blayais auront eu la preuve de la volonté manifestée par l'Assemblée départementale en faveur du pont de Blaye. Qui oserait encore parler d'utopie pour ce projet ?

CONTRE ...

14

AUNIS-SAINTONGE - ANGOUMOIS

FRANCHISSEMENT DE L'ESTUAIRE

Croisade contre le pont

Depuis le mois de septembre, les promoteurs du projet iniquent que le pont sur l'estuaire, est réglé, qu'il y a un accord pour son financement. Nous avons fait une petite enquête, notamment auprès des ministères de l'équipement et de l'environnement, et pouvons affirmer que l'on n'en est pas là.

Hier, à Royan, les associations de défense des sites de l'embouchure de la Gironde et de la côte de Beauté, par la voie de leur comité de liaison, sont montées au créneau. Quelques semaines après que les élus de l'Association des deux rives présidée par Philippe Most, maire de Royan, eurent voté la création d'un syndicat mixte. Lequel syndicat est impétent pour obtenir l'autorisation de l'Etat d'occuper le domaine public maritime, étape préliminaire à la consultation des entreprises.

« Nous pourrions discuter de la forme d'action », proposait en début de séance Jean Barbot, président du comité. Pour trancher avec lui sur ses modalités, et conscients que le recours récent des promoteurs « est ingereux pour le public car il laisse entendre que tout est réglé », se re-



JEAN BARBOT. — Le président du comité de défense des sites de la Gironde : « Nous saisissons le premier ministre ». SUD

d'associations de Charente-Maritime. La première étape de ce qui fut hier qualifié de « croisade contre le

pont » est la rédaction d'une lettre ouverte, pour affirmer « qu'il n'y a pas unanimité sur le projet de pont ».

Elle est prête et devrait être diffusée dans le public. Plus important, est l'appel du pied aux parlementaires tout aussi unanimement souhaité : « Nous allons écrire aux présidents de tous les groupes parlementaires, au Sénat et à l'Assemblée nationale, nous saisissons le premier ministre pour qu'ils demandent, en question orale ou au "Journal officiel", s'il est vrai que le gouvernement a l'intention de concéder le domaine public. »

Devant la volonté affirmée par les promoteurs du projet d'aller vite, les défenseurs de l'environnement ont marqué à cette occasion leur empressement pour l'obtention de réponses claires. En saisissant de fait les députés, ils exposent par ailleurs leur volonté de voir ce dossier déborder le strict cadre des départements de Charente-Maritime et de Gironde.

Les politiques saisis, ils comptent enfin appeler à leur soutien l'opinion publique dans son ensemble. Et quelques-uns se sont remémorés d'ailleurs la pression populaire qu'avait en son temps levé un autre dossier de l'estuaire : la construction de la centrale nucléaire de Braud-et-Saint-Louis.

Philippe Baroux.

Les ponts sur la Garonne et la Gironde

(SUITE DE LA PREMIERE PAGE)

Pour l'an 2000, la tendance était inversée nous disait-on en 1977 : 3 400 véhicules par jour pour Blaye contre 4 040 véhicules par jour pour Le Verdon.

Qu'on me permette d'émettre des réserves sur des estimations à si long terme quand on constate combien on peut se tromper sur une durée de seulement quatre années.

Au sujet des études, je vous saurais infiniment gré, M. le Préfet, de bien vouloir m'indiquer si les 50 000 F votés l'an dernier ont été utilisés. Autrement dit, la décision des élus départementaux a-t-elle été exécutée par l'administration ?

Si oui, j'aimerais en connaître les aboutissants.

Ce projet est-il donc si farfelu pour le traiter de telle manière ?

Repose-t-il donc, comme d'aucuns l'avancent sur des préoccupations essentiellement électoralistes ?

Je ne prendrai guère de peine pour balayer des allégations dont les fondements reposent sur une mauvaise appréhension de la réalité, à moins — mais je ne peux y croire — qu'elles ne soient inspirées par des préoccupations politiciennes.

Les arguments qui plaident en faveur du pont de Blaye sont nombreux. J'ai eu maintes fois l'occasion de les

développer ici, et je vais me permettre de les reprendre brièvement :

— d'une longueur raisonnable (4 km contre 10 km), le pont dit de Blaye permettrait de briser un isolement si préjudiciable à toute une région ;

— à Blaye le pont desservirait non seulement Le Verdon mais aussi Pauillac et Grattequina.

Il aboutirait donc au centre d'un ensemble de plusieurs milliers d'hectares de zones industrielles existantes ou projetées.

Le Blayais serait donc en relation directe avec toutes les zones industrielles et portuaires de la rive gauche de l'estuaire dont la desserte serait mieux assurée puisque la liaison routière et autoroutière est plus aisée ;

— le pont de Blaye allègerait le trafic du pont d'Aquitaine qui est de plus en plus saturé et cela tant pour ce qui est du trafic de transit vers Bordeaux que du trafic vers Toulouise, les Pyrénées et l'Espagne ;

— enfin, le pont de Blaye est le maillon nécessaire pour établir la jonction entre un tourisme littoral déjà développé et un tourisme intérieur, « un tourisme vert », qui reste à promouvoir.

Certes, la dépense pour un tel ouvrage est forcément considérable : « Ce projet n'a pas retenu, dites-vous M. le Préfet, l'intérêt de l'Etat : aussi bien le ministère des Transports que le ministère de l'Intérieur, que la DATAR ont refusé de le prendre en considération. »

Avant qu'on ne le sollicite, l'Etat refuse donc « a priori ». C'est une façon bien cavalière et inadmissible de traiter les élus.

Nous refusons et refuserons toujours catégoriquement un tel chantage. Les élus doivent être traités tout autrement. Il n'est pas possible que l'Etat se désintéresse d'un tel projet, à moins qu'il ne veuille voir s'installer une réserve indienne autour de notre centrale nucléaire. Si telle est sa volonté, qu'il le dise !

Non, il ne faut pas oublier que ce pont supporterait un péage et qu'il permettrait au département d'éviter une grande part du déficit de la Régie des passages d'eau de la Gironde. (Je rappelle que les contribuables girondins vont bientôt payer un milliard par an pour éponger le déficit de la seule exploitation de la RDPEG.)

Pour conclure, je veux dire que je me refuse pour ma part à opposer constamment et systématiquement le pont « dit de Blaye » au pont « dit du Verdon ».

Je ne me réjouis absolument pas, en tant qu'élu de la Gironde, de constater que le démarrage du port du Verdon est laborieux et que sa zone industrielle ne connaît pas l'expansion attendue.

Mais enfin ! restons sérieux ! L'argument qui tend à faire accréditer l'idée qu'un pont au niveau du Verdon permettrait de relancer le trafic du port et d'occuper le terrain de la zone industrielle n'est pas raisonnable.

Il serait sans doute nécessaire — je me permets de le répéter — que le port du Verdon démontre d'abord sa forte capacité à accroître son trafic et à dynamiser une zone industrielle encore inexistante.

Je rappelle que notre Conseil général, dans sa sagesse, a, voilà quelques années, considéré que le franchissement de la Gironde au droit du Blayais était l'opération prioritaire. Sans pour autant rejeter « a priori » l'autre opé-

ration qui, par son ampleur, son coût et en raison des grandes inconnues qui subsistent, ne peut se concevoir que dans une perspective beaucoup plus lointaine.

Nous n'avons pas le droit d'engager — « a fortiori » en cette période si dure pour l'immense majorité des Français — des sommes qui dépasseraient largement les soi-disant 535 MF à une opération de prestige — style « Concorde » — dont l'impact économique est loin d'être évident.

Nous n'avons pas pour autant le droit de laisser un si vaste estuaire non franchi par un pont, un pont « raisonnable » dis-je, qui serait un outil extraordinaire de désenclavement pour toute une région, pour ce département de la Gironde et qui nous permettrait sans doute de considérer l'avenir avec plus d'optimisme, plus d'espérance et — pourquoi pas ? — avec un plus large sourire.

Paul CROTTE :

Quelques mots pour venir apporter le témoignage de la population du canton que je représente.

Dans leur ensemble, mes compatriotes sont éminemment favorables à l'édification du pont de Blaye qui désenclaverait notre région. Ils rejoignent en cela l'opinion des Blayais et de leur conseiller général.

Eloignés de quelques kilomètres seulement de la côte médocaine — pensez donc, le port des Callonges est à peu près à égale distance de Saint-Ciers-sur-Gironde et de Saint-Estèphe, à 5 minutes de Saint-Ciers par le bac et à 2 heures de Saint-Estèphe en passant par le pont d'Aquitaine — il est à peine croyable que Gabayes au parler rude et Médocains gasconnants entretiennent des rapports quasi inexistantes.

Les horaires stricts d'un bac : en été, les longues files d'attente des touristes, le prix non négligeable d'un passage découragent les habitants de ce coin qui, lorsqu'il sont appelés vers Pauillac par exemple, préfèrent emprunter le parcours bordelais avec la distance substantielle et les frais qui en découlent.

Le pont serait pour eux un espoir de voir se nouer des relations profitables aux deux régions voisines et qui actuellement s'ignorent presque.

Adossés à la barrière de l'estuaire et à la campagne saintongeaise, nos gens n'ont d'autres recours que de vivre repliés sur eux-mêmes, migrer vers l'agglomération bordelaise, ou encore, en été, le dimanche, vers Royan.

Vraiment un pont à Blaye leur ouvrirait bien d'autres horizons tant touristiques qu'économiques.