

Compte rendu du débat public

2 octobre 2003 -15 janvier 2004

De l'art de conférer

Michel de Montaigne

Essais

Livre III, chapitre VIII :

...Le plus naturel et le fructueux exercice de notre esprit, c'est à mon gré la conférence....L'étude des livres, c'est un mouvement languissant et faible qui n'échauffe point, là où la conférence apprend et exerce en un coup. Si je confère avec une âme forte et un fier joueur, il me presse les flancs, me pique à gauche et à droite, ses imaginations élancent les miennes. La jalousie, la gloire, la contention me poussent et me rehaussent au-dessus de moi-même. Et l'unisson est de qualité toute ennuyeuse dans la conférence.

...

J'entre en conférence et en dispute avec grande liberté et facilité, d'autant que l'opinion trouve en moi le terrain mal propre à y pénétrer et à pousser de hautes racines. Nulle proposition ne m'étonne, nulle croyance ne me blesse, quelque contraire qu'elle soit à la mienne.

Plus loin, il cite Cicéron, dans Des Devoirs, I, XLI :

Il faut regarder non seulement à ce que chacun dit, mais encore à ce que chacun pense, et même au motif que chacun a de penser ce qu'il pense.

Sommaire

Préambule
Introduction

I. Le débat et son déroulement

1. La construction du débat	10
1.1 La genèse du débat.....	10
1.2 Les données	11
1.3 Les publics	12
1.4 Les outils prévus pour le débat	12
1.5 Sept phases pour le débat	13
2. Le déroulement du débat	14
2.1 Le journal du débat.....	14
2.2 Les réunions publiques	15
2.3 Le site Internet	16
2.4 La communication avec et dans la presse.....	17
2.5 L'accueil du public	18
2.6 Les questions-réponses	18
2.7 Les rencontres des acteurs socio-économiques et des associations	18
2.8 La rencontre du 17 novembre	20
2.9 Les colloques	20
2.10 Les rencontres des instances politiques.....	21
2.11 Les sondages.....	22
3. Questions de forme et de fond sur le débat.....	23
3.1 Sur les finalités du débat.....	23
3.2 Sur le déroulement du débat.....	24

II. Le débat et ses apports aux questions

Deux chapitres plus un	26
Le débat et l'Europe.....	27

Chapitre 1 : la question de l'opportunité

A. Un contournement autoroutier est inopportun.....	28
1. Les arguments présentés.....	28
1.1 Le projet obéit à une logique contestable	28
1.2 Le projet présente des risques majeurs pour l'environnement	29

1.3 Le projet encourage l'étalement urbain et ses conséquences.....	31
1.4 Les coûts sont sous-estimés, les bénéfices hypothétiques.....	32
1.5 Des alternatives sont insuffisamment explorées.....	32
2. Les préconisations	33
2.1 Un changement de politique de développement.....	33
2.2 Un changement de politique de transport	34
3. Les opposants au contournement autoroutier.....	35
3.1 Non au contournement.....	35
3.2 Non mais	35
B. Un contournement autoroutier est opportun.....	36
1. les arguments présentés	36
1.1 Un contournement autoroutier est nécessaire	36
1.2 Un contournement autoroutier est urgent.....	36
1.3 Un atout pour le cadre de vie	37
1.4 Une chance pour l'économie régionale.....	37
1.5 Une solution réaliste	37
1.6 Seul, un contournement autoroutier serait insuffisant.....	38
2. Les préconisations	38
2.1 Renforcer le report modal.....	38
2.2 Réaliser un contournement, prévoir l'autre	40
2.3 D'autres suggestions techniques	40
2.4 Affirmer la vocation de l'ouvrage	41
2.5 Inscrire le contournement dans un projet de territoire	42
3. Les partisans d'un contournement autoroutier	43
3.1 Oui, sans préférence exprimée	43
3.2 Oui, avec une préférence exprimée pour un parti.....	43
Chapitre 2 : contourner par l'est ou par l'ouest ?	
A. Contourner par l'ouest ?	44
1. Oui pour l'ouest.....	44
1.1 Les arguments pour le parti Ouest	44
1.2 Des préconisations pour le parti Ouest	45
1.3 Les partisans de l'ouest.....	45
2. Non à l'ouest.....	46
2.1 Les arguments contre le parti Ouest.....	46
2.2 Les opposants au parti Ouest.....	47

B. Contourner par l'est ?	47
1. Oui pour l'est	47
1.1 Les arguments pour le parti Est	47
1.2 Les préconisations pour le parti Est	48
1.3 Les partisans de l'est	48
2. Non à l'est.....	48
2.1 Les arguments contre le parti Est	48
2.2 Les opposants au parti Est.....	48

Chapitre 3 : l'émergence d'une quatrième question

Pour une politique des transports en Aquitaine et en Gironde intermodale, évolutive et participative	50
Conclusion	52

Préambule

Le débat public sur le projet de contournement autoroutier de Bordeaux prématurément interrompu au moment où il était presque achevé en raison des annonces du Gouvernement à la suite du CIADT du 18 décembre 2003, a été pour moi l'occasion d'une série de chances sans lesquelles il eut été... plus difficile de le conduire !

La première chance tient dans la Commission elle-même, qui a pu être composée de personnalités dévouées, mobilisées par cette expérience encore nouvelle de démocratie, qui formaient ensemble un bon éventail de compétences, animé par un sens aigu du service public. Le code d'éthique adopté par la Commission particulière n'a jamais eu à être consulté. Capables de bien appréhender les divers aspects des questions au débat, ils pouvaient aussi être à l'écoute et bien comprendre les opinions des uns et des autres. Leurs remarques et leurs propositions ont été précieuses.

Parmi les membres de la Commission, trois Bordelais et trois non Bordelais, deux en position de retraite (dont un spécialiste en agriculture et économie rurale, eaux et forêts, écologie) et quatre en activité (sciences politiques, magistrature, journalisme, économie des transports). Malgré les emplois du temps de certains et la distance des autres et en dépit du fait que des réunions de l'ensemble de la Commission ont donc été difficiles à organiser, une réelle entente, mieux, une connivence et des liens de sympathie se sont tissés (On en a vu la trace dans l'unanimité des positions après le 18 décembre).

La seconde chance, ce fut le secrétariat général, c'est à dire le binôme du secrétaire général et de son assistante. Ils ont fait preuve, avec aisance, de grandes compétences « multimodales », de courage, d'invention, d'efficacité. Leur travail mérite d'être salué. Il l'a d'ailleurs été par de nombreux participants au débat, qui ont apprécié le service rendu.

Mais les circonstances furent quelques fois très difficiles. En dépit de la bonne volonté et des efforts de la direction régionale de l'Équipement, avec laquelle - chance supplémentaire- de très bons contacts se sont établis et ont perduré pendant tout le débat, des problèmes se sont en effet posés dans un contexte administratif sans souplesse suffisante pour les résoudre efficacement. Une note particulière à l'intention de la Commission nationale suggérera des améliorations dans l'exercice des missions des futures Commissions particulières du débat public.

La troisième chance, c'est l'importance du sujet même pour les Aquitains, les Girondins et les Bordelais.

La Commission particulière du débat public n'a pas à avoir ni à exprimer d'avis sur les trois questions qui faisaient l'objet du débat. Il lui était cependant possible de reconnaître et de dire que les problèmes de circulation dans la région étaient bien réels et nécessitaient à l'évidence des solutions dans les meilleurs délais.

Le débat n'a pas eu de mal à se développer à partir de la question de l'opportunité ou non d'un contournement. Quant aux deux autres questions (est ou ouest et conditions de réalisation), elles étaient étroitement liées à la première et ont aussi soulevé les passions.

Mais la réalité, l'importance et l'ancienneté du problème des transports en Aquitaine et en Gironde avaient aussi fait que des collectivités locales s'étaient déjà penchées sur lui et avaient même délibéré ! La question était capitale, mais elle n'était pas neuve.

D'où l'interrogation de certains sur l'intérêt d'un débat. Pourtant, au vu de la procédure légale du débat public, et vu la lettre de saisine du ministre chargé de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer la question de l'opportunité du contournement n'était pas tranchée... du moins jusqu'au 18 décembre. Après cette date, du point de vue de la Commission particulière du débat public, elle n'était plus une question. Il est extrêmement regrettable, pour ne pas dire plus, que les déclarations du 18 décembre n'aient pas permis la clôture sereine que le débat méritait. La Commission particulière du débat public s'est exprimée sur ce point en prenant la position qui fut la sienne.

Chance en raison de l'importance de la question. Difficultés... pour la même raison !

Voilà. Le débat a eu lieu, quand même. Et la meilleure preuve de cela, certes paradoxale, est relatée à la fin du rapport. Trois questions étaient posées, en fait une quatrième a émergé : celle du contenu et des modalités pratiques d'une politique multimodale, évolutive et participative des transports en Aquitaine et Gironde, d'ici à 2020. Pour qu'elle se révèle et fasse l'objet d'échanges, comme ce fut le cas, il fallait bien que le débat existât.

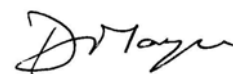
Chargé par mes (ex)-collègues de la Commission particulière d'établir ce compte-rendu, avec leur aide bénévole, et de le rédiger avec la plume du Secrétaire Général, je saisis l'occasion qui m'est donnée pour les remercier de leur concours sans lequel le débat n'aurait pas été possible. Il me fut très agréable de partager avec eux la passion dont témoignait Montaigne pour « la conférence, le plus naturel et le plus fructueux exercice de notre esprit ».

Je remercie de son aide, la direction régionale de l'Équipement, et aussi les entreprises spécialisées qui nous ont apporté un concours dont nous avons apprécié la qualité.

Je remercie enfin tous ceux qui, habitants d'Aquitaine, de Gironde et de Bordeaux, membres d'instances socioéconomiques et d'associations, élus locaux, se sont impliqués dans le débat.

Le débat public a voulu et pu - grâce à la compréhension de chacun et sans outrage ni outrages - entendre et respecter les opinions dans leur diversité, comme j'en ai constamment exprimé le souhait.

Dominique MOYEN



Président de la Commission particulière du débat public

Introduction

Initié par une lettre du ministre chargé de l'Équipement en janvier 2003, préparé pour commencer au 15 septembre 2003, le débat public sur le contournement autoroutier de Bordeaux ne s'est pas déroulé sans difficultés.

Au début de l'été, une décision du Tribunal Administratif de Bordeaux invalidait le marché en cours d'attribution à une entreprise de conseil en communication. Les services du ministère de l'Équipement ont dû bâtir de nouveaux marchés et l'ouverture du débat a dû être reportée au 2 octobre 2003.

Puis l'annonce le 18 décembre 2003 de la décision du Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire sur le contournement autoroutier a motivé la démission de tous les membres de la Commission Particulière, sauf, à la demande des autres membres, de son président afin de permettre la rédaction et la remise du présent compte-rendu et en vue d'honorer les démarches de tous ceux qui ont participé au débat. Enfin, les élections régionales de mars 2004 impliquaient de facto que le débat soit clos avant la fin janvier 2004.

Ces difficultés méritaient d'être mentionnées mais ne feront pas l'objet de commentaires dans le présent compte-rendu puisque, quoi qu'il en soit, le débat peut être considéré comme ayant eu lieu. En effet, le programme des réunions prévu a pu être presque complètement appliqué.

Le présent compte-rendu comprend deux parties tout à fait différentes l'une de l'autre. La première partie présente et justifie la stratégie choisie, raconte le débat, en décrit les « outils ». Des commentaires y figurent, souvent en forme de suggestions¹ à l'intention de la Commission nationale dont on sait le souci d'améliorer la pratique des débats futurs. En effet, on peut s'en féliciter, la conduite des débats publics n'est pas, à ce jour, enfermée dans un corpus de règles et de recommandations venues des débats antérieurs. Il est encore possible, voire nécessaire, d'inventer des façons d'informer et de permettre les échanges et les expressions des personnes intéressées. La Commission particulière du débat public de Bordeaux a tenté de le faire, par exemple avec la très ample diffusion du Journal du débat, avec l'organisation de colloques thématiques, des confrontations entre le grand public et les acteurs socioéconomiques et associatifs. Il est rendu compte ici de ces innovations, des succès et des difficultés rencontrés, à titre d'expérience vécue et en vue d'une éventuelle meilleure conduite de débats futurs.

Dans la seconde partie, au contraire, pas de commentaires mais seulement une tentative de recueil, sans choix ni interprétations, des opinions qui se sont exprimées, puisqu'il n'est pas dans la mission de la Commission particulière d'exprimer un avis ni même de tenter une médiation. Les opinions entendues ou lues, individuelles ou collectives, sont en outre présentées sans pondération aucune. Comment pourrait-il être autrement puisque rien ne permet de savoir avec quelle clef les pondérer si on voulait le faire ? Quelle que puisse être

¹ Ces suggestions sont présentées en italique dans le chapitre consacré au déroulement du débat.

l'envie de certains qui se sont exprimés au cours des réunions, la lecture de la deuxième partie de ce compte-rendu ne permettra pas de savoir s'il y a plus d'opposants ou de partisans de telle ou telle option. Seuls les arguments entendus sont présentés et, pour qui aura à décider des suites du débat, ces arguments sont à l'évidence importants. L'ordre de leur présentation ne saurait en aucun cas exprimer une quelconque position de la part de la Commission particulière.

Deux chapitres composent cette deuxième partie. Le premier est consacré à la question de l'opportunité du contournement, le second à l'interrogation « Est ou Ouest ? ». Une troisième question était posée dans la lettre de saisine de la Commission nationale : « Quelles conditions ? ». Elle n'est pas ignorée par le présent compte-rendu. Mais tous les participants au débat ont traité en même temps soit la question de l'opportunité et celle des conditions, soit la question « Est ou Ouest » et simultanément des conditions. C'est un mouvement bien compréhensible puisque l'opportunité du contournement est bien « conditionnée » (c'est écrit dans le texte du document pour le débat du maître d'ouvrage, page 39) par l'obligation de prise en compte des précautions nécessaires en matière d'environnement (espaces naturels et nuisances), en matière d'urbanisation, de développement économique local et d'amélioration des échanges locaux.

On trouvera donc les opinions émises et les positions prises en ces matières dans chacun des deux chapitres consacrés aux deux premières questions du débat. Ceci permet d'éviter des redondances et, plus fondamentalement, ceci tient compte du fait que la troisième question est en quelque sorte incluse dans les deux premières. Il serait fallacieux de dire : on décide du principe du contournement et on verra bien ensuite à quelles conditions ! Les divers participants au débat, en tout cas, n'ont pas commis cette erreur.

Sur l'ambiance du débat, il y a peu à dire puisque, à part quelques rares mouvements d'humeur en réunion publique, quelques attaques personnelles vite éteintes et quelques rares lettres peu amènes, aucun reproche grave n'a été fait à la Commission et aucun incident important ni de manifestation organisée n'ont eu lieu (mais il est vrai que ceux qui n'étaient pas contents ont pu choisir le silence ou l'abstention...). Au contraire, une fois la confiance établie entre les partenaires du débat et la Commission (notamment sur le sujet de la sincérité des points d'interrogation du ministre, sur l'attention portée à l'écoute de tous les points de vue, et sur le sérieux de l'organisation), le climat des échanges a été bon. Il semble qu'il était de meilleur en meilleur au fur et à mesure du déroulement du débat. La Commission a pu constater l'évolution et l'enrichissement mutuel des opinions.

Enfin, ce qui apparaît comme une originalité de ce débat mérite d'être signalé ici et fait l'objet d'un développement à la fin de la deuxième partie. Alors que trois questions étaient posées par le ministre, trois points d'interrogations, une quatrième question, forte des échanges et de contributions en provenance d'opposants comme de partisans du contournement, a occupé une grande partie du débat. Ce dernier est devenu une occasion de création et de convergence de points de vues, façon de preuve qu'il a eu lieu.

Le texte ci-après est suivi d'un nombre restreint d'annexes, celles qui apportent des informations directement en relation avec le texte même du compte-rendu,

qui les mentionne explicitement en renvoyant à leur lecture. D'autres annexes telles que, par exemple, les comptes-rendus intégraux des réunions publiques qui ont été tenues, ont été mises sur support informatique et sont ainsi facilement consultables par qui veut y trouver dans le détail le libellé exact des interventions de chacun de ceux qui se sont exprimés.

I. Le débat et son déroulement

1. La construction du débat

1.1 La genèse du débat

Il faut commencer par signaler qu'avant le débat public, les élus d'Aquitaine, de Gironde et de Bordeaux étaient déjà sensibles aux grands problèmes posés par les transports dans la région. Des études avaient été faites par l'Etat en 1995 et 1996 et des études plus récentes avaient été engagées par le Conseil général de la Gironde pour un contournement ouest. Le 1^{er} février 2002, le Préfet de Région avait réuni les principaux responsables locaux, politiques et consulaires sur le sujet d'un contournement autoroutier.

La genèse du débat public lui-même sur le projet de contournement autoroutier de Bordeaux (de janvier à juin 2003 environ), ne présente pas de caractère spécifique par rapport à d'autres débats publics.

Elle commence par une lettre datée du 28 janvier 2003 du ministre à la Commission nationale du débat public la saisissant sur l'opportunité d'organiser, conformément à la loi « démocratie de proximité » du 27 février 2002, un débat public sur un projet de contournement autoroutier de Bordeaux. Ce courrier évoque la congestion grandissante de la rocade bordelaise et l'objectif stratégique de maintenir un niveau de service de qualité sur l'axe nord-sud atlantique, qui a conduit à envisager la réalisation d'un contournement autoroutier. Le ministre mentionne aussi les études antérieures évoquées ci-dessus. Il pose enfin les trois questions sur lesquelles le Gouvernement souhaitera être éclairé :

- l'opportunité d'un contournement autoroutier ;
- le parti, Ouest ou Est, suivant lequel l'étude du projet pourrait être poursuivie ;
- le cas échéant, le cahier des charges du projet, quant à la recherche des fonctionnalités et au respect des contraintes particulières.

Le 5 mars 2003, la Commission nationale du débat public décide d'organiser un débat public sur le projet de contournement autoroutier de Bordeaux, d'en confier l'animation à une commission particulière et d'en nommer président Dominique Moyen, ingénieur général des Mines. Sur proposition de celui-ci, sont ensuite nommés par la Commission nationale les autres membres de la Commission particulière :

- Joël Aubert, journaliste ;
- Philippe Mathis, directeur adjoint de l'Ecole polytechnique de l'Université de Tours ;
- Benoît Mornet, magistrat ;
- André Pointud, ingénieur général du Génie Rural, des Eaux et des Forêts ;
- Pierre Sadran, agrégé de Droit public et de Science politique.

Seront ultérieurement recrutés le Secrétaire général de la Commission, Jacques Baggio et l'assistante, Catherine Bomal.

Les premiers travaux de la Commission en voie de constitution consistent :

- à suivre la préparation par le maître d'ouvrage délégué du document pour le débat, qui est finalement examiné par la Commission nationale du débat public le 2 juillet 2003 qui donne alors son accord pour que ce texte serve de document pour le débat ;
- à identifier les futurs acteurs du débat, élus, présidents d'instances socioprofessionnelles et associatives, à prendre avec eux une série de contacts préliminaires pour les sensibiliser au débat qui allait s'ouvrir et leur dire quels pourraient y être leur rôle et leurs contributions. D'une façon générale, leur accueil a été attentif et ils ont dit qu'ils seraient présents dans le débat ; ils l'ont été ;
- à commencer à bâtir des projets de programme du débat ;
- enfin de commencer à mettre en place la logistique nécessaire.

Une conférence de presse en présence du Président de la Commission nationale du débat public a été organisée le 5 mai 2003 pour annoncer le futur débat ; une deuxième, avec les membres de la Commission nommés entre temps, s'est tenue le 13 juin 2003 où le calendrier envisagé pour le débat a été confirmé : 15 septembre 2003 -15 janvier 2004.

Mais des difficultés ont été rencontrées pendant l'été dans la passation des marchés lancés par le maître d'ouvrage pour les diverses modalités d'assistance à la Commission particulière. Il a fallu retarder le début du débat au 2 octobre 2003. Il n'a pas paru possible alors, en raison des élections régionales de mars 2004, ni d'ailleurs nécessaire, de retarder la date prévue pour la clôture, le 15 janvier 2004. Le décalage de la date d'ouverture n'a pas permis de combler complètement les problèmes inhérents à la mise en œuvre des nouveaux contrats de sous-traitance. Mais grâce à la persévérance et à la compétence du secrétariat général, et avec l'aide de la direction régionale de l'Équipement, la date du 2 octobre a pu être tenue.

1.2 Les données

L'organisation du débat public a été pensée en considérant d'une part les missions de la Commission, d'autre part les publics cibles.

Les trois missions de la Commission sont rappelées ici :

- fournir les possibilités d'une large information sur le projet ;
- permettre le débat et l'expression des opinions ;
- rendre compte des questions et des opinions qui se sont exprimées.

Ces missions qui sont celles traditionnelles d'une Commission particulière du débat public n'appellent pas de remarques spécifiques. Leur réalisation est évidemment fonction des spécificités du projet faisant l'objet du débat et des circonstances locales.

La volonté de donner au débat la portée la plus large et d'en informer au mieux les publics concernés a justifié l'adoption d'une stratégie diversifiée.

La forme du débat devait permettre à tous ceux qui le souhaitent de poser des questions, de recevoir des réponses autant qu'il pourra être possible de leur en

donner et enfin d'exprimer leur point de vue et leurs propositions sur le projet, tant sur ses fondements que sur ses modalités.

Il devait enfin permettre de recenser les principales questions qui devront ultérieurement faire l'objet d'études complémentaires et de prises de positions par le maître d'ouvrage en vue des suites qu'il voudrait donner au projet.

1.3 Les publics du débat

Le débat public sur le projet de contournement autoroutier de Bordeaux devait permettre une bonne information de toutes les personnes concernées à divers titres, privé et professionnel. Quatre publics ont été ainsi visés par la Commission :

- les citoyens ; la Commission particulière s'est interrogée, puis a retenu une palette de moyens d'information de manière à toucher un maximum de personnes, celles qui voulaient bien se déplacer et argumenter au cours de réunions publiques mais aussi celles qui voulaient l'information chez elles et pouvoir réagir seulement par écrit ou via Internet ;
- les instances socio-économiques et associatives, relais et acteurs spécifiques : relais parce qu'elles touchent un public spécialisé, acteurs parce que lieux de débats complémentaires ; elles peuvent délibérer et émettre des avis ;
- les instances politiques, également relais et acteurs particuliers ; elles disposent en outre d'une légitimité électorale que le débat public n'a pas pour objectif de contourner mais au contraire d'associer au processus de consultation et de décision ;
- la presse dans son rôle de relais d'information auprès de tous les publics.

REUNIONS PUBLIQUES

L'analyse des diverses parties intéressées par le débat confirme une intuition initiale selon laquelle le débat public n'était pas « soluble » dans une seule modalité d'information et de confrontations, la réunion publique.

Des réunions organisées avec des interlocuteurs particuliers dans des formes spécifiques sans annonce publique préalable et sans ouverture au public sont des modalités du débat qui nous sont parues pertinentes. D'autres moyens, courrier, site Internet ont eu aussi leur place dans le débat.

1.4 Les outils prévus pour le débat

Information et confrontations des points de vue nécessitent des « outils » et des « formes ».

Les premiers de ces outils n'ont pas été créés par la Commission particulière mais par le maître d'ouvrage, la direction régionale de l'Équipement d'Aquitaine.

Son document pour le débat, rapport de 70 pages, a été présenté à la Commission nationale du débat public comme le prévoient les règlements en vigueur. Sur les trois questions posées par le ministre dans sa lettre de saisine, ce document apporte des éléments chiffrés, des perspectives d'évolution dans le temps et des points de vue. Le maître d'ouvrage a mis à disposition de la Commission 10 000 exemplaires de son dossier.

Il en a réalisé une présentation « power point » pour les réunions publiques et les rencontres, appréciée pour sa concision et sa clarté. Des apports ont complété ce document en fonction de la demande exprimée.

Pour couvrir ses missions d'information, la Commission a prévu d'autres outils du débat :

- la réalisation et la diffusion d'un Journal du débat ;
- la réalisation et l'animation d'un site Internet ;
- l'édition et la publication des « paroles d'acteurs », expression des positions d'acteurs du débat ;
- l'organisation d'un système de réponse aux questions, en liaison avec le maître d'ouvrage pour la partie technique de ces questions.

1.5 Sept phases pour le débat

A partir de l'identification des publics, la Commission particulière avait conçu plusieurs phases pour le débat.

Phase 1 : une conférence d'ouverture précise les objectifs et les formes du débat ; elle regroupe les autorités administratives régionales, la Commission nationale du débat public et la Commission particulière, les principales instances socio-économiques et politiques concernées, la presse et les médias.

Phase 2 : le grand public est contacté par voie de presse, par l'animation d'un site Internet, par la publication de documents, la tenue de réunions publiques ; pour les instances socio-économiques et associatives sont organisées des rencontres d'information et d'échange avec le maître d'ouvrage ; des « paroles d'acteurs » éditées et diffusées par la Commission particulière, explicitent leurs positions.

Phase 3 : une réunion d'expression des positions des instances socio-économiques et associatives en séance plénière permet un échange entre elles et avec le public.

Phase 4 : des colloques, de préférence à de simples réunions thématiques, sont organisés sur des thèmes qui permettent d'éclairer les sujets les plus controversés du débat grâce aux apports d'experts.

Phase 5 : la rencontre des instances politiques, le Conseil Régional, le Conseil général de la Gironde, la Communauté Urbaine de Bordeaux, les Communautés de communes et pays de Gironde, les Départements limitrophes, en présence du maître d'ouvrage, est enrichie des interrogations et positions du public et des acteurs socio-économiques sur le projet.

Phase 6 : la réunion de synthèse du débat permet de recueillir les ultimes observations des publics et des acteurs socio-économiques et politiques sur le projet de contournement ainsi que sur les points principaux du projet de compte-rendu du débat. Cette réunion n'a pas eu lieu dans les formes initialement prévues.

Phase 7 : le Président de la Commission particulière rédige un compte-rendu et l'adresse à la Commission nationale qui dresse le bilan du débat. La transmission de ces documents au maître d'ouvrage lui permet d'être éclairé sur

les observations, propositions et positions exprimées pendant le débat, lui donne les éléments nécessaires à la décision sur son projet.

2. Le déroulement du débat

2.1 La réalisation et la diffusion du Journal du débat

Le projet de diffusion

« Le cyclisme est un sport populaire parce que c'est le seul sport qui dépose un champion sur votre paillason » écrivait Antoine Blondin à propos du Tour de France. Porter le débat public et les questions du débat devant le maximum de citoyens a été la première préoccupation de la Commission dans sa mission d'information. Ce souci de diffusion l'a conduit à adresser à chaque domicile de Gironde une information sur le débat et ses composantes : la nature du débat public, les missions de la Commission, le sujet et les outils du débat.

Toutes les informations nécessaires ont été rassemblées dans le numéro 1 du Journal du débat, distribué à 650 000 exemplaires dans les boîtes aux lettres de Gironde, adressé également aux élus et acteurs socioéconomiques. Trop riche ont dit certains. Cependant, la concentration dans un seul document de l'ensemble de l'information a permis de fournir dès l'ouverture du débat l'essentiel de l'information utile et de résoudre les problèmes de diffusion que n'aurait pas manqué d'entraîner l'existence de plusieurs documents différents à gérer par une équipe restreinte. Bien entendu, le Journal du débat a fait l'objet d'une diffusion complémentaire systématique lors des réunions ou des rencontres organisées par la Commission particulière.

Les contenus

La Commission particulière avait souhaité présenter un résumé du rapport par le maître d'ouvrage qui a estimé que ce n'était ni possible dans le calendrier imparti ni souhaitable. Ceci a conduit la Commission à présenter une « lecture » de ce rapport, estimant que la démarche de débat public ne pouvait se satisfaire d'une diffusion naturellement restreinte du seul dossier du maître d'ouvrage. Cette « lecture » n'a pas fait l'objet de critiques sérieuses, bien qu'elle renforçait le risque d'une confusion entre le maître d'ouvrage et la Commission particulière.

Le Journal du débat n°1 a volontairement, par l'adoption d'un système gratuit de carte-réponse (formule libre réponse) provoqué l'expression de demandes d'information, de questions de la part du public et la commande des outils du débat. Il a permis de créer un fichier des « partenaires du débat », destinataires ultérieurs de l'information sur le débat, des paroles d'acteurs éditées, du Journal n° 2, etc.

Le Journal du débat n°2 a été adressé comme prévu directement à 4 618 partenaires (dont toutes les collectivités locales de Gironde) avant le 25 décembre 2003. Outre un point sur le débat après les phases d'information du public et de rencontres des instances socioéconomiques et associatives, il comprenait un agenda du débat, une synthèse des questions les plus entendues, des éléments d'information fournis par le maître d'ouvrage, un résumé rédigé

avec l'accord des instances auteurs d'une parole d'acteur. Un exemplaire de chaque édition du journal est fourni en annexe du rapport.

L'intérêt de cette démarche a été confirmé par le sondage réalisé à la demande de la Commission particulière auprès du public girondin. La première vague de ce sondage, intervenant quelques jours après la diffusion du Journal du débat, a montré qu'il était la deuxième source d'information du public, immédiatement après la presse écrite et à égalité avec la télévision. Il a également confirmé l'intérêt du public d'être informé, chez lui, du déroulement du débat, de lui offrir, tout au long de son cours s'il le souhaite, les moyens de participer au débat.

LE JOURNAL DU DEBAT

Trois suggestions, au moins, issues de cette expérience peuvent être adressées à propos de la diffusion du Journal du débat :

- *disposer d'un temps de préparation plus important compte tenu des étapes indispensables dans une telle réalisation et des délais nécessaires à une diffusion dès l'ouverture du débat ;*
- *mettre en place une diffusion de même type pour les éditions suivantes du Journal de façon à pallier quelques défaillances constatées dans la diffusion du premier numéro dans certains quartiers ou secteurs de la Gironde et renforcer la connaissance et la popularité du débat ; la question financière, le calendrier du débat, la logistique nécessaire contraignent a priori cette éventualité pourtant intéressante qui, d'après les résultats du sondage, répondrait aux attentes du public ;*
- *mieux mettre en valeur sa diffusion par rapport à la remise habituelle de documents à caractère promotionnel ou publicitaire dans les boîtes aux lettres ; mais cela suppose un investissement initial beaucoup plus élevé que l'absence de références a conduit à ne pas risquer.*

2.2 Les réunions publiques.

Elles avaient pour objectif la présentation et la discussion du dossier du maître d'ouvrage. Elles étaient prévues initialement peu nombreuses. Il est cependant apparu nécessaire d'en augmenter le nombre et de les délocaliser sur le territoire du département. La nature particulière du dossier soumis au débat empêchait de situer une réunion en un lieu qui aurait pu suggérer l'hypothèse de sa localisation sur un futur tracé. Le choix, neutre, de tenir des réunions dans les villes sous-préfecture a finalement été retenu.

Six réunions d'information sur le débat, de présentation et de discussion du dossier du maître d'ouvrage ont été tenues, successivement à Talence, Lesparre, Libourne, Blaye, Langon et Gujan-Mestras. 100 à 250 personnes, quelquefois plus, y ont chaque fois participé. La présence, équilibrée ou non, de partisans ou d'adversaires du projet a influé sur la richesse du contenu et des échanges lors de ces différentes réunions.

La présentation, après celle du débat public, du dossier du maître d'ouvrage a été critiquée dans son principe, comme contraire à l'équilibre d'un débat où les opposants réclamaient un temps de parole, une présence « sur scène » et des moyens équivalents (voir 3.2).

Le Président de la Commission particulière, incontournable animateur et régulateur du débat, censeur immédiat des seuls propos désobligeants vis-à-vis des personnes, a régulièrement interrogé le public en début de réunion sur son souhait d'une meilleure connaissance du dossier. Les réponses, chaque fois favorables, ont conduit à effectuer une présentation du dossier du maître d'ouvrage. Ce dernier a progressivement enrichi celle-ci d'informations complémentaires (intermodalités, besoins en granulats, mesures d'exploitation

du trafic, etc. reproduites dans le n° 2 du Journal du débat) en réponse aux questions exprimées.

La réunion publique est le terrain favori des particuliers mais surtout des associations opposées au projet ; elles « tournent » et participent à toutes les réunions où certaines s'entendent reprocher leur absence d'implantation locale. Le « grand public » vient peu, s'exprime peu, par manque d'habitude, quelquefois par la crainte d'une maladresse ou d'une confiscation de parole. Il vient aussi simplement pour écouter et ainsi forger son opinion. Les partisans du projet, sauf lors de la réunion de Blaye, ont été souvent minoritaires.

Lors de plusieurs réunions, la « tentation référendaire » n'a pas échappé à plusieurs adversaires du projet, sollicitant sur son opportunité un vote de la salle, voulant attribuer à cette dernière une représentativité de la population girondine.

Les deux vagues de sondage sur le débat ont confirmé que la réunion publique n'était pas la demande prioritaire du « grand public » qui semble plutôt privilégier l'échange d'informations, de courriers ou de courriels, la relation par la presse, le « bouche à oreille ».

Par ailleurs, le phasage du débat voulu par la Commission particulière, prévoyant l'expression des élus après celle du public a été apprécié et relayé par de nombreuses personnes présentes lors des réunions publiques. Elles ont alors demandé aux élus présents de s'exprimer comme simples citoyens ou plus fermement, de ne pas mobiliser, quelquefois même de ne pas prendre la parole...

2.3 Le site Internet.

En ligne dès le 2 octobre, jour d'ouverture du débat, il a connu une fréquentation jugée intéressante par les spécialistes de ce média : 12 869 sessions étaient enregistrées en janvier 2004 ; chaque session a eu une durée moyenne de 5mn48 ; 72 581 pages ont été imprimées ; 5 400 visiteurs différents ont fréquenté le site. Plusieurs sites associatifs l'ont référencé.

A la demande de partenaires du débat, un forum de discussion a été mis en place en novembre ; 140 messages seulement y ont été déposés ; mais ils ont été très consultés. 150 contributions argumentées de partenaires du débat, comme les 15 paroles d'acteurs au fur et à mesure de leur rédaction ou de leur édition ont été progressivement mises en ligne. 16 contributions d'experts ayant participé aux colloques ainsi que les délibérations des collectivités parvenues à la Commission particulière du débat public l'ont été également.

Les comptes-rendus des réunions publiques figurent également sur le site dont le contenu est conservé dans les archives du débat.

SITE INTERNET

La Commission a dû, avec le concours du maître d'ouvrage, « inventer » le site, certes à partir d'expériences engagées ailleurs et le faire constamment évoluer en fonction des demandes exprimées et de l'évolution du débat lui-même.

La Commission particulière appuierait volontiers une démarche nationale d'harmonisation qui, enrichie du vécu de l'animation de plusieurs sites de débat, élargirait l'expérience que peut apporter une société de service recrutée cas par cas. Cette démarche conduirait à l'établissement d'un « tronçon commun » éprouvé, accompagné de modules, adoptables ou non et permettrait une opérationnalité plus rapide d'un outil dont la réactivité est un atout essentiel.

Aussi, la Commission particulière attire également l'attention sur l'accompagnement indispensable à l'animation du site. Les attentes, particulièrement celles des associations et internautes rompus à la pratique de ce média, sont celles d'interlocuteurs normalement exigeants. Le caractère forcément temporaire, la vocation spécialisée d'une Commission particulière du débat public, la modestie des moyens humains dont elle dispose doivent être compensés par la mise à disposition d'outils rapidement performants animés par un personnel formé à cet effet.

Cette remarque concerne plus globalement l'animation et la mise en œuvre des débats pour lesquels la Commission nationale devrait apporter un appui organisationnel et logistique préalable.

Le sondage sur la perception du débat a confirmé le rôle pressenti d'un site Internet de débat :

- il reste encore un mode marginal de promotion initiale du débat et de son contenu ; 1% seulement des personnes dit avoir eu connaissance du débat par l'Internet ;
- il permet par contre de suivre le débat, notamment d'avoir connaissance des contributions et des paroles exprimées, d'y répondre, d'échanger rapidement, formes d'expression exclues en l'occurrence par les moyens traditionnels d'information ; 30% des personnes interrogées disent recourir au site Internet pour s'informer ou s'exprimer sur le débat. La communication en amont sur son existence, les efforts pour son référencement sur les moteurs de recherche restent essentiels ;
- indispensable, il reste actuellement circonscrit à un public limité, en quelque sorte privilégié, même s'il prendra une part forcément plus significative au fil des débats publics ; l'association des non internautes, encore majoritaires dans la population, à la circulation et à l'échange d'information reste primordiale ;
- il suppose une logistique et une animation « à niveau », immédiate, nécessaire à la crédibilité de chaque débat public, nonobstant le caractère ponctuel et particulier de chacun d'eux.

2.4 La communication avec et dans la presse

La communication avec et dans la presse a pris plusieurs formes :

- des relations avec la presse pour l'informer du déroulement du débat. Avant l'ouverture du débat, la presse a été informée de sa nature et du projet de son calendrier. Quatre réunions ont été organisées à son intention pendant son déroulement. La presse a essentiellement assisté aux réunions publiques ; de nombreux articles ont permis aux acteurs du débat d'exprimer leurs positions ou en ont rendu compte. Au 15 janvier, 189 articles de presse et reportages audio-visuels ont été consacrés au débat dans la presse locale et régionale.

L'intérêt de la presse nationale s'est lui manifesté dès la communication de la décision du CIADT du 18 décembre et la démission des membres de la Commission.

- des insertions publicitaires pour faire connaître l'existence du débat, les outils du débat, les réunions et colloques du débat.

Les insertions publicitaires ont eu pour objet essentiellement d'informer sur les réunions et les colloques du débat (dates, lieux, contenu) ; complémentarément des insertions ont soutenu la démarche pour faire connaître le débat auprès du public ou des acteurs socioéconomiques en

présentant seulement le débat et ses outils. L'impact des annonces dans la presse n'a pu être directement mesuré. Un dossier d'inventaire figure en annexe du compte-rendu.

Dans un souci de clarté, l'idée d'un recours à des formules de partenariat sous forme de publi-reportages a été dès le départ écartée.

2.5 L'accueil du public

La Commission particulière n'en a pas fait un axe stratégique de sa mission d'information. La présence alors nécessaire d'un représentant du maître d'ouvrage pour répondre à d'éventuelles questions techniques sur le projet, la nature de ce dernier, n'a pas justifié une démarche prioritaire en ce sens. Les locaux de la Commission particulière, ouverts et accessibles au public, ont été peu fréquentés par ce dernier ; quelques personnes sont venues s'y procurer le rapport du maître d'ouvrage ou y déposer une contribution, s'informer sur les réunions du débat.

2.6 Les questions-réponses

Répondre de manière sérieuse et détaillée aux questions du public a été la préoccupation conjointe de la Commission et du maître d'ouvrage. Avant l'ouverture du débat, une méthodologie, une organisation et une logistique ont été mises en place, avec la création d'un site Intranet qui a pu évoluer en fonction des besoins. Chaque question ou série de questions posées a pu faire l'objet d'une réponse personnelle de la Commission particulière à l'interlocuteur, présentant la réponse rédigée par le maître d'ouvrage lorsque la question (la plupart en l'occurrence) le concernait. La Commission a pu parallèlement, par l'analyse quotidienne de leur contenu, dresser une synthèse des questions posées, les présenter lors des dernières réunions et dans le numéro 2 du Journal du débat. En fonction de cette synthèse, des éléments de réponse globaux ont été établis par le maître d'ouvrage, publiés dans le Journal du débat de la Commission particulière.

775 interrogateurs ont posé une ou plusieurs questions écrites sur le dossier qui ont fait l'objet de réponses écrites, adressées individuellement. Les délais de réponse sont cependant restés importants, contrepartie du sérieux avec lequel chaque interrogation a été traitée par les services du maître d'ouvrage.

QUESTIONS-REPONSES

La Commission particulière souligne l'intérêt d'une démarche qu'engagerait la Commission nationale pour la mise au point d'une méthode et d'outils fournis « clés en main » aux commissions particulières du débat, élaborés à partir des expériences vécues permettant de gérer efficacement et surtout rapidement les échanges nés du dialogue engagé. La réponse individualisée aux questions posées est appréciée par le public du débat ; démarche exigeante pour le maître d'ouvrage et la Commission, elle suppose une logistique éprouvée et une mobilisation constante des animateurs du débat.

2.7 Les rencontres des acteurs socioéconomiques et des associations

L'identification d'acteurs a quelquefois été difficile s'agissant par exemple de la représentation des usagers, des associations concernées par le dossier. Les contacts préalables ont permis d'en identifier plusieurs, d'autres se sont

spontanément manifestés et exprimés au cours du débat, s'associant à d'autres partenaires, s'exprimant au cours de réunions publiques ou bien adressant à la Commission une demande de rencontre, une contribution ou encore sollicitant la publication d'une « parole d'acteur ». L'ensemble des chambres consulaires a été sollicité et toutes ont exprimé une position sur le dossier.

Les réunions

Elles ont été préparées par des contacts préalables sur leur contenu et les modalités de leur déroulement. La Commission s'est interrogée sur le caractère public de ces rencontres, sur la présence de la presse. Les acteurs concernés ont préféré rencontrer de manière bilatérale la Commission particulière et le maître d'ouvrage. Cette méthode -réunion sans public et sans la presse- n'a pas été cachée au grand public ; elle aurait pu être jugée non conforme à l'esprit du débat public mais n'a pas du tout été contestée. Elle a même été pratiquée avec le principal collectif d'associations opposé au projet, avec leur accord.

Le schéma de déroulement de ces réunions a été toujours le même : la présentation par la Commission de son rôle, de ses missions et du débat public ; celle par le maître d'ouvrage de son dossier ; puis un échange de questions et de réponses devant permettre à l'auditionné de préparer la délibération ou le document exprimant sa position sur les questions du projet. Chaque rencontre s'est déroulée dans un climat de courtoisie et de respect mutuel sans nuire à l'expression de points de vue quelquefois farouchement opposés au projet. Un dialogue sincère s'est établi et s'est confirmé au cours des réunions publiques ultérieures.

De manière systématique, l'audité était informé du calendrier à venir du débat, sollicité pour exprimer son point de vue dans une « parole d'acteur » et notamment lors de la réunion de présentation et d'échange des positions organisée le 17 novembre à Bordeaux.

La Commission accompagnée de la direction régionale de l'Équipement a ainsi rencontré :

- le 9 octobre la Chambre d'agriculture de la Gironde ;
- le 9 octobre également le Collectif associatif « Bordeaux incontournable » ;
- le 14 octobre le Conseil économique et social régional ;
- le 21 octobre le Syndicat des sylviculteurs et le Centre régional de la propriété forestière ;
- le 22 octobre Réseau ferré de France et la SNCF ;
- le 22 octobre également les représentants du secteur des transports routiers ;
- le 28 octobre les chambres de commerce et d'industrie d'Aquitaine ;
- le 31 octobre l'association DURRABLE ;
- le 4 novembre le Conseil Interprofessionnel des vins de Bordeaux et L'INAO ;
- le 5 novembre le Port autonome et la Fédération maritime ;
- le 12 novembre la Chambre des métiers ;
- le 13 novembre la Fédération départementale des chasseurs.

La Commission a reçu également toutes les associations et organisations professionnelles qui ont souhaité la rencontrer.

Les « paroles d'acteurs »

Quinze paroles d'acteurs ont été publiées par la Commission particulière, celle-ci s'astreignant alors à se cantonner dans les seuls rôles d'éditeur et de diffuseur d'une information rédigée par les partenaires du débat et sous leur

responsabilité. Toutes les paroles d'acteurs ont été adressées individuellement à chaque partenaire du débat ; un résumé de chacune a été rédigé et publié sous le contrôle de son auteur dans le Journal du débat n°2. Leur liste et celle des positions reçues en fin de débat, figurent en annexe du rapport.

2.8 La rencontre du 17 novembre

Différente des réunions publiques classiques, cette rencontre avait pour objectif la présentation et la confrontation en public des positions des instances socioéconomiques et associatives sur le projet. 300 personnes environ y ont assisté, malgré les difficultés de circulation et d'accès. Les instances auteurs d'une parole d'acteur adressée à la Commission particulière, invitées en tribune, ont pu exprimer publiquement leur point de vue voire le défendre. Un travail préparatoire de la Commission avait permis de dégager un consensus sur la répartition des temps d'expression ainsi que les modalités de celle-ci. La présence équilibrée d'opposants ou de partisans du projet, leur adhésion à la règle du jeu, leur conviction partagée à cette date de la sincérité du débat et la confirmation par la Commission particulière que le débat n'était pas un « débat bidon », l'attitude du maître d'ouvrage, cantonné volontairement dans la seule présentation de son dossier, ont contribué à la réalité du débat, à la richesse et la liberté des échanges.

2.9 Les colloques

Plus que simples réunions thématiques, ils avaient pour mission d'approfondir les grandes questions apparues au cours du début du débat : l'opportunité et les conséquences envisageables du projet au regard des perspectives d'évolution des différents modes de transport (colloque 1), vis-à-vis des milieux naturels girondins (colloque 2), enfin face aux enjeux de l'économie locale et de l'urbanisation (colloque 3).

Leur préparation

La Commission particulière s'est largement investie dans la préparation de ces rencontres, la recherche et la mobilisation d'intervenants. Cinq de ses membres se sont mobilisés et ont partagé ces tâches. Les délais de préparation d'un colloque, ceux nécessaires à l'identification des questions devant en faire l'objet, la recherche d'intervenants compétents et bénévoles comme celle plus prosaïque mais réelle de salles pouvant accueillir ces rencontres ont rendu leur tâche difficile.

L'intervention d'experts

Leur recrutement s'est effectué bien entendu en fonction de leur domaine d'activité et de leur disponibilité, mais également grâce à la sollicitation de différents partenaires du débat pour s'assurer de son pluralisme. Leur présence a permis une confrontation directe avec les partenaires du débat, un enrichissement de ce dernier par le témoignage de leur expérience, les interrogations qu'ils ont pu susciter, leurs réflexions ou leurs réponses aux arguments des partisans ou des adversaires du projet. Les contributions écrites

des experts jointes au présent compte rendu expriment leurs positions. Elles constituent un apport indéniable à la qualité du débat.

Leur déroulement

Chaque colloque se déroulait selon une méthode éprouvée : rencontres en ateliers d'approfondissement des sujets propres au thème principal du colloque puis rencontre plénière d'échange entre les experts et le public.

Les efforts de la Commission particulière n'ont pas forcément rencontré le succès attendu en terme de fréquentation compte tenu de la qualité des interventions et des échanges :

- 150 personnes en moyenne ont assisté à chacune de ses rencontres, malgré l'envoi d'une invitation aux 4 000 personnes privées ou publiques ayant exprimé un intérêt pour le débat ainsi que la parution de deux pleines pages annonçant les colloques dans le principal quotidien régional et quelques annonces télévisées ;
- la presse n'a pas vraiment relayé l'information ni relaté ces trois rencontres.

Cependant, une moisson importante d'informations utiles a été récoltée pour quiconque s'intéresse à la problématique des transports en général et en particulier au projet de contournement autoroutier de Bordeaux. Ces colloques ont contribué à la crédibilité du débat. Leurs apports importants sur le fond du dossier sont évoqués plus loin. Les comptes-rendus des séances plénières figurent en annexe au présent document.

COLLOQUES

Compte tenu de l'intérêt de telles rencontres pour l'approfondissement de questions en débat et donc du débat public, deux aspects méritent d'être portés à la connaissance de futurs organisateurs de débat public :

- *la difficile compatibilité d'une telle démarche, pourtant utile au débat, avec le calendrier de ce dernier, et en conséquence l'irréversible et dommageable brièveté de sa phase préparatoire ;*
- *la faible disponibilité du « grand public » compte tenu des dates et des horaires possibles pour de telles rencontres, du terme même de « colloque », peut être dissuasif pour qui n'est pas déjà mobilisé par le débat.*

2.10 Les rencontres des instances politiques

Les instances politiques sont des interlocuteurs importants du débat public, à la fois relais de discussion et lieux de délibération et d'expression d'avis. Elles ont en plus la légitimité électorale. La Commission particulière a choisi de les entendre après les réunions publiques et les rencontres avec les instances socio-économiques et associatives, afin qu'elles aient une bonne vision des opinions antérieurement exprimées.

Trois problèmes particuliers se sont présentés :

- la question du contournement autoroutier de Bordeaux avait déjà fait, il y a quelques années, l'objet d'études et même de délibérations en Gironde, avec même des projets de tracés pour un contournement par l'ouest et des délibérations en faveur d'un contournement autoroutier. Les grands élus (Région, Département et Communauté Urbaine), rencontrés avant l'ouverture du débat, ont bien compris et admis que la saisine de la Commission nationale

par le ministre et l'ouverture du débat public créaient un nouveau contexte, une opportunité pour défendre leur projet ; ils ont accepté de rentrer dans le débat.

- mais des cartes avec des tracés relativement précis, issues des travaux antérieurs du Conseil général, ont été brandies par divers participants au débat comme la preuve que celui-ci « était bidon » puisque des tracés « existaient » et que les questions de savoir si un contournement autoroutier était opportun et si oui par l'est ou par l'ouest étaient deux « fausses questions » ! Il a fallu chaque fois resituer ces tracés dans le cadre des anciennes études, préciser quels étaient leurs auteurs et, en phase avec la direction régionale de l'Équipement, tenter de convaincre de la sincérité des points d'interrogation de la lettre de saisine du ministre.

- il paraissait nécessaire de rencontrer non seulement les grandes communautés territoriales mais aussi les communes. Or, en l'absence de tracés, il ne pouvait être question pour la Commission particulière de rencontrer tels ou tels conseils municipaux. Cela aurait pu être compris comme un « aveu » de la situation de leur commune sur un tracé qui existerait mais que l'on voulait cacher ! Une difficulté comparable était rencontrée pour des débats publics -on le signale plus haut- et résolue par des réunions publiques dans les sous-préfectures. Dans l'impossibilité d'inviter ensemble plus de 500 maires et conseil municipaux, il a été choisi d'inviter les quelque soixante présidents de Communautés de communes, ceux des pays et des groupements de communes, en leur proposant d'être accompagné de qui ils voulaient. Ce fut un fiasco. Ils étaient moins de la dizaine, donc en nombre moindre que celui des communes dont la Commission particulière avait déjà reçu des délibérations ! Plusieurs raisons peuvent, a posteriori, être avancées pour comprendre cet échec : déjà les débats publics en sous-préfecture avaient permis aux communes d'être informées (certaines avaient même déjà délibéré) ; les communes n'ont peut-être pas souhaité, pour un problème aussi important que le contournement, s'il devait les concerner, être « représentées » par leur communauté de commune.

La Commission particulière a aussi voulu rencontrer les Conseils généraux voisins de la Gironde. Une réunion a été organisée à cette fin. Y ont été représentés les Conseils généraux de la Charente, de la Dordogne et des Landes.

La liste des délibérations et positions adressées à la Commission particulière à la suite de ces rencontres figure en annexe.

2.11 Les sondages

Pour mesurer la connaissance du débat dans l'opinion et non recenser par ce moyen les points de vue et positions sur le fond du dossier, la Commission particulière du débat public a conçu une démarche d'interrogation prévue en trois vagues, de l'ouverture à la clôture du débat, de la population de la Gironde. Cette démarche consistait à mesurer la pertinence des moyens employés pour faire connaître le débat, les redéployer éventuellement pour mobiliser un maximum de public.

Trois vagues d'enquête, une en octobre, une en novembre et une troisième en janvier devaient ainsi permettre de recueillir l'opinion de 3 000 personnes représentatives de la population girondine de plus de dix-huit ans.

Compte tenu de la nature du projet soumis au débat, trois zones, l'ouest et l'est du département et la Communauté urbaine de Bordeaux, ont été définies et un

nombre égal de personnes a été interrogé sur chacune d'elles ; puis les résultats ont été pondérés pour être représentatifs.

Lors de la première vague, effectuée auprès de 1 000 personnes, 880 ont jugé utile l'intervention d'un débat sur le projet ; 530 personnes avaient connaissance du débat.

75% d'entre elles savaient simplement qu'il avait lieu ; la presse écrite (45%), le Journal du débat (31%), la télévision (31%) ont été les principales sources d'information citées lors de la première vague.

470 personnes n'avaient pas connaissance du débat et 62% d'entre elles souhaitaient en savoir plus. Elles aimeraient être informés surtout par courrier (54%), par la presse (37%) ou la télévision (19%), par Internet (7%) ; 5% souhaitaient l'être au cours d'une réunion.

32% souhaitent participer au débat et exprimer leur opinion. Un courrier (54%), la participation à une réunion publique (33%), Internet (30%) étaient les moyens d'expression les plus souhaités.

60% de ceux qui ne souhaitent pas être plus informés indiquaient ne pas être concernés par le sujet.

Les résultats de la deuxième vague confirment l'intérêt porté à l'intervention d'un débat ; le nombre de personnes en ayant connaissance est resté stable. Cette deuxième vague d'enquête souligne le rôle de la presse dans cette connaissance et celui désormais important du « bouche à oreille » comme source d'information ; elle témoigne également d'une meilleure information du public : 41% des personnes ayant connaissance du débat s'estiment suffisamment informées contre 30% lors de la première vague. La troisième vague, dont les résultats auraient pu être faussés compte tenu des circonstances entourant la démission de la Commission particulière, n'a pas été engagée.

ÉVALUATION

Il paraît utile à la Commission particulière de souligner auprès de la Commission nationale l'appui d'une démarche parallèle d'évaluation de la portée d'un débat au cours de son déroulement. Une réflexion méthodologique mériterait d'être engagée à cet égard, dans le cadre des outils à mettre à disposition des Commissions particulières au moment de leur mise en place.

3. Le déroulement du débat : questions de forme et de fond

Certaines des questions qui ont été posées au cours du débat n'étaient pas spécifiques du débat sur le contournement. La Commission particulière y a apporté les réponses qu'elle pensait utiles à partir de ses connaissances des procédures et des pratiques. Un document synthétique de la Commission nationale du débat public, validé par elle, pourrait rendre service pour les futurs débats publics.

3.1 Sur les finalités du débat

A quoi sert la Commission puisqu'elle n'a pas une mission de médiation ni d'avis à donner ? Rappeler que la mission de la Commission particulière, même si elle n'émet pas d'avis, reste importante : un débat nécessite une organisation et un suivi, certes minimaux pour ne pas brider les paroles, mais une organisation et un suivi quand même.

A quoi peut bien servir un débat puisque l'assemblée ne peut pas décider et la Commission non plus ? (Variation sur ce thème : quelle va être la décision de la Commission ? Est ou Ouest ?) Il a fallu expliquer que le débat public ne changeait pas la chaîne des décisions et que de toute façon, chaque assemblée réunie ne pouvait constituer un panel représentatif démocratiquement recevable.

A quoi sert le débat puisque rien n'oblige le ministre demandeur de suivre les éventuelles recommandations et avis des participants ? Il a fallu rappeler que le ministre néanmoins a l'obligation de dire et de faire publier au Journal Officiel les suites qu'il choisit pour son projet au vu des résultats du débat qui lui auront été communiqués.

Peut-on considérer que les questions posées, faisant l'objet du débat, sont vraiment des questions non encore tranchées par le maître d'ouvrage ? En d'autres termes le débat n'est-il pas un « débat-bidon » pour faire semblant d'appliquer les textes ? La Commission, évidemment consciente que le projet était naturellement porté par le maître d'ouvrage, mais forte des assurances qu'elle avait reçues de la part des services du ministère de l'Équipement a, jusqu'au 18 décembre dernier, constamment défendu l'idée que les questions du débat étaient des questions sincères.

3.2 Sur le déroulement du débat

Il est arrivé que la Commission soit vue comme une émanation du maître d'ouvrage. Ce fut un problème récurrent mais pas grave. La distinction essentielle entre les deux instances a été rappelée au début de chaque réunion et des mesures ont été prises pour qu'en réunion, il y ait une séparation matérielle entre le maître d'ouvrage et la Commission. Ceci n'a pas empêché quelques écarts qui ont été rapidement corrigés. Il reste que le caractère « d'autorité administrative indépendante » de la Commission a bien du mal à être compris par les interlocuteurs. (Ce caractère a semble-t-il été finalement reconnu quand, après le 18 décembre, la Commission a pris des positions indépendantes).

Est-il correct que le représentant du maître d'ouvrage ait au départ le monopole de l'information ? Pourquoi le débat ne pourrait-il pas aussi porter d'emblée sur des études faites par des opposants ? Ceci supposerait que d'emblée également et bien avant le débat, des opposants au projet se déclarent et soient reconnus comme tels -selon une procédure qui resterait à inventer- et constituent en quelque sorte des parties civiles, dans ce qui deviendrait alors une sorte de procès contradictoire. Il ne nous a pas semblé que l'esprit des textes allait dans ce sens.

Pourquoi le débat n'est-il pas organisé par une commission créée localement par une instance élue ? Seule la Commission nationale peut organiser un débat public dont elle décide de confier l'animation à une Commission particulière, dont elle nomme les membres, ou au maître d'ouvrage du projet. Dans ce cas, il peut s'agir d'une instance élue.

Concernant les expertises complémentaires prévues par les textes et réclamées par des participants, il a paru nécessaire d'apporter les précisions très pratiques suivantes :

- des précisions techniques pouvaient être données par le maître d'ouvrage ;
- des études courtes et ciblées peuvent être envisagées dans le cadre des textes en vigueur ;
- mais des études longues et très générales sont inabordables dans le cadre de la durée du débat ; la rédaction concertée de leur cahier des charges, le choix également concerté de leur opérateur, leur réalisation sérieuse et leur insertion dans le débat apparaissent incompatibles avec les délais de ce dernier ; en revanche, elles pourraient faire l'objet d'une liste, avec quelques commentaires, qui figurerait dans le rapport, à l'intention du maître d'ouvrage qui pourrait les engager le moment venu.

(Des listes d'études ont été demandées par la Commission à ceux qui demandaient des études complémentaires ; elles n'ont pas été fournies).

Pourquoi le débat est-il clos après quatre mois ? Ne serait-il pas plus efficace qu'il puisse reprendre après quelques mois lorsque des études complémentaires auront pu être réalisées afin que leurs résultats soient présentés et discutés ? La Commission particulière a pris note de cette suggestion et a dit qu'elle figurerait dans le rapport.

Le débat, intervenant quelques mois avant les élections régionales et cantonales, ne risquait-il pas de devenir progressivement un terrain d'expression des acteurs en campagne ? On ne peut que constater que la « décision » du CIADT du 18 décembre s'est inscrite dans un contexte pré-électoral.

II. Le débat : ses apports aux questions

Le Grand Secrétaire - Si les villes de Zhuo dans la principauté de Yan, les cités de Wan et les deux Tchao à Sanchuan sont les plus opulentes et les plus renommées des capitales provinciales de l'Empire, ce n'est pas que leurs alentours soient particulièrement mis en valeur, mais c'est qu'elles sont situées à la croisée des chemins et commandent les routes qui relient les grandes métropoles...La fortune d'une ville tient plus à sa position géographique qu'à son ardeur aux travaux agricoles.

Les Lettrés - Dans les pays de Song, Wei, Han et Liang, où l'on sait l'importance des activités fondamentales et où l'on s'adonne à l'agriculture, il n'est pas, même dans le menu peuple, de famille qui ne soit prospère ni d'homme qui n'ait le nécessaire. L'économie et non la situation géographique procure le bien-être.

(Yantie lun, *Dispute sur le sel et le fer*, Chine, 81 avant Jésus-Christ)

Le compte rendu aborde ici les contributions et positions entendues ou lues à l'occasion du débat : les contributions individuelles, celles des experts intervenus dans les colloques, celles des acteurs socio-économiques et associatifs, celles traduites dans quinze « paroles d'acteur », dans les comptes-rendus des réunions publiques, les délibérations des collectivités ou des formations politiques. Les positions sont présentées ici d'une manière schématique qui ne reflète pas forcément toutes les nuances et toute la richesse des positions exprimées, quelquefois difficiles à identifier pour un « camp » ou contre un autre. Certaines contributions n'expriment aucune préférence vis-à-vis des trois questions. On se reportera utilement aux positions et délibérations de chacun listées en annexe de ce compte-rendu.

Deux chapitres plus un

Le débat a naturellement porté sur les trois questions posées par le ministre de l'Équipement dans sa lettre de saisine. Il a fait constamment référence au document pour le débat qui a été produit par le maître d'ouvrage délégué, la direction régionale de l'Équipement d'Aquitaine (DRE), qui a été largement diffusé, qui a fait l'objet d'une présentation résumée par la Commission particulière dans le numéro 1 du Journal du débat, et qui a été présenté par la DRE lors de chaque réunion.

Comme on l'a expliqué en introduction, l'évidente imbrication de la troisième question sur les conditions de réalisation du projet avec les deux premières, n'a pas échappé aux participants du débat. Ils ont parlé de l'opportunité et de ses conditions, des partis Est ou Ouest et de leurs conditions. C'est la raison pour laquelle en réponse aux trois interrogations du ministre on trouvera ci-après deux chapitres et non trois sur les apports du débat.

Mais un troisième chapitre figure dans cette partie du présent document et rend compte de l'émergence d'une « quatrième » question, née du débat lui-même. En outre, une question transversale mérite ci-après un bref développement spécifique. Il concerne la relation entre le projet et l'Europe.

Le débat et l'Europe

Avant de présenter les opinions pour ou contre le contournement et pour ou contre le parti Ouest ou le parti Est, un aspect du débat mérite une place un peu à part, celui de la place du projet de contournement dans l'espace français et européen.

Au début de chaque réunion, la Commission a fait observer aux participants, avant l'ouverture du débat, l'ampleur géographique et économique du projet, puisqu'il concernait non seulement les transports en Gironde et en Aquitaine mais aussi les trafics de personnes et de marchandises entre le nord et le sud de la France et plus encore entre le nord et le sud de l'Europe. Sur le plan économique, il n'intéressait pas seulement l'économie locale mais aussi celle de la France et de l'Europe.

Le débat porté au niveau local n'a pas contourné la dimension économique nationale ou européenne du projet.

Les participants ont exprimé leur ressenti d'un manque de cohérence ou de visibilité de la politique des transports en Europe et en même temps celui d'une privation d'un réel pouvoir d'influence à l'égard de cette politique. La présentation et l'évaluation de la politique espagnole des transports, celle des perspectives de développement des infrastructures sur l'axe méditerranéen et sur l'axe trans-pyrénéen, celles de l'harmonisation des règles européennes en matière de circulation des poids lourds auraient dues à leurs yeux faire partie du dossier du débat.

Les priorités affichées dans le document du maître d'ouvrage, celle d'une meilleure organisation du trafic de transit nord-sud, celle de la valorisation de plates-formes logistiques, et son affirmation du caractère inopérant du projet pour résoudre en 2020 les difficultés de circulation rencontrées sur la rocade et dans l'agglomération ont conduit certains à voir dans l'intervention du débat une tentative de les convaincre d'endosser localement les nuisances prévisibles d'un projet dont les bénéficiaires potentiels sont lointains. D'où l'expression d'une demande de voir l'Europe aider à concevoir, concourir et assumer les conséquences d'un projet dans la totalité de ses impacts.

Chapitre 1 : La question de l'opportunité

Deux parties composent ce chapitre, présentant chacune les arguments défendus au cours du débat. L'ordre de présentation retenu l'a été pour la commodité de l'exposé. Il ne traduit en aucune façon une quelconque préférence de la Commission particulière. Ces arguments sont ceux entendus au cours du débat, de la part d'opposants ou de partisans du projet et n'engagent en aucune manière les rédacteurs du présent compte-rendu. Les instances socioéconomiques, associatives et politiques s'étant exprimées par une position écrite sont mentionnées dans chacune des deux parties.

A. Un contournement autoroutier est inopportun

Ce chapitre du compte-rendu présente les arguments des opposants au projet et les acteurs du débat partageant cette position.

1. Les arguments présentés

Les positions décrites ici ont été exprimées, débattues, approuvées, contestées fortement ou nuancées au cours des réunions publiques, des auditions, des colloques et dans les contributions rédigées au cours du débat.

1.1 Le projet obéit à une logique contestable

A. Le dossier du maître d'ouvrage traduit un à priori autoroutier.

Le scénario pourtant présenté en rupture d'une évolution « au fil de l'eau » de la croissance des modes de transport dans le dossier du maître d'ouvrage n'est pas jugé crédible en proposant une « pré-solution » autoroutière, en en esquissant un cahier des charges assorti de trois objectifs et de deux conditions. Les solutions alternatives ne sont pas suffisamment explorées et auraient dû être portées au débat.

B. Le projet s'inscrit dans une logique avantageuse pour le transport routier.

En présentant une option autoroutière comme solution au problème du transit de marchandises « on fait plus pour la qualité de service des transporteurs que pour la qualité de vie des habitants ».

Or, disent les opposants au projet, les coûts du transport routier sont aujourd'hui maintenus artificiellement bas grâce à la non internalisation de coûts externes environnementaux et socio-économiques, ni même de ceux liés à la construction des infrastructures qu'il entraîne. Cette logique est finalement encouragée par l'Union européenne qui, malgré les compétences qui sont les

siennes, ne dispose à ce jour d'aucune réglementation imposant ou favorisant la prise en compte de l'internalisation des coûts externes.

La dimension européenne, nationale et sociale du problème des transports est négligée dans le projet ou insuffisamment traitée et des mesures éventuelles de réduction du trafic poids lourds ne sont pas évoquées dans le dossier avec assez de précision.

C. Le projet néglige le problème des transports de la grande agglomération.

C'est, jugent les opposants, le problème le plus important compte tenu du volume des échanges concernés ; or le dossier du maître d'ouvrage prévient de l'inaptitude du projet de contournement à résoudre à terme la congestion de la rocade. Plus largement, le projet n'aborde pas la problématique des transports au sein de la grande agglomération et ne propose pas de solutions pour faire face aux conséquences de la croissance de la circulation.

1.2 Le projet présente des risques majeurs pour l'environnement

Les risques pour l'environnement liés au développement de la circulation routière et à la fragilité des milieux aquitains ont été soulignés par la majorité des opposants au projet. Le caractère irréversible d'un tel ouvrage contredirait le « principe de précaution ». Au cours du colloque « projet de contournement autoroutier et milieux naturels », le terme de « catastrophe » (au sens d'une chute, d'une moins value patrimoniale, esthétique, touristique) a été repris par plusieurs experts et participants, pour un projet « à n'engager que si tout ce qui a été fait pour l'éviter n'aboutit pas ».

A. Le projet augmente les risques pour l'environnement liés au développement des transports routiers et de la circulation automobile en général.

En créant une « offre » supplémentaire, il encourage l'usage du transport routier et ses effets négatifs (pollutions, nuisances sonores, etc.). Il contribue ainsi au renforcement de l'effet de serre qui participe aux changements climatiques. Il favorise l'augmentation de la consommation de pétrole qu'induit le développement du transport routier quand dans un avenir proche les énergies fossiles vont se raréfier. En outre il est contraire aux engagements internationaux de la France, à la charte de l'environnement du Président de la République, notamment en matière de lutte contre l'effet de serre et le réchauffement climatique.

Ce projet de contournement ne peut par conséquent en aucune façon être placé sous l'égide du développement durable.

B. Le projet portera atteinte à des milieux girondins et des paysages particulièrement fragiles.

Il porterait atteinte à des paysages originaux et sensibles : les rives de la Gironde, les vignobles du Médoc, du Blayais, ceux de l'Entre-deux-mers au relief vallonné, la forêt girondine.

Il présente des risques très élevés pour les milieux naturels et les zones humides présentes partout sur les territoires concernés et dont beaucoup font l'objet de mesures réglementaires de protection :

- en créant des conditions de perturbation des systèmes d'écoulement (esteyes et jalles), de protection (digues) et de drainage des marais ;
- en exposant à des risques de pollutions durables les nappes phréatiques de sable des Landes et à l'intrusion d'eaux salées celle de l'éocène.

Par ailleurs il risque de rompre la transparence hydraulique et d'accentuer les problèmes liés à la gestion des crues, les risques d'inondation encourus par l'éventuelle conjonction des dangers maritimes et continentaux (cf. tempête de décembre 1999). La réalisation de l'ouvrage exposerait l'estuaire aux risques de perturbation du bouchon vaseux nuisible à l'écoulement des eaux et à son équilibre biologique, aux éventuelles pollutions accidentelles au niveau des ouvrages de franchissement.

Le projet exposera gravement la faune et la flore des territoires concernés en créant le risque de fragmentation et d'isolement d'habitats de la faune, en mettant en danger des habitats et des espèces rares à protéger (chauve-souris, vison d'Europe). Il présente des risques pour les oiseaux (nuisances sonores) et les poissons migrateurs de l'estuaire (conséquences sur les frayères pour plusieurs espèces rares : esturgeons, anguilles, lamproies).

Il accentuera le déficit aquitain en granulats, risque environnemental considéré par un expert et plusieurs acteurs du débat comme le plus grave lié au projet, qu'il s'agisse d'un contournement ouest ou est. Enfin il créera un espace « ouvert au saccage de l'environnement » entre l'infrastructure projetée et l'agglomération.

C. Ses effets négatifs sur l'environnement concerneront également l'économie et la qualité de la vie régionale.

Le projet de contournement autoroutier est jugé comme portant atteinte gravement à l'intégrité des territoires du vignoble girondin de notoriété internationale et à la forêt, atout économique majeur, dans son exploitation.

Il mettra en péril les activités traditionnelles du dernier grand estuaire européen et en portant atteinte à la nature, atout majeur du tourisme aquitain, il fragilisera ainsi un acteur important de l'économie régionale. Enfin, il provoquera par sa présence le risque d'une fragmentation physique, facteur elle-même d'une fragmentation sociale.

D. Le dossier du maître d'ouvrage sous-estime les risques environnementaux.

Les informations figurant à ce titre sont jugées pauvres et imprécises.

Le dossier devrait faire état de manière détaillée :

- des études qui existent sur les milieux naturels concernés par les deux partis évoqués ;
- du contexte réglementaire : zones classées Natura 2000, Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), ZICO, existence de réserves naturelles, de parcs naturels, SDAGE, SAGE, directives européennes.

Il occulte la problématique des ressources en granulats en Aquitaine et tend à conférer à la « résistivité » des intérêts notamment agricoles et viticoles un statut de critère de choix du parti. Les études d'impact annoncées arriveront trop tard ; une autre approche est nécessaire.

Au cours du colloque « contournement autoroutier et enjeux pour les milieux naturels », les interventions d'experts ont souligné les risques pour l'environnement.

S'agissant des paysages, ces risques ont été nuancés par l'un d'entre eux soulignant les progrès en matière d'intégration dans le paysage des infrastructures autoroutières récentes, voire paradoxalement leur effet induit favorable à la faune...

L'importance des études environnementales pluridisciplinaires et préalables au projet a été répétée :

- en allant au-delà de la seule analyse d'impact et en intégrant le projet dans la problématique générale des aménagements concernant la gestion des eaux. A dire d'expert, une prise en compte lors de l'élaboration du projet peut constituer un outil d'amélioration du fonctionnement des réseaux et des milieux aquatiques. La recherche d'une « transparence aux eaux » des ouvrages devrait être effectuée dans le cadre d'un Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau, jugé incontournable ;
- en identifiant mieux un certain nombre d'enjeux et de risques, ceux liés à l'hydrogéologie, ceux liés aux pollutions accidentelles ;
- en prenant en compte également la perspective d'un projet ferroviaire complémentaire dont les incidences sur l'environnement seraient cumulatives ;
- en réévaluant les éventualités de situations hydrologiques extrêmes compte tenu des évolutions climatiques ;
- en étudiant plus précisément les incidences complexes du projet sur le milieu estuarien et les zones humides ;
- en explorant mieux les données d'inventaire d'espèces et d'habitats, nombreuses depuis les études du réseau Natura 2000 ainsi que les perspectives de fragmentation d'habitats ou d'impact sur les espèces menacées.

Dans l'hypothèse d'une décision de réalisation du projet, les experts ont également mis l'accent sur l'importance à accorder aux dynamiques de reconstitution, de cicatrisation ou de dégradation susceptibles de suivre l'implantation de l'infrastructure.

Enfin, l'insertion du projet dans le contexte urbain et son articulation avec le territoire sont apparues à plusieurs experts comme des enjeux encore plus fondamentaux.

1.3 Le projet encourage l'étalement urbain et ses conséquences

Le dossier affiche comme objectif essentiel du projet de faciliter le transit au droit de l'agglomération bordelaise. Il ne doit donc supporter qu'un minimum de trafic local. Certains de ses partisans partagent cet objectif, d'autres, soulignent ses adversaires, en attendent aussi une solution aux problèmes de circulation et d'accès à l'agglomération bordelaise ainsi qu'une source de retombées économiques. Ces attentes attisent le risque de la multiplication des

échangeurs, d'une surenchère pour le désenclavement, la création de nouvelles voies de circulation et, par l'étalement urbain (par exemple l'urbanisation continue vers le bassin d'Arcachon) de la duplication « au large » des problèmes rencontrés sur la rocade actuelle, renforçant à terme la pratique du transport individuel automobile vers l'agglomération.

Aussi les propositions avancées sur la maîtrise de l'urbanisation sont jugées peu crédibles eu égard aux règles et responsabilités actuelles en matière d'urbanisme, en l'absence établie d'expériences réussies de maîtrise sur un long terme. En conséquence, le projet appellerait à plus ou moins longue échéance, un « contournement du contournement ».

1.4 Les coûts du projet sont sous-estimés, les bénéfiques hypothétiques

Les coûts de réalisation présentés dans le dossier sont critiqués. Comme pour tous les grands projets, ils seraient volontairement sous-évalués et ne prendraient pas en compte certaines dépenses, entre autres celles liées aux indemnités d'expropriation. En conséquence les hypothèses d'exploitation, aux conséquences présentées comme neutres pour la collectivité en ce qui concerne l'investissement, ne sont pas réalistes.

Les ressources liées au péage, jugé par des opposants dissuasif à l'emprunt de l'ouvrage et, dans l'incertitude sur l'avènement de règles d'obligation à cet égard, ne seront vraisemblablement pas suffisantes pour couvrir l'investissement et l'exploitation. Les collectivités locales devront finalement participer au montage financier de l'opération alors que le « bénéfice » de l'ouvrage est essentiellement européen et extérieur au territoire directement concerné. Les retombées économiques espérées sont aléatoires et ne bénéficieront pas à ceux qui supporteront les nuisances de l'équipement. De plus, ces participations financières seront perdues pour d'autres investissements publics jugés plus nécessaires, notamment à l'amélioration des transports dans la grande agglomération.

Les opposants au projet soulignent également les contradictions de la politique européenne, désignée à l'origine de « l'explosion » du développement du transport routier malgré ses exigences en matière de lutte contre l'effet de serre, sa volonté de « rétablir un trafic de qualité sur l'axe nord-sud » et la pluralité des règles qu'elle édicte en matière de protection de l'environnement. L'Europe devra rendre des arbitrages entre ses différentes politiques et ses aides financières : faciliter le transit nord-sud par un contournement autoroutier, protéger prioritairement l'environnement ou encourager le rééquilibrage modal prôné par ailleurs ?

1.5 Des alternatives sont insuffisamment explorées

Des alternatives auraient dû être étudiées et portées au débat sur l'opportunité en prenant en compte les perspectives de raréfaction de la ressource pétrolière, la réalité du coût global du transport routier pour la collectivité ainsi qu'en explorant des perspectives plus ambitieuses pour le transport ferroviaire et maritime, voire fluvial. Le dossier aurait dû faire état de manière approfondie

des expériences ou projets en réponse à ces questions dans d'autres pays, apprécier la pertinence de leur déploiement éventuel en Aquitaine. Le maître d'ouvrage a apporté des éléments d'information complémentaires au cours du débat, diffusés dans le Journal du débat et sur le site Internet.

L'élaboration d'un projet sur le problème du transport de marchandises au droit de l'agglomération bordelaise aurait dû intégrer la présentation d'autres alternatives suffisamment travaillées, impliquant d'autres acteurs que le seul ministère de l'Équipement dont notamment le ministère de l'Écologie et du Développement durable.

La conception du projet en terme de développement durable a-t-on également entendu, supposerait la rénovation du concept d'étude d'impact et son extension aux domaines économiques et sociaux à l'amont des grandes options du projet. Le débat public devrait se situer ainsi en amont de la discussion d'un choix autoroutier et porter sur la politique de transport et d'urbanisme, l'inter-modalité des transports à longue distance ; le dossier devrait être éclairé par des analyses d'impact socio-économique et écologique plus approfondies.

Le dossier du maître d'ouvrage proposerait ainsi une solution d'aujourd'hui face à une situation qui sera fondamentalement différente en 2020 ; il rejoindrait ainsi la liste des réalisations dépassées dans leur fonction dès leur réalisation.

2. Les préconisations

Elles se sont exprimées à plusieurs degrés selon les interlocuteurs opposés au projet : remise en cause radicale de l'économie libérale qui encourage le développement actuel du transport de marchandises, remise en cause de la politique des transports actuelle.

2.1 Un changement de politique de développement

C'est la demande la plus radicale, souvent exprimée au cours des réunions publiques : décider d'une économie différente, non soumise « au diktat » de l'économie libérale et de ses conséquences ; un des objectifs de cette nouvelle politique est à terme de relocaliser l'économie dans une volonté de rupture avec la logique qui conduit à un développement croissant des flux de transports. Au service de cette analyse sont sollicités des exemples d'échanges « ubuesques » de marchandises, dont la logique absurde n'a pas été contestée. Favoriser la consommation de produits locaux plutôt que celle de produits lointains, partager l'usage des automobiles, changer de comportement personnel participent également de cette même démarche.

Cette relocalisation passe par une conception de l'aménagement du territoire recréant des zones d'habitat réunissant l'ensemble des fonctions de la vie courante, renforçant l'attractivité des villes moyennes.

2.2 Un changement de politique des transports

Des demandes ou des points de vue très marqués se sont exprimés au cours du débat soit pour un abandon du projet au profit de solutions de transport alternatives, soit d'une recherche beaucoup plus approfondie en ce sens avant toute décision.

Elle s'exprimerait à travers un certain nombre d'études ou de mesures dont le caractère contraignant de certaines a été relevé pour être refusé par des partisans du projet au nom de la liberté des déplacements.

Une nouvelle politique dans le domaine des transports de marchandises mériterait d'être présentée à partir de :

- la mise en concurrence de plusieurs propositions de maîtres d'ouvrage différents sur un corridor de transit de manière à pouvoir comparer des solutions différentes ;
- l'exploration d'autres modes d'acheminement du trafic sur de longues distances ;
- l'étude des opportunités en matière de transport fluvial ;
- la recherche prioritaire de solutions intermodales ;
- l'étude des outils qui permettraient de limiter la croissance du trafic au niveau européen ;
- l'étude de l'évolution de la demande réelle de transport routier et l'impact réel en terme de personnes et de cubage transporté ;
- la taxation des poids lourds au poids transporté et à la distance parcourue ;
- l'étude de l'hypothèse d'un surenchérissement fort du transport routier et du pétrole ;
- l'étude des conséquences en terme d'émissions de gaz à effet de serre du projet ;
- une meilleure évaluation des perspectives d'évolution du trafic nord-sud, de ses impacts spatiaux (dans leur dimension locale, nationale et européenne) et socio-économiques.

Une nouvelle politique dans le domaine des transports de personnes mériterait d'être engagée aux moyens suivants :

- le développement d'une politique ambitieuse du transport ferroviaire capable de résoudre également les problèmes de transport de personnes entre l'agglomération et sa périphérie ;
- la mise en œuvre d'une politique fondée sur le coût réel des modes de transport ;
- l'étude des outils de développement de transports en commun multi-modaux irriguant l'agglomération bordelaise et limitant la congestion de la circulation ;
- la recherche de solutions optimisant l'existant : par exemple l'organisation d'un trafic alterné sur la rocade privilégiant les transports en commun et le covoiturage ;
- l'appel plus volontaire à « l'imagination et aux expériences engagées ailleurs » en matière d'organisation des transports urbains ; le dossier aurait dû être complété sur ce point en présentant des bilans mêmes provisoires de réalisation allant dans ce sens ;
- l'indication simultanée des projets de réorientation des politiques urbaines susceptibles de dégager une partie du trafic de la rocade.

3. Les opposants au contournement autoroutier

Les positions mentionnées ici sont présentées d'une manière schématique qui ne reflète pas toute la richesse et les nuances des positions exprimées. On se reportera aux positions et délibérations de chacun listées en annexe de ce compte-rendu.

3.1 Non au contournement

Le Collectif associatif « Bordeaux incontournable » : Aquitaine Alternatives ; Association pour la sauvegarde et la salubrité de Faleyras, Targon et environs (ASSFALTE) ; Bassin d'Arcachon Ecologie ; BurdiVega ; Confédération Logement et Cadre de Vie Gironde (CLCV) ; Confédération Paysanne 33 ; Droits du Piéton Gironde ; Fédération des sociétés pour l'étude, la protection et l'aménagement de la nature dans le sud-ouest (SEPANSO) ; Landes Graves Palus Environnement ; Médoc'xygène ; Paysages d'Aquitaine ; Sud Médoc Environnement ; Trans'CUB ; Union Vivre-en Entre-Deux-Mers ; les Verts de Gironde ; Vivre Heureux en Pays Gabaye. Le Collectif Bordeaux Incontournable est également soutenu par France Nature Environnement et la Fédération Nationale d'Usagers des Transports.

D'autres associations ou groupements : AutoComm ; SEPANSO Landes ; Vivement le tram ! CLCV sud-Gironde ; Echanges et nature ; Cap 21.

Des collectivités territoriales : le Conseil municipal de Le Pian-Médoc ; le Conseil municipal de Ludon-Médoc ; le Conseil municipal de Parempuyre.

Des formations politiques : Verts de Gironde ; élus verts de Mérignac ; élus verts de Pessac ; Verts du Bassin d'Arcachon.

Des courriers, des contributions et courriels individuels ont été adressés dans ce sens à la Commission ainsi qu'une pétition d'opposition au projet ayant mobilisé 209 co-signataires.

3.2 Non mais...

La Fédération des Chasseurs de la Gironde : le parti Est serait le moindre mal ; Chasse-Pêche-Nature-Traditions 33 : si impossible de faire autrement, pas à l'ouest.

L'association Claire Aubarède : le parti Est serait le moindre mal.

L'association des amis des marais de Montferrand : le choix routier n'est pas le bon s'il n'est épaulé par une véritable politique des transports.

L'association « Vive la forêt » ; le COBARTEC (Collectif du Bassin d'Arcachon pour un réseau de transports en commun) : une autre politique de transport est un préalable.

L'Association de défense des sites et des habitants de Haute Gironde : développer d'autres moyens de transport est prioritaire ainsi qu'assurer les relations entre la haute Gironde et la capitale girondine.

Le secteur fédéral CGT des cheminots de Bordeaux : un contournement autoroutier est prématuré ; une autre politique des transports est nécessaire.

EGEE (Entente des Générations pour l'Emploi et l'Entreprise) Aquitaine : proposition alternative de création d'une « route roulante » ferroviaire entre Bayonne et Poitiers.

L'Association Logistique Transports Ouest (ALTRO) : proposition de création d'un réseau ferroviaire Pyrénées-Aquitaine-Charentes et d'un contournement ferroviaire de Bordeaux pour le fret.

B. Un contournement autoroutier est opportun

Le compte-rendu fait ici état des positions exprimées favorablement vis-à-vis du projet et des acteurs du débat qui le soutiennent.

1. Les arguments présentés

Les positions décrites ici ont également été exprimées, débattues, approuvées, contestées fortement ou nuancées au cours des réunions publiques, des auditions, des colloques et dans les contributions exprimées au cours du débat.

1.1 Un contournement est nécessaire

Les partisans du projet reprennent le plus souvent les éléments favorables, tels qu'ils sont exposés dans le dossier du maître d'ouvrage, arguant de la nécessité inéluctable du contournement, malgré les perspectives de redéploiement des autres modes de transport (le scénario du possible). Ou bien ils apportent des appuis complémentaires au dossier. Certains ont affirmé l'inanité du débat sur l'opportunité, évidente à leurs yeux. D'autres assortissent leur avis à priori favorable de l'affirmation de la nécessité d'approfondir le projet notamment sur ses conséquences sur l'environnement, avant de choisir un parti.

1.2 Un contournement est urgent

De nombreux partenaires du débat ont exprimé l'urgence de la réalisation du projet, leurs regrets de l'intervention tardive de sa mise à l'étude, des délais nécessaires évoqués par le maître d'ouvrage pour son éventuelle réalisation. L'horizon 2020 figurant au dossier est jugé trop éloigné notamment par ceux qui y voient une réponse aux problèmes d'accès et de circulation dans l'agglomération. De nombreux témoignages individuels, adressés notamment à

travers l'échange de questions-réponses encouragé par le Journal du débat, s'expriment également dans ce sens.

1.3 Un atout pour le cadre de vie

La réalisation du projet :

- contribuerait à réduire les difficultés de circulation et d'échanges en écartant de l'agglomération et du trafic local la part de la circulation de transit ;
- contribuerait à améliorer l'environnement atteint par la paralysie actuelle du trafic, source d'insécurité ;
- n'entraînerait pas de pollutions supplémentaires grâce à la meilleure fluidité du trafic auquel le contournement contribuera ;
- pourrait engendrer les bénéfices d'une « métropolisation » de l'agglomération bordelaise, la métropolisation étant conçue comme un processus de transformation qualitative des grandes villes, l'apparition de « centralités secondaires » remettant en cause les modèles de répartition des citadins et des activités par rapport à un centre unique.

1.4 Une chance pour l'économie régionale

La réalisation du contournement autoroutier entraînerait des conséquences positives :

- l'irrigation économique de l'agglomération bordelaise et sa non marginalisation par les ralentissements dus à la congestion vécue actuellement ;
- l'atténuation des risques de délocalisations d'entreprises ;
- le développement de l'exportation des bois de la forêt girondine par un meilleur écoulement vers les marchés extérieurs (sous réserve de la mise en œuvre d'une stratégie pour la forêt) ;
- la facilitation des échanges agricoles et viticoles pour des raisons similaires ;
- le désenclavement de territoires ;
- le développement des activités portuaires (notamment celles du port du Verdon) et aéroportuaires ;
- le développement du tourisme.

Au cours du débat, ces avantages attendus ont été contestés, nuancés, ou jugés contradictoires : la limitation des échangeurs réduirait la portée réelle du désenclavement annoncé des territoires et des activités ; le tourisme serait faiblement affecté par la réalisation du projet, compte tenu de la faible incidence des temps de parcours gagnés pour les clientèles lointaines, de la faiblesse quantitative des bassins de clientèles de proximité. Cette nuance a également été formulée pour le développement des activités aéroportuaires.

1.5 Une solution réaliste

La réalisation du contournement autoroutier est la solution réaliste pour assurer, dans de bonnes conditions, le transport de marchandises en transit au droit de l'agglomération bordelaise, compte tenu du développement prévisible de ce trafic :

- les investissements ferroviaires présentés comme alternatifs sont jugés soit hors de portée financièrement, soit complémentaires mais réalisables dans des conditions et des délais trop éloignés pour ne pas rendre nécessaire une réalisation autoroutière à l'horizon 2020. Celle-ci est justifiée également par le

volume de marchandises qui serait à écouler à travers l'Europe à cette échéance ;

- la réussite du cabotage maritime suppose également l'existence complémentaire d'infrastructures terrestres performantes ;
- les progrès technologiques et les énergies de substitution atténueront les effets négatifs sur l'environnement ;
- le principe de précaution est également invoqué, en reprenant les arguments du maître d'ouvrage selon lequel le projet est réversible, parce qu'il est possible d'interrompre à tout moment sa mise en œuvre si l'évolution des pratiques de transport et donc des besoins le justifie.

1.6 Seul, un contournement autoroutier serait insuffisant

Le projet de contournement autoroutier doit être complété. Différentes suggestions en ce sens ont été présentées au cours du débat, par les partisans du développement des infrastructures routières et par ceux qui considèrent le projet comme un mal nécessaire. Elles sont présentées ci-après.

2. Les préconisations

2.1. Renforcer le report modal

A. Associer un projet de développement du transport par fer.

Au fil du débat, un credo ferroviaire (et intermodal) accompagne la démarche des partisans du projet, aussi bien dans les contributions individuelles que dans les positions collectives. Cependant, les hypothèses de croissance -de 300%- du transport par fer présentées par le maître d'ouvrage comme accessibles sous conditions, sont jugées peu réalistes au moment où le fret ferroviaire connaît des difficultés.

Le calendrier prévisionnel de la réalisation des infrastructures ferroviaires sur les goulets d'étranglement du corridor atlantique et à travers les Pyrénées renforce les partisans du projet dans leur position sur la nécessité de la réalisation du contournement autoroutier à moyen terme.

De très nombreux points de vue exprimés postérieurement à la diffusion du numéro 1 du Journal du débat et au dossier du maître d'ouvrage, ainsi qu'au cours des réunions publiques, ont montré l'attachement du public au développement du transport ferroviaire, sa conviction que dans ce domaine « on peut faire encore plus ».

Des arguments sur les inconvénients du développement de ce mode de transport, les emprises nécessaires ou les nuisances, notamment le bruit, occasionnées par les convois, ont été peu défendus au cours du débat, ni ceux relatifs aux délais supplémentaires prévisibles d'acheminement des marchandises. La palette des actions présentée par le maître d'ouvrage, notamment la nécessaire amélioration qualitative des offres logistiques et commerciales du transport par fer, évoquée également par la DATAR et lors du colloque sur les modes de transport, a suscité peu d'échos autres que ceux d'experts.

a. Prévoir un contournement ferroviaire

La demande est apparue au cours du débat sous forme d'une alternative préalable de la part des opposants au projet autoroutier ou d'un complément pour certains de leurs adversaires :

- ce contournement ferroviaire devrait remplacer ou être mis à l'étude simultanément avec le projet de contournement autoroutier ;
- une réserve foncière devrait être envisagée et constituée en même temps, même si la réalisation de ce contournement était décalée dans le temps voire dans l'espace ;
- il est préconisé aux fins d'améliorer le transit nord-sud sur le corridor atlantique, soit à l'ouest en appui de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, bien que des doutes aient été exprimés sur le réel potentiel de clientèles d'un lien direct air-fer, soit à l'est dans la perspective d'une relation ferroviaire plus aisée avec Toulouse.

b. Compléter le réseau ferroviaire

En complément de la suppression du « bouchon de Bordeaux » programmée et très attendue, le contournement ferroviaire souhaité devrait :

- bénéficier des capacités libérées à terme pour le fret par la création de la nouvelle voie TGV ;
- être étudié dans la perspective d'une liaison future avec Toulouse, tenir compte du potentiel de la plate-forme d'Hourcade pour le développement de l'intermodal ; intégrer un lien efficace avec la ligne desservant le port du Verdon ;
- s'intégrer dans un grand programme ferroviaire incluant la perspective d'une future traversée des Pyrénées ;
- s'inspirer d'exemples extérieurs montrant le potentiel du transport ferroviaire dans d'autres pays (Etats-Unis, Suisse, Autriche) ;
- s'accompagner du maintien et de l'amélioration des dessertes ferroviaires locales avec l'agglomération, de l'optimisation des réseaux existants pour favoriser et compléter celui des transports en commun.

Différentes propositions de tracés ferroviaires ont également été présentées dans le cadre de contributions au débat, certains à l'écart de Bordeaux, justifiées par leurs auteurs par l'objectif d'éloignement du trafic de transit. La liste des contributions figure en annexe du compte-rendu du débat.

B. Développer le cabotage et les « autoroutes de la mer ».

La perspective de la croissance du transport maritime telle qu'évoquée dans le rapport du maître d'ouvrage suscite un large consensus (la perspective d'éventuels tracés inquiète évidemment peu). Au cours du débat, a été souligné le potentiel portuaire de Bordeaux dont l'amélioration des dessertes a été demandée ; la recherche d'une solution en tunnel a été suggérée. La nécessité d'une indemnisation de la rupture de charge liée aux transferts de mode de transport a également été évoquée. Globalement, une politique plus volontariste est attendue dans un domaine mal connu ; en a témoigné souvent au cours du débat la méconnaissance de la part actuelle du transport maritime sur l'axe atlantique.

La catastrophe du « Prestige » qui a éprouvé la côte aquitaine, la perspective du caractère public des financements qui devraient soutenir ce développement, le fait que le projet des « autoroutes de la mer » évoquées dans le rapport de Richemont semblent ne concerner qu'indirectement les ports de la Gironde, n'interfèrent pas dans cette perception au cours du débat public. Les transferts terre-mer de marchandises liés au développement du cabotage (et donc le transport routier que leur mise en œuvre entraînera), évoqués par les experts lors du colloque consacré aux modes de transports et à leur évolution, ont suscité peu d'interrogations ou de demandes d'approfondissement.

C. Accroître les pratiques intermodales.

Les solutions intermodales (ferroutage, Modalhor², dessertes portuaires, équipements de lignes maritimes, etc.) suscitent un intérêt soutenu et des interrogations qui ont justifiées la production par le maître d'ouvrage d'éléments d'information complémentaires pour situer de son point de vue les perspectives de développement de ces pratiques.

Le débat a mis en exergue le besoin de connaissances dans ce domaine et la difficulté des échanges sur la part réelle que pourraient prendre en charge des pratiques intermodales par rapport à l'ensemble du tonnage des marchandises à transporter à l'horizon 2020.

Le colloque « transports et intermodalités » a notamment apporté des éléments de connaissance importants de la part des experts présents sur les conditions de mise en œuvre, les contraintes, la compétitivité nécessaire et l'avenir de ces pratiques qui repose sur une volonté politique forte. Les experts ont plutôt conforté les analyses figurant dans le rapport du maître d'ouvrage à ce sujet.

2.2 Réaliser un contournement, prévoir l'autre

Parmi des partisans du contournement, l'intérêt économique régional justifie de concevoir la réalisation de deux itinéraires, celui de l'ouest puis celui de l'est. Des vœux de voir prolonger complètement ou partiellement les partis présentés dans le dossier du maître d'ouvrage ont été formulés ; ils sont détaillés dans l'analyse des apports du débat sur les partis proposés.

2.3 D'autres suggestions techniques

Le débat a été aussi l'occasion de recenser d'autres suggestions sur les modalités de réalisation de franchissement des fleuves :

- un contournement édifié sur un barrage réalisé sur l'estuaire de la Gironde associant le projet à la lutte contre les crues supposées prévisibles par l'effet du réchauffement climatique ;
- étudier la réalisation d'un tunnel sous la Garonne adapté au transport des matières dangereuses et destiné à éviter les risques environnementaux.

Le maître d'ouvrage a plus généralement contesté l'intérêt d'un parti trop aval d'un contournement pour des raisons de coûts et de pertinence économique. Il a rappelé les contraintes de sécurité du transport des marchandises dangereuses dans l'éventualité d'un tunnel.

² Modalhor : version d'« autoroute ferroviaire » expérimentée dans les Alpes.

2.4 Affirmer la vocation de l'ouvrage

A. Assurer sa vocation de transit.

De nombreuses positions favorables au projet souhaitent qu'il assure une réelle fonction de transit et d'évitement de l'agglomération bordelaise :

- en demandant de manière expresse une limitation du nombre d'échangeurs ; cette demande figure dans les délibérations du Conseil général de la Gironde, de la Communauté urbaine de Bordeaux, de chambres consulaires ;
- en assignant à ces échangeurs l'objectif quasi-unique de la fluidité des transports entre les zones économiques et logistiques de l'agglomération ;
- en retenant un tracé, des modalités d'usage et d'accès confortant cette vocation ;
- en établissant des règles d'incitation ou d'obligation d'emprunt, dans le cadre d'une politique nationale et européenne du transport routier ; cependant le principe du péage a été fréquemment considéré comme un frein à l'incitation à l'emprunt de l'ouvrage ;
- par des mesures de contrôle aux péages, d'interdiction du transit et de limitation de vitesse sur la rocade, soit de péage sur la rocade ou de gratuité du grand contournement.

Des positions très différentes sur le principe du péage ont été exprimées au cours du débat.

B. Compléter le projet.

La fluidité du trafic nord-sud doit être assurée par la continuité autoroutière et notamment la mise à 2x3 voies de la route Bayonne-Bordeaux. La mise à 2x3 voies (voire quelquefois suggérée à quatre, en opposition aux préconisations du dossier du maître d'ouvrage) de la rocade de Bordeaux est jugée prioritaire et complément indissociable de la réalisation du contournement autoroutier.

De même le maître d'ouvrage devrait prévoir des réalisations donnant sa cohérence au projet, selon le parti choisi, par la réalisation d'opérations de modernisation du réseau routier existant, de moyens d'accès complémentaires limités et cohérents avec l'objectif de transit. Le parti choisi, des opérations compensatoires d'amélioration du réseau sont attendues pour celui qui sera écarté : barreaux de liaison, améliorations des accès, etc.

C. Elargir les objectifs du projet.

D'autres points de vue, également partisans du projet, demandent de profiter de l'investissement pour favoriser une meilleure irrigation de l'agglomération par la réalisation d'aménagements et d'accès complémentaires, afin d'optimiser les retombées économiques. Cette perspective élargirait la vocation de l'ouvrage à une dimension d'équipement péri-urbain ; elle est écartée par les partisans d'un axe voué essentiellement au transit et qui voient là le risque d'une « super-rocade » et de ses effets négatifs sur l'urbanisation.

La décision à intervenir, dans l'hypothèse de la confirmation de celle du CIADT, devra arbitrer sur une des questions apparues majeures dans le débat, celle de la vocation du projet. Elle devra traduire ses choix dans les conditions de sa mise en oeuvre.

2.5 Inscrire le contournement dans un projet de territoire

Au-delà de leur avis ou délibération sur le seul projet d'infrastructure, des partisans du contournement autoroutier souhaitent l'insérer dans un projet plus global, en assortissant sa réalisation de conditions destinées à permettre son insertion dans l'environnement concerné.

Le projet devrait, à leurs yeux, s'inscrire dans une démarche globale de préservation des paysages et des activités l'environnant, des activités rurales, agricoles, sylvicoles et viticoles, des itinéraires de déplacement non motorisés existants.

Le projet devrait s'assurer d'une réelle maîtrise de l'étalement urbain par des engagements fermes pérennisant et développant les protections spatiales et donc être accompagné :

- d'une politique foncière à l'échelle métropolitaine, mise en œuvre par un établissement public foncier permettant la réserve de grandes emprises foncières au contact des échangeurs pour y développer des plateformes adaptées aux activités logistiques en synergie avec les besoins des échanges nord-sud ;
- d'une démarche de planification urbaine préconisant un renforcement des centres des communes proches du tracé ;
- d'une charte de l'urbanisme commercial.

Le projet devrait être accompagné de moyens d'indemnisation à la hauteur des préjudices qui seraient subis par les collectivités et les particuliers concernés par le tracé retenu.

Des experts ont mis en avant lors des colloques (voir plus haut) la différence qualitative entre une démarche de protection du paysage et un simple « paysagement », le soin à apporter à l'intégration, aux cicatrises, au traitement des transitions. D'autres ont attiré l'attention sur les dangers particuliers que rencontreront les activités agricoles moins « défendues » que d'autres, risquant même de disparaître et leur nécessaire protection ; la « résistivité » des intérêts ou une seule logique de marché ne doivent pas constituer les critères de choix du parti ou du tracé.

3. Les partisans d'un contournement autoroutier

Les positions recensées sont ici aussi présentées d'une manière très schématique qui ne reflète pas forcément les nuances et la richesse de leur contenu. On se reportera aux textes des positions et délibérations de chacun listés en annexe de ce rapport.

3.1 Oui, sans préférence exprimée

Le Conseil économique et social régional d'Aquitaine ; les Chambres de Commerce et d'Industrie d'Aquitaine ; la Chambre des métiers de la Gironde ; Réseau Ferré de France ; la Commission Arc Atlantique ; le président du Conseil général de la Charente.

3.2 Oui, avec une préférence exprimée pour un parti

Des instances socio-économiques et associatives :

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux ; le MEDEF de Gironde ; le Port autonome de Bordeaux et la Fédération maritime ; la Chambre d'Agriculture de la Gironde ; le syndicat des sylviculteurs du Sud-Ouest ; la Fédération des entreprises de Transport et Logistique de France ; l'association DURRABLE ; l'association de sauvegarde des habitants de la presqu'île d'Ambès (sous forme d'un barrage sur l'estuaire) ; la Chambre de Commerce et d'Industrie de Libourne ; le Comité régional des transports de l'Équipement CFDT Aquitaine ; l'Association des usagers des transports de la région Aquitaine (si un contournement ferroviaire est réalisé simultanément) ; l'association française des chemins de fer section Aquitaine (avec un contournement ferroviaire fret) ; Hauts de Garonne Développement.

Des instances politiques :

Le Conseil général de la Gironde et son président ; La Communauté Urbaine de Bordeaux et son président ; le président du groupe socialiste du Conseil régional et son président ; le Syndicat mixte du schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise (SY-SDAU) ; Le président du Conseil général de la Dordogne ; le président du Conseil général des Landes ; Les Communautés de communes de l'Estuaire, du canton de Saint-Savin, du canton de Blaye, du Centre Médoc, de Cestas-Canéjan , du Créonnais ; le syndicat mixte du Pays de la Haute Gironde ; les Conseils municipaux de Pauillac, Bassens, Camblanes-et-Meynac, Ambarès-et-Lagrave, Saint-Estèphe, Cestas, Saint-Sulpice-et-Cameyrac, Créon, Sadirac, Le Poux, Croignon, Lignan de Bordeaux, Saint-Léon, Haux, Cursan, Saint-Genès-de-Lombaud, La Sauve Majeure ; Saint-Savin. L'amicale des maires du canton de Créon.

Des courriers, des contributions et courriels individuels ont également été adressés dans ce sens à la Commission particulière du débat public.

Chapitre 2 : contourner par l'ouest ou par l'est ?

Des partisans s'engagent fortement pour le parti Ouest ou soutiennent le parti Est ; d'autres, considérant le contournement comme inévitable, citent l'un ou l'autre parti comme un moindre mal ; d'autres encore, mais cet argument a été moins présent dans le débat que l'on aurait pu le craindre, le préfèrent sur un autre territoire que le leur.

A. Contourner par l'ouest ?

1. Oui pour l'ouest

C'est le parti des collectivités territoriales les plus importantes : le président du Conseil régional et le groupe majoritaire en son sein, le président du Conseil général de la Gironde, la Communauté urbaine de Bordeaux et son président se sont exprimés en ce sens. D'autres collectivités ou leurs représentants se sont également exprimés pour le parti Ouest de manière explicite ou par opposition au parti Est. La liste des instances s'étant exprimées favorablement pour le parti Ouest figure à la fin de ce chapitre.

1.1 Les arguments pour le parti Ouest

Outre les arguments globaux qui concourent à leur opinion favorable quant à l'opportunité du projet, les partisans du parti Ouest font souvent référence aux éléments d'appréciation figurant dans le dossier du maître d'ouvrage :

- l'objectif de désenclavement des territoires du nord de la Gironde et du Médoc ;
- l'intérêt du développement des sites portuaires du Verdon en complément de l'amélioration de sa desserte ferroviaire, de Pauillac et de Blaye et donc du transport maritime ; celui de l'aéroport de Bordeaux Mérignac ; ces avantages avancés ont été discutés au cours du débat : par exemple, la desserte de l'aéroport de Bordeaux Mérignac par le contournement ne lui apporterait qu'un surplus de clientèle limité, eu égard à la concurrence de la future ligne TGV pour les liaisons aériennes avec la capitale, du volume faible de clientèles potentielles dans l'environnement des échangeurs, au nombre voulu limité, de l'axe de transit annoncé ;
- le développement touristique du littoral aquitain dont l'accès au Bassin d'Arcachon (considéré comme saturé par des opposants au projet) ;
- une réalisation plus facile une fois franchis les territoires des vignobles ;
- un « moindre mal » pour la forêt à l'ouest par rapport à l'est ;
- une économie globale du projet jugée « plus rentable » dans la perspective d'une concession, grâce à un potentiel de fréquentation supérieure et donc une atténuation des risques d'implication financière des collectivités locales.

D'autres rajoutent des arguments non présents dans le rapport du maître d'ouvrage.

Ce parti :

- apporterait une solution aux problèmes de la circulation dans la grande agglomération en l'améliorant sur sa partie ouest et sur la rocade, facilitant ainsi l'accès aux services sociaux et de santé, aux universités de l'agglomération bordelaise ;
- permettrait une meilleure desserte de la presqu'île d'Ambès et du port de Bassens (le maître d'ouvrage a rappelé et précisé que l'amélioration des dessertes d'Ambès et de Bassens relevaient de mesures différentes, indépendamment du contournement) ;
- bénéficie déjà de la présence de deux freins aux risques de l'étalement urbain, l'obligation de respect de la législation relative au bruit et à la sécurité entraînée par la présence des équipements aéroportuaires et le classement de la forêt des landes girondines en zone non urbanisable.

1.2 Des préconisations pour le parti Ouest

En complément des préconisations générales en appui de leur approbation du projet de contournement, des partisans expriment quelquefois des choix très différents :

- pour le tracé : un ouvrage très à l'ouest voire au niveau du Verdon (c'est un choix affirmé ou quelquefois sous-jacent dans quelques délibérations de collectivités), une localisation la plus haute possible sur la presqu'île d'Ambès ou au contraire au plus près de l'agglomération, pour éviter une « coupure » en deux du Médoc ;
- vis-à-vis des échangeurs ; leur nombre, leur localisation, leur fonction, vus différemment selon les partenaires du débat, devront faire l'objet d'arbitrages si ce parti était retenu (par exemple la desserte du port de Bassens et de la presqu'île d'Ambès) ;
- vis-à-vis des compléments jugés nécessaires : certains jugent impératif de réserver un espace dans la perspective d'un contournement ferroviaire futur ; d'autres demandent de voir le parti ouest prolongé d'un raccordement à l'Autoroute A62 ; d'autres pourraient se rallier à ce parti si un lien autoroutier le reliait à l'A89.

Plus généralement une demande d'une politique d'aménagement du réseau routier assurant une cohérence des axes de circulation dans tout l'ouest de la Gironde s'exprime à cette occasion.

1.3 Les partisans de l'ouest

Oui à l'ouest

Des instances socio-économiques et associatives :

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux ; le MEDEF de Gironde ; le Port autonome de Bordeaux et la Fédération maritime ; la Chambre d'Agriculture de la Gironde ; la Fédération des entreprises de Transport et Logistique de France ; le syndicat des sylviculteurs du Sud-Ouest ; l'association DURRABLE ; L'association française des chemins de fer section Aquitaine (si un contournement fret est simultané) ; l'association de sauvegarde des habitants de

la presqu'île d'Ambès (sous réserve de modalités précises de réalisation) ; Hauts de Garonne Développement.

Des instances politiques :

Le Conseil Général de la Gironde et son président ; La Communauté Urbaine de Bordeaux et son président ; le président du groupe socialiste du Conseil régional et son président ; le syndicat mixte du schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise (SY-SDAU) ; le syndicat mixte du Pays de la Haute Gironde ; le président du Conseil général des Landes ; les Communautés de communes de l'Estuaire, du canton de Saint-Savin, du canton de Blaye, du Centre Médoc, de Cestas-Canéjan, du Créonnais ; les Conseils municipaux de Pauillac, Bassens, Camblanes-et-Meynac, Ambarès-et-Lagrave, Saint-Estèphe, Cestas, Saint-Sulpice-et-Cameyrac, Créon, Sadirac, Le Poux, Croignon, Lignan de Bordeaux, Saint-Léon, Haux, Cursan, Saint-Genès-de-Lombaud, La Sauve Majeure, Saint-Savin. L'amicale des maires du canton de Créon.

2. Non à l'ouest

2.1 Les arguments contre le parti Ouest

Plusieurs ont été développés au cours du débat et sont quelquefois rappelés ici :

- les risques spécifiques pour les milieux naturels de l'ouest et notamment les zones humides, importantes et protégées ;
- l'importance des territoires classés en ZNIEFF sur le territoire de ce parti ;
- l'incompatibilité du projet avec le droit européen et la jurisprudence de la Cour de justice de la Communauté Européenne sur les zones sensibles ;
- les risques particuliers pour les espèces rares protégées, notamment le « vison d'Europe » ;
- les risques d'inondation entraînés par la réalisation de l'ouvrage ;
- le coût comparativement élevé des franchissements ;
- les difficultés éventuelles liées à leur hauteur différente pour franchir deux fleuves ;
- l'exposition aux vents dominants vers l'agglomération et donc l'impact consécutif sur le bruit et la pollution vis-à-vis des communes riveraines ;
- la perspective jugée erronée du désenclavement du territoire ;
- la protection de l'identité du territoire et de la qualité de la vie rurale ;
- le vignoble du Médoc, terroir d'exception à « sanctuariser » ;
- les difficultés techniques du franchissement de la Garonne en aval ou de l'estuaire plus on va vers l'aval ;
- des liaisons plus difficiles avec Toulouse et la vallée de la Garonne, voire Pau et les Pyrénées centrales ;
- les risques d'un développement urbanistique incontrôlable dans une zone soumise à une forte demande foncière ;
- l'intérêt essentiellement girondin de l'enjeu ;
- le risque de conforter l'agglomération bordelaise au détriment du reste de la région ;
- la portée touristique limitée de la réalisation de l'infrastructure (les réserves exprimées sur l'intérêt touristique sont évoquées plus haut) ;
- l'impact en fait limité sur le développement du trafic de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac (idem).

2.2 Les opposants au parti Ouest

Outre les opposants au principe du contournement autoroutier lui-même déjà cités, des oppositions particulières au parti ouest se sont exprimées et sont rappelées ici : la Fédération des chasseurs de la Gironde ; Chasse-pêche-nature-traditions 33 ; Chasse-pêche-nature-traditions 4ème et 11ème circonscription 33 ; le Conseil municipal de Parempuyre ; une motion a été également adressée dans ce sens par des associations de pêche et de chasse : Le Gardon ambarésien, la société de chasse de Fours, les chasseurs du Blayais Cubzaguais, le Biganon ambarésien, les Sauvaginiers de Montferrand.

B. Contourner par l'est ?

1. Oui pour l'est

Un parti qui semblait présent « pour mémoire » à l'entame du débat, voire « incongru », compte tenu des soutiens affichés avant son ouverture d'instances politiques pour le parti Ouest. Le débat a permis l'expression d'opinions apportant des éléments d'appréciation complémentaires à ceux figurant dans le dossier du maître d'ouvrage.

1.1 Les arguments pour le parti Est

Les arguments présentés confirment ou complètent ceux figurant dans le dossier du maître d'ouvrage :

- l'Est est défendu comme un parti « aquitain » qui aurait un impact positif direct sur les cinq départements de la Région Aquitaine qu'elle rééquilibrerait vers l'est ;
- sa liaison entre cinq grandes voies routières de l'Aquitaine en ferait un outil important de développement et d'ouverture pour l'ensemble de la région ;
- il provoquerait le désenclavement de l'Entre-Deux-Mers, du Bergeracois, du Libournais, du Périgord, ouvrirait un accès nord-sud au Lot-et-Garonne ;
- il entraînerait la décongestion de la rocade dans sa partie est ;
- il contiendrait plus efficacement les risques d'étalement urbain ;
- il constituerait une meilleure localisation dans la perspective d'un couplage d'un contournement ferroviaire (facilité des franchissements ; valorisation de la plate forme d'Hourcade ; lien ferroviaire avec Toulouse) ;
- les coûts des ouvrages d'art seraient moins élevés ;
- il apparaît plus apte à entraîner les effets positifs de la métropolisation (voir plus haut) ;
- il entraînerait des « compensations d'équilibre » moins onéreuses.

2.2 Les préconisations pour le parti Est

Dans les contributions favorables au parti Est, figurent des préconisations de tracés ou de compléments d'équipement jugés nécessaires. On se reportera aux textes des acteurs du débat cités ci-après. Elles sont quelquefois accompagnées de l'expression de demandes de mesures de compensation pour l'est dans l'hypothèse où ce parti ne serait pas retenu. Des « barreaux » devraient alors relier le contournement ouest vers Lyon au nord et l'autoroute de Toulouse au sud ; relier l'A89 à l'A63 et le barreau A10/A89 simultanément, créant une liaison routière A89/A63 par le nord-ouest.

2.3 Les partisans de l'est

Ont exprimé une préférence pour le parti Est : le président du Conseil général de la Dordogne ; la Chambre de Commerce et d'Industrie de Libourne ; le Comité régional des transports de l'Équipement CFDT Aquitaine ; l'association des usagers des transports de la région Aquitaine (si un contournement ferroviaire est réalisé simultanément).

Des courriers, des contributions et courriels individuels exprimant un point de vue favorable au parti Est ont également été adressés à la Commission particulière du débat public.

2. Non à l'est

2.1 Les arguments contre le parti Est

Les échanges du débat ont mis en évidence les points suivants :

- les risques les plus élevés pour l'agriculture ;
- les risques les plus élevés pour la viticulture, dont des représentants ont souligné que la valeur des terres agricoles ne devait pas constituer un critère d'appréciation discriminant ; la configuration du vignoble sur le parti Est explique l'opposition prioritaire vis-à-vis de ce parti des acteurs agricoles et viti-vinicoles rencontrés ;
- l'allongement des parcours ;
- les gains moindres en trafic ;
- les atteintes aux paysages, jugés plus « intéressants » sur ce parti ;
- le relief plus accidenté de l'Entre-Deux-Mers ;
- les atteintes à l'environnement, notamment les risques pour les zones humides en rives de la Garonne et de la Dordogne ;
- mais également pour certains l'absence d'échangeurs autres que ceux qui relieraient l'ouvrage avec les autoroutes existantes, ouvrant peu d'opportunités de développement économique local.

2.2 Les opposants au parti Est

Outre les opposants au projet de contournement autoroutier, ont expressément mentionné leur opposition ferme au parti Est : la Communauté de communes

du Créonnais ; les Conseils municipaux de Créon, Sadirac, Le Poux, Croignon, Lignan de Bordeaux, Saint-Léon, Haux, Cursan, Saint-Genès-de-Lombaud, La Sauve Majeure ; l'amicale des maires du canton de Créon.

Des courriers, des contributions et courriels individuels ont également été adressés dans ce sens à la Commission particulière du débat public.

Chapitre 3 : L'émergence d'une quatrième question

On se souvient que le ministre des transports a mis au débat trois questions :

- un contournement autoroutier est-il opportun ?
- si oui, par l'Ouest ou par l'Est ?
- et sous quelles conditions ?

Dans son document pour le débat, le maître d'ouvrage explique que la situation actuelle des trafics dans la région de Bordeaux est préoccupante et que l'évolution prévisible des besoins de trafic fait craindre le pire en 2020. Il ajoute que d'ici à cette date, et dans le cadre d'une politique volontariste mais à son avis possible, bien des aménagements ou investissements nouveaux auront été réalisés, tant en faveur des liaisons routières que ferrées ou maritimes. Un tableau synthétique, en page 35 du document en question, présente ces futures réalisations. Le dossier du maître d'ouvrage présentait en somme le contournement autoroutier comme le projet nécessaire localement dans une vision prospective globale des problèmes de transport.

Il a été compris comme concluant à l'inéluctabilité du projet de contournement autoroutier, même dans l'hypothèse la plus raisonnablement optimiste de progression des modes de transports des marchandises autres que routier. Or, lorsque l'on analyse les « paroles d'acteurs » et les contributions reçues par la Commission particulière, qu'elles soient pour ou contre le contournement, il est manifeste que les intervenants se sont en fait posé et ont argumenté sur une question qui n'avait pas été posée par le ministre, ou en d'autres termes, qu'ils ont élargi la question sur l'opportunité du contournement.

Ils ont évoqué les capacités des voies maritimes et fluviales ; les disponibilités ferroviaires et leur usage, d'autres réalisations routières que le simple contournement. Ils ont aussi parlé des conflits d'intérêt entre le trafic de transit et les déplacements propres à la grande agglomération.

Ils ont donc ouvert le débat à l'ensemble des composantes d'une politique des transports en Aquitaine, en Gironde et dans l'aire urbaine entre maintenant et 2020.

En simplifiant, à l'excès peut-être, on peut dire que le schéma de la page 35 du document pour le débat, évoqué plus haut, n'était plus considéré comme une donnée mais qu'il était l'objet même du débat.

En somme, de facto et de façon très évidente, le débat finissait par avoir pour objet une interrogation plus ouverte dans l'espace et dans le temps que le « simple » contournement autoroutier, une demande qui peut se résumer de la façon suivante : « vu les difficultés actuelles et prévisibles des transports en Aquitaine et Gironde (et pas seulement les difficultés du simple transit de marchandises Nord-Sud), vu les évolutions éventuelles des politiques nationales et européennes sur les activités de transport, vu les précautions à prendre concernant l'environnement et les problèmes d'économie locale et d'urbanisation, quelle politique, tout à la fois multi-modale et pluriannuelle,

concertée et évolutive, prenant en compte les impacts écologiques et socio-économiques des projets, faut-il bâtir et réaliser en Aquitaine et en Gironde entre maintenant et 2020 ? »

La Commission particulière du débat public n'a pas pour mission de préconiser comment bâtir cette politique, comment gérer un système de collaboration permanente, de partenariat nécessaire entre les opérateurs de ses diverses composantes, comment organiser des procédures de concertations périodiques avec les publics, par exemple avec ceux qui ont été les partenaires du débat qui vient de s'achever. Mais il lui est apparu nécessaire d'attirer l'attention des destinataires du présent rapport sur ce résultat, un peu inattendu peut-être du débat qui a eu lieu, sans encore une fois que la demande constatée puisse être considérée comme venant plus particulièrement des opposants ou de ceux qui sont favorables au contournement. Il suffit de lire les documents joints pour le constater.

Ce résultat ne devrait-il pas concrètement trouver son prolongement grâce aux dispositions relatives à la participation du public prévues par la Loi du 27 février 2002, à laquelle la Commission particulière du débat public a montré son attachement ?

Conclusion

Le présent compte-rendu, dans sa première partie, présente le déroulement du débat et mentionne quelques enseignements qui peuvent être tirés de sa conduite à partir des remarques entendues au cours des rencontres et réunions. Ces enseignements, qui ne sont que peu spécifiques du cas de Bordeaux, pourront intéresser ceux qui organiseront de prochains débats.

Les étonnements et les interrogations des partenaires du débat montrent d'abord que la procédure actuelle du débat public n'est pas encore vraiment connue par ceux qui le suivent. Une bonne compréhension du débat aujourd'hui suppose, en premier lieu, une connaissance fine des diverses facettes de l'administration et de leurs relations, connaissance qui n'est pas coutumière au grand public, ni même à beaucoup d'acteurs socio-économiques, voire à la presse ! On ne peut ni leur reprocher ni les obliger à cette connaissance.

Pour comprendre le débat, il faudrait aussi que chacun le situe correctement pour ce qu'il est : la première étape dans un processus de concertation élargie, associée à une procédure administrative inchangée d'études et de décisions sur lesquelles, néanmoins, les observations et les positions exprimées peuvent avoir une réelle influence.

Difficile à comprendre, donc fragile et susceptible d'être rapidement disqualifiée quand la nécessaire confiance des participants est mise à mal, la procédure de débat public est pourtant féconde quand chacun des participants dépasse le simple énoncé de ses impressions initiales, accepte d'en savoir plus et d'entendre des opinions qui ne sont pas les siennes, et joue en somme le jeu auquel nous invite Montaigne. Le débat public devient alors un moment privilégié dans « une démocratie qui ne se réduit pas à édicter des règles et qui produit du lien social », comme le souhaite vivement le sociologue Pierre Rosanvallon.

En dépit des difficultés finales rencontrées, tel fut semble-t-il le cas à Bordeaux, comme en témoigne la seconde partie du compte-rendu, qui dit les positions de chacun et tente de rendre compte de la très grande richesse des débats et des nuances exprimées dans les avis. Des enseignements importants peuvent être tirés des échanges qui ont eu lieu. Il apparaît en effet clairement que le débat a dépassé le cadre bien circonscrit des trois questions posées par le ministère.

De façon récurrente, ont été évoquées trois préoccupations essentielles, qui ont été aussi les sujets des trois colloques techniques :

En premier lieu, une préoccupation environnementale très forte, exprimée sous au moins trois formes différentes :

- une opposition déterminée au principe d'un projet de contournement autoroutier au nom des dangers globaux et locaux encourus par l'environnement et qu'aucune mesure ne permettrait d'atténuer ;
- une demande d'études préalables beaucoup plus approfondies avant de prendre une décision sur l'opportunité du contournement et sur le choix d'un parti ;
- dans l'hypothèse du choix d'un parti, une stratégie de protection environnementale issue d'études préalables détaillées et concertées.

En second lieu, une demande d'une prise en compte volontariste des possibilités offertes par les modes de transport autres que la route et leur combinaison effective grâce à la souplesse permise par des pratiques d'intermodalité. Parmi les positions entendues ou lues, à titre d'exemple, l'attachement de beaucoup à l'étude puis à la réalisation d'un contournement ferroviaire, la nécessité d'une approche globale des problèmes de transport dans la grande agglomération.

En troisième lieu, l'insertion d'un éventuel contournement dans un véritable projet de territoire, intégrant ses incidences environnementales, urbanistiques, économiques et sociales. La dimension européenne du projet impliquerait une prise en compte également européenne de toutes les conséquences de son éventuelle mise en œuvre.

Dans le compte-rendu, on va jusqu'à reconnaître que le débat a donc porté en réalité sur une « quatrième question », qui interpelle directement les pouvoirs publics et les instances parties prenantes des futures décisions à prendre : « vu les difficultés actuelles et prévisibles des transports en Aquitaine et Gironde (et pas seulement les difficultés du simple transit de marchandises nord-sud), vu les évolutions éventuelles des politiques nationales et européennes sur les activités de transport, vu les précautions à prendre concernant l'environnement et les problèmes d'économie locale et d'urbanisation, quelle politique, tout à la fois multi-modale et pluriannuelle, concertée et évolutive, prenant en compte les impacts écologiques et socio-économiques des projets, faut-il bâtir et réaliser en Aquitaine et en Gironde entre maintenant et 2020 ? »

Les membres de la Commission particulière du débat Public, en dépit des problèmes qu'ils ont rencontrés, ont voulu que ce compte-rendu soit réalisé et diffusé. Il leur est apparu en effet juste que les démarches de ceux qui ont contribué au débat soient honorées. Ils espèrent que leur souci sur ce point sera relayé par l'attention que les pouvoirs publics voudront bien porter à la lecture du présent texte.

Bordeaux, le 15 février 2004,

Dominique MOYEN

Annexes

Les journaux du débat

Journal n°1

Journal n°2

Les comptes-rendus des réunions publiques

Bordeaux le 2 octobre (conférence d'ouverture) ; Talence le 15 octobre ; Lesparre, le 4 novembre ; Libourne, le 5 novembre ; Blaye, le 6 novembre ; Langon, le 13 novembre ; Bordeaux, le 17 novembre ; Gujan-Mestras, le 24 novembre.

Le site Internet

Délibérations et positions de collectivités territoriales, d'instances politiques et d'élus

Délibérations et positions

Délibération du Conseil Général
de la Gironde ;
Délibération de la Communauté
urbaine de Bordeaux ;
Délibération du Syndicat mixte
du schéma directeur de l'aire
métropolitaine bordelaise ;
Position du président du groupe
socialiste du Conseil Régional ;
Position du président du Conseil
Général de la Charente ;
Position du président du Conseil
Général de la Dordogne ;
Position du président du Conseil
Général des Landes ;
Position du président et de la
Commission Arc Atlantique de la
Conférence des Régions
Périphériques Maritimes ;
Position des élus Verts de Mérignac ;
Position des élus Verts de Pessac ;
Position des Verts du Bassin
d'Arcachon.
Délibération du syndicat mixte du
Pays de la Haute Gironde

Délibérations de Communautés de Communes :

Communauté de communes
de l'Estuaire,
Communauté de communes
du canton de Saint-Savin,
Communauté de communes
du canton de Blaye,
Communauté de communes
du Centre Médoc,
Communauté de communes
de Cestas-Canéjan,
Communauté de communes
du Créonnais.

Délibérations

de Conseils municipaux :

Ambarès-et-Lagrave ;
Bassens ;
Camblanes-et-Meynac ;
Cestas ;
Créon ;
Croignon ;
Cursan ;
Haux ;
La Sauve Majeure ;
Lignan de Bordeaux ;
Le Pian-Médoc ;
Le Poux ;
Ludon-Médoc ;
Parempuyre ;
Pauillac ;
Sadirac ;
Saint-Estèphe ;
Saint-Genès-de-Lombaud ;
Saint-Léon ;
Saint-Sulpice-et-Cameyrac
Saint-Savin.

Contributions d'élus

Baldes Henri-Robert, maire de Gauriac ;
Benaben Christian, maire de Parempuyre ;
Bézian Michel, président du syndicat mixte du Bassin d'Arcachon ;
Biroleau Benjamin, conseiller municipal de Saint-André-de-Cubzac ;
Bourragué Chantal, députée de la Gironde ;
Fath Bernard, conseiller général, Maire de Léognan ;
Gardelle Joëlle, conseillère municipale au Pian-Médoc ;
Guilhamet Annie, conseillère régionale, présidente du groupe Communiste et Apparenté ;
Hurmic Pierre, conseiller régional, Président du groupe des élus Verts au Conseil municipal ;
Leblond-Bourgeois Maxime, conseiller municipal ;
Mamère Noël, député de la Gironde ;
Paris Jean-Jacques, vice-président du Conseil Général de la Gironde.

L'amicale des maires du canton de Créon.

« Paroles d'acteurs »
 et autres positions d'instances socio économiques
 et associatives

Association « Vive la forêt » ;
 Association AutoComm ;
 Association Claire Aubarède ;
 Association de défense des site et des habitants de Haute Gironde ;
 Association de sauvegarde des habitants de la presqu'île d'Ambès ;
 Association des amis des marais de Montferrand ;
 Association des usagers des transports de la région Aquitaine ;
 Association DURRABLE ;
 Association Echanges et nature ;
 Association française des chemins de fer section Aquitaine ;
 Association Hauts de Garonne Développement ;
 Association Logistique Transports Ouest (ALTRO) ;
 Association Véloroutes et Voies Vertes Gironde ;
 Bassin d'Arcachon Ecologie ;
 CGT secteur fédéral des cheminots de Bordeaux ;
 Cap 21 ;
 Chambre d'Agriculture de la Gironde ;
 Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux ;
 Chambre de Commerce et d'Industrie de Libourne ;
 Chambres de commerce et d'Industrie d'Aquitaine ;
 Chambre des métiers de la Gironde ;
 CLCV sud-Gironde ;
 Collectif associatif « Bordeaux incontournable » regroupant : Aquitaine Alternatives ; ASSFALTE ; Bassin d'Arcachon Ecologie ; BurdiVega ; CLCV Gironde ; Confédération Paysanne 33 ; Droits du Piéton Gironde ; Fédération SEPANSO ; Landes Graves Palus Environnement ; Médoc'xygène ; Paysages d'Aquitaine ; Sud Médoc Environnement ; Trans'CUB ; Union Vivre-en Entre-Deux-Mers ; Verts de Gironde ; Vivre Heureux en Pays Gabaye ; soutenu par France Nature Environnement et la Fédération Nationale d'Usagers des Transports. Collectif du Bassin d'Arcachon pour un réseau de transports en commun (COBARTEC) ; Collectif coordination pour la défense de la ligne SNCF Agen-Périgueux-Paris ; Comité régional des transports de l'Equipement CFDT Aquitaine ; Conseil économique et social régional d'Aquitaine ; Entente des Générations pour l'Emploi et l'Entreprise (EGEE) Aquitaine ; Fédération des chasseurs de la Gironde ; Fédération des entreprises de Transport et Logistique de France (ILF) ; Fédération des syndicats de quartiers de Pessac ; Groupe Imagination 33 ; MEDEF de Gironde ; Médoc'xygène ; Parc naturel régional des Landes de Gascogne ; Port autonome de Bordeaux et Fédération maritime ; Réseau Ferré de France ; SEPANSO Landes ; Syndicat des sylviculteurs du Sud-Ouest ; Trans'Cub ; Vivement le tram !

Contributions de responsables socioéconomiques et associatifs

Blanc Alain, SEPANSO ;
 Blouin Jacques, directeur de Hauts de Garonne Développement ;
 Cingal Georges, président de Sepanso Landes ;
 Danjon Frédéric, Véloroutes et Voies Vertes ;
 Davant Pierre, président de la Fédération SEPANSO ;
 De Brun Dominique, [Union Départementale CLCV de la Gironde](#) ;
 Delacroix Pierre, président d'honneur de la SEPANSO ;
 Duffourg Alain, président de la CLCV Sud Gironde ;
 Lièvre Colette, présidente de l'association Paysage d'Aquitaine ;
 Lestynek Dominique, Fédération des syndicats de quartiers de Pessac ;

Moine Henri-Claude, délégué régional EGEE ;
 Moniot Jean-François, délégué Aquitaine de Cap 21 ;
 Montion Francis, vice-président de l'ADSHHG ;
 Moura Jean-Louis, [directeur du Parc des Landes de Gascogne](#) ;
 Pinet Pierre-Jack, Coimères Environnement ;
 Rolland Dominique, président de Vivement le Tram ! ;
 Valadié Jacques, président du collectif de coordination pour la défense de la ligne SNCF Agen-Périgueux-Paris ;
 Vignaud-Saunier Christian, vice-président de l'association Claire Aubarède.

Contributions individuelles

Alonso-Roberti Marie-Thérèse ;
 Araguas Philippe ;
 Badia Alain ;
 Baloup Gérard ;
 Barbedienne Philippe ;
 Barbier Bruno ;
 Baron Jean-Pierre ;
 Baugé Pascal ;
 Bernadet Pierre ;
 Bernadout Cécile ;
 Berthomet Jean et Giet Claude ;
 Blaise Alain ;
Bodrez Henri ;
 Bonnard Richard ;
 Bonnet Claude ;
 Boulard Jérôme ;
 Boutheau Marie-Christine ;
 Brossaud Flavien ;
 Brunaud Pierre ;
 Cabane Robert ;
 Cabaussel Matthieu ;
 Calmes Christian ;
 Carreau Xavier ;

Castera Claude ;
 Charbonneau Simon ;
 Chazeau Patrice ;
 Chelle Amélie ;
 Chelle Brigitte ;
 Chidler Henri ;
 Clerbout Eric ;
 Conti Richard ;
 Cotten Alain ;
 Crespo Jean-Jacques ;
 Da Silva Jacques ;
 Danjon Frédéric ;
 Daubigeon Michel ;
 Delalande Carine ;
 Delatte Philippe ;
 Delestre Daniel ;
 Denis Michel ;
 Dozolme Pierre ;
 Dubern Christian ;
 Duclos Jean-Luc ;
 Dulbecco Pierre ;
 François Albert ;
 Galin Patrick ;

Galland Dominique ;
Gaudinière Jean-Claude ;
Girard Francis ;
Giraudeau Guy ;
Gleyze Claude ;
Godart Alain et Sophie ;
Godart René ;
Guette Jean ;
Guiter François ;
Hays Monique ;
Jeanneau Jean-Bernard ;
Labeyrie Andrée ;
Lagardère Jean-Louis ;
Laloubère Jean-Claude ;
Lapeyre Jean ;
Larrue Pierre ;
Laval Claire ;
Laversanne René ;
Leblond Thierry ;
Lecomte Jean-Claude ;
Lemerle Roger ;
Letemple Frédéric ;
Leverne Philippe ;
Levy Roger ;
Lhomme Xavier ;
Longo Daniel ;
Luzignan Robert ;
Malrin Laurence ;
Martin François ;
Marques Arnaud ;
Maudet Christian ;
Maugard Francis ;
Melinotte Joëlle ;
Meynard Christian ;

Michelson Yvan ;
Mimiague Sylvain ;
Modolo Bernard ;
Moebs Rémi ;
Morin François ;
Oberhausen Daniel ;
Pascual Jean-Pierre ;
Peltier Hervé ;
Petry Klaus ;
Pheasans Bruno ;
Piffre Bernadette ;
Pontalier Jean-Marie ;
Portalier Jean ;
Pouyfaucou Robert ;
Rémy Pierre ;
Riffaud Guy ;
Riquier R ;
Rouard Bernadette ;
Royer Francis ;
Russilly Lionel ;
Sallenave Christian ;
Schenegg Marine ;
Schmidt Yves ;
Scriha Pierre ;
Seillade Jeanine ;
Sereys Patrick ;
Souterbicq André ;
Stempin Danielle ;
Struxiano Henri ;
Taris Arnaud ;
Thole Jean-Claude ;
Veersé Paul ;
Verger Nicolas ;
Zacharie René.

Colloques

Comptes rendus

Colloque « Transports et intermodalités », 20 novembre 2003 ;
 Colloque « Enjeux pour les milieux naturels », 27 novembre 2003 ;
 Colloque « Enjeux du développement », 28 novembre 2003.

Contributions d'experts

« Transports et intermodalités »

Carron Nathalie, Office Fédéral du Développement Territorial, section Politique des Transports à Berne ;
 Cointet-Pinel Odile, chargée de mission transports à la DATAR ;
 Etchelecou André, directeur de DEA, Université de Pau et des Pays de l'Adour ;

Hourcade Jean, expert national détaché auprès de la direction générale des transports et de l'énergie de la Commission Européenne ;
 Reynaud Christian, directeur de NESTEAR (Nouveaux Espaces de Transports en Europe).

« Enjeux pour les milieux naturels »

Badré Michel, ingénieur général du GREF, membre de l'inspection générale de l'Environnement ;
 Binet Eric, membre de l'inspection générale de l'Environnement ;
 Cabanel Jean, ancien chef de la mission du paysage au ministère de l'Environnement ;
 Hornus Henri, Ingénieur général des ponts et chaussées, membre de

l'inspection générale de l'Environnement ;
 Laporte-Cru Jean, ancien maître de conférences à l'Université de Bordeaux 1 ;
 Oberlin Guy, directeur de recherche, président du conseil scientifique du comité de bassin Rhône-Méditerranée-Corse ;
 Rochard Eric, directeur de recherche au CEMAGREF.

« Enjeux du développement »

Doucet Carole, maître de conférences à l'ENITA ;
 Guicheney Jean Claude, chargé de mission au CESR ;
 Klein Olivier, chercheur économiste au LET, professeur à l'ENTPE ;
 Vivière Jean-Louis, chargé du patrimoine au CIVB.

Questions et réponses
 Insertions publicitaires