

Gironde

CIRCULATION EN GIRONDE

Grand contournement: le ministre dit non à Madrelle

« Aucun nouvel élément ne peut remettre en cause les conclusions de Mobilité 21 », qui avait enterré le projet, a répondu le ministre Alain Vidalies à Philippe Madrelle, qui ne juge pas la réponse satisfaisante

CATHERINE DEBRAY
c.debray@sudouest.fr

Quatre minutes et demie au lieu de deux... Philippe Madrelle a bénéficié de la température marseillaise du président de la séance au Sénat Jean-Claude Gaudin pour interpeller hier le gouvernement sur la nécessité de relancer l'idée d'un contournement de Bordeaux (lire « Sud Ouest » d'hier).

« La métropole de la Nouvelle-Aquitaine est le point de passage obligé sur l'itinéraire entre Paris, le nord de l'Europe et l'Ouest espagnol, le Portugal ; et l'agglomération bordelaise est le maillon faible de ce grand axe nord-sud européen, a plaidé le sénateur girondin. La réalisation d'un grand contournement s'impose urgemment. Si seulement 20 % du trafic quotidien des 240 000 véhicules qui passent sur la rocade par les ponts d'Aquitaine et François-Mitterrand était transféré, cela représenterait un gain économique et de temps considérables, sans parler de l'impact sur la pollution. » En cause, selon le parlementaire, le transit international, qui sature aux heures de pointe la rocade, notamment côté est mais aussi côté ouest. Car si, au global, ces poids lourds ne représentent que 8 % du trafic, entre l'échangeur 19 et 26 le pourcentage



Alain Vidalies a répondu à Philippe Madrelle. ARCHIVES AFP

grimpe à 11 % et les poids lourds (un camion équivaut à 2,5 voitures) y occupent autant d'espace que les voitures des métropolitains qui vont au travail ou en rentre, et bien plus que les voitures des Girondins qui n'habitent pas dans la métropole mais y viennent tous les jours. De l'autre côté, où se concentrent

les zones d'emplois de la métropole (50 000 sur les zones d'activité dans le quadrant nord-ouest et 120 000 le long de la rocade), la gêne est aussi considérable. La rocade est congestionnée six heures par jour, même si les travaux de la mise à deux fois trois voies (lire ci-dessous) produisent quelques ef-

fets. Le débat se pose pour les vingt ans à venir.

« **Aucun élément nouveau** » Alain Vidalies, secrétaire d'État aux Transports, a répondu sans ouvrir de porte : « Un grand contournement de l'agglomération était envisagé, supposant la construction d'une in-

frastructure autoroutière d'une centaine de kilomètres, pour un coût estimé il y a dix ans à plus de 1 milliard d'euros. Conformément aux orientations du Grenelle de l'environnement, ce projet a été abandonné en 2008, car il ne répondait pas à une nécessité de sécurité ou d'utilité collective et présentait un impact non négligeable sur l'environnement. Il ne figurait donc pas au schéma national des infrastructures de transport de 2011. La commission Mobilité 21, en 2013, n'a pas non plus retenu ce projet. »

Et le représentant du gouvernement d'ajouter : « Aujourd'hui, aucun nouvel élément ne peut remettre en cause ces conclusions. Toutefois, l'État, conscient des conséquences de la congestion de la rocade pour les habitants de la métropole et le transit français et européen, s'est engagé depuis 2009 auprès de Bordeaux Métropole à élargir la rocade à deux fois trois voies. Les travaux d'élargissement de la moitié sud de la rocade ouest, ont coûté plus de 100 millions d'euros, pris en charge à 75 % par l'État et ont été achevés en novembre 2016. La circulation sera significativement améliorée. Le premier bilan des mises en service consécutives est déjà très positif. C'est en ce sens que l'État entend agir, en ciblant ses investissements dans un contexte budgétaire contraint. »

« Une vision départementale »



Alain Juppé souhaite « la réalisation de barreaux, en adaptant la voirie existante ». ARCHIVES FABRIEN COTTIEREAU

RÉACTIONS Alain Juppé, partisan de l'aménagement de barreaux, demande à nouveau la création d'un syndicat des transports au Département et à la Région

Le président de la Métropole n'a pas tardé à réagir, hier, au fait que Philippe Madrelle ait relancé la question du contournement routier de Bordeaux et de sa métropole.

« Nous le savons, écrit le maire de Bordeaux, ce dossier qui a, un temps, fédéré l'ensemble de mes collègues présidents des collectivités concernées a connu ensuite des développements qui ont conduit à son abandon. C'est regrettable car la question de la régulation de la circulation se pose avec insistance, voire urgence. Je suis, pour ma part, prêt à participer à l'élaboration d'un plan d'action avec toutefois plusieurs préalables. »

Le maire de Bordeaux juge « indispensable que nous ayons une vision globale des déplacements sur

l'ensemble du département et non pas seulement sur le territoire métropolitain. J'ai d'ailleurs, dans cette optique, proposé aux présidents Gleyze et Rousset la création d'un syndicat mixte des transports. »

La question du fret

Proposition formulée il y a plusieurs mois... « Le recalibrage de la rocade et la poursuite rapide de son passage à deux fois trois voies sont fondamentaux, poursuit Alain Juppé. La dernière mise en service entre les échangeurs 10 et 12, avec desserte de l'aéroport, a immédiatement apporté de la fluidité sur la voirie locale (- 5 000 véhicules par jour). Pour cela, nous avons besoin de l'aide financière de l'État, Bordeaux Métropole prenant déjà la

charge des travaux à parité alors qu'elle n'en a pas compétence. »

Par ailleurs, le président de Bordeaux Métropole estime qu'il faut « faire pression sur la SNCF afin qu'elle reconsidère ses offres de fret. Un train chargé de camions est plus économique, plus sécurisé et moins polluant qu'une file ininterrompue de poids lourds en direction de l'Espagne. » Enfin, Alain Juppé maintient sa proposition « de réalisation de barreaux, éventuellement concédés aux sociétés autoroutières, en adaptant la voirie existante, afin de ne pas dégrader l'environnement de nouveaux territoires ». Une position qui pourrait éviter trop d'oppositions écologiques.

C. D.

L'écologiste Gérard Chausset parle « d'entêtement »

Gérard Chausset, président du groupe Europe Écologie-Les Verts à la Métropole, juge la proposition du sénateur Philippe Madrelle « archaïque. D'ailleurs, la réponse du ministre est sans ambiguïté. Alors que nous vivons un pic de pollution, que les finances publiques sont exsangues, que l'État et la Métropole financent le bouclage à trois voies de la rocade, que le changement climatique impose une vision, le sénateur veut créer une balafre dans le territoire. Je ne nie pas les difficultés des habitants. Il faut interdire la circulation des poids lourds aux heures de pointe. Mais la congestion de la rocade est aussi une affaire de trafic local : il faut proposer des solutions alternatives aux habitants périurbains afin qu'ils lâchent la voiture. »