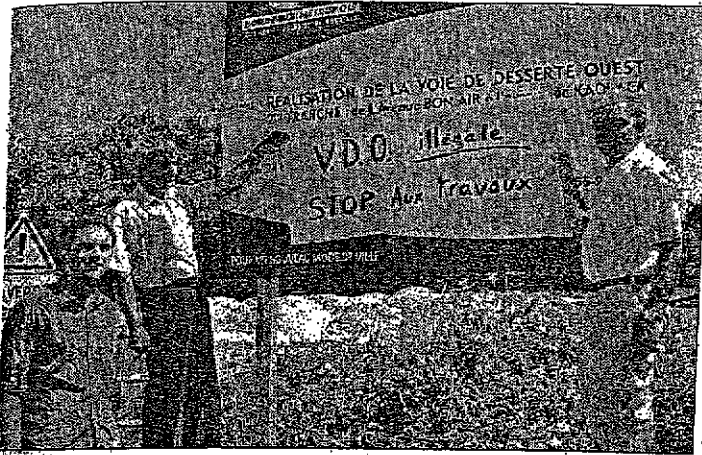


Les travaux continuent Aquitaine Alternatives

22 juin 2001

proteste

L'association a manifesté hier
sur le chantier de la Voie de desserte ouest



MM. Lamothe et Vriét, aidé de Jean-Pierre Dufour, élu Verts et vice-président du Conseil régional, ont accroché une pancarte de protestation (Photo Bernard Bonnel)

STÉPHANE C. JONATHAN

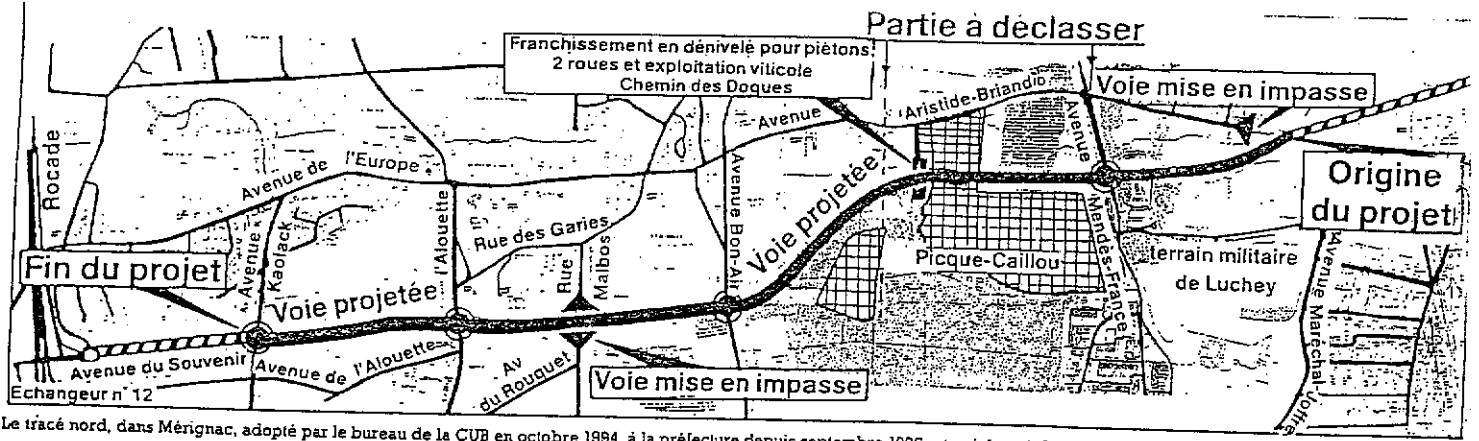
La semaine dernière, le tribunal administratif de Bordeaux a annulé l'arrêté préfectoral déclarant d'utilité publique les travaux d'une partie de la Voie de desserte ouest (1). Une victoire pour l'association Aquitaine Alternatives qui, depuis des années, se mobilise pour « que l'avis des citoyens et des associations soit pris en compte » martèle Robert Vriét, membre d'Aquitaine Alternatives. « Une nouvelle route, on veut bien en discuter. Nous ne sommes contre rien, sauf contre l'absence de concertation. »

Hier matin, les militants d'Aquitaine Alternatives se sont rendus sur le site du chantier de la VDO, au chemin de l'Alouette. Symboliquement, ils ont accroché, sur les panneaux de la Communauté urbaine, une pancarte réclamant l'ar-

rêt immédiat des travaux de la VDO. « Encore une fois, c'est du mépris. La Communauté urbaine passe outre une décision de justice. C'est intolérable. » Sylvain Lamothe, juriste en droit de l'environnement et de l'urbanisme, est formel : « la décision du tribunal administratif a donné un coup d'arrêt aux travaux. Si ceux-ci continuent, l'association devra utiliser des armes légales plus fortes, telle qu'une plainte au pénal. »

Hier après-midi, aucune information officielle n'a pu nous être fournie par la Communauté urbaine de Bordeaux, qui confirme simplement son intention de faire appel de la décision du tribunal administratif. Cela fera d'ailleurs l'objet d'un débat public à la CUB, lors de la séance du conseil communautaire du 9 juillet.

(1) Voir notre édition de samedi dernier.



Le tracé nord, dans Mérignac, adopté par le bureau de la CUB en octobre 1994, à la préfecture depuis septembre 1995, et qui devrait être soumis à enquête publique (Plan Cathy Dupont)

11 Nov-96

BORDEAUX-MÉRIGNAC

Desserte ouest : le bras de fer

Relier les boulevards de Bordeaux à la rocade ouest. Si l'objectif de la VDO de Mérignac est affiché depuis longtemps, sa réalisation reste toujours en suspens. Le point sur un sujet polémique qui dépasse le simple conflit d'intérêt général et particulier

RÉGINE JORDAN

D'un côté les partisans de la VDO, soit des riverains préoccupés par la sécurité de leurs enfants, une communauté urbaine soucieuse de fluidifier le trafic de l'agglomération en direction de l'ouest et une commune, Mérignac, qui aimerait bien se sortir une épine du pied.

De l'autre côté, au rang des opposants, le gérant du vignoble réputé de Picque-Caillou, le Syndicat de l'appellation Pessac-Léognan et les Verts.

Au milieu, alimentant l'irritation des uns et confortant la détermination des autres, le silence d'une administration embarrassée. Le dossier est à la préfecture depuis septembre 1995 et personne ne semble aujourd'hui autorisé à dire quand pourrait avoir lieu l'ouverture d'une enquête publique. Toutes nos demandes sont restées sans réponse.

L'association MCO (Mérignac circulation ouest) qui porte le flambeau des partisans de la VDO n'a guère eu plus de chance. Après avoir été reçue à la préfecture le 5 octobre dernier, elle croyait pour-

tant avoir acquis l'assurance d'une ouverture d'enquête proche. Aujourd'hui elle se demande si on ne lui a pas raconté n'importe quoi pour calmer son impatience.

« VOUS VOYEZ UNE ROUTE LÀ ? »

La voie de desserte ouest cristallise les positions tranchées. On peut aisément le comprendre en parcourant dans Mérignac les 2,5 km qui sont au noeud du problème. De la sortie 12 de la rocade, à l'avenue Pierre Mendès-France — à partir de laquelle la voie est aménagée en direction de Bordeaux — les riverains n'ont pas besoin de long discours pour faire comprendre la dangerosité de cet axe, notamment dans sa partie la plus étroite. La chaussée permet juste le croisement de deux voitures, sans échappatoire possible pour les éventuels piétons ou cyclistes. (lire ci-dessous).

Ce même tronçon est bordé par le vignoble de Chénevert et de Picque-Caillou, propriété gérée par Paulin Calvet, genre du propriétaire du vignoble. A parcourir les rangs de vignes étalés au pied de la belle demeure XVIII^e on comprend là aussi d'un coup d'oeil les arguments que plaide Paulin Calvet en faveur d'un statu-quo.

« Vous voyez une route, là, au milieu ? » (lire ci-dessous).

On pourrait en rester là, résumant le dossier de la VDO à l'opposition frontale d'un intérêt général et d'un intérêt particulier. Pas si simple. D'abord, parce qu'il s'agit d'un dossier d'agglomération, mettant en cause des règles d'urbanisme communautaires. Ensuite parce qu'il s'agit de territoires sous appellation contrôlée Pessac-Léognan. Une paille !

DEPUIS LE 6 MAI 1980

La Communauté urbaine de Bordeaux est maître d'ouvrage de ce projet inscrit depuis le 6 mai 1980 au Schéma directeur d'aménagement urbain (SDAU). La pénétrente ouest vers le centre de Bordeaux s'appelait alors voie artérielle ouest. En 1982, une premi-

ère déclaration d'utilité publique (DUP) a autorisé la CUB à faire les aménagements aux extrémités : à partir de l'hôpital, vers Mérignac (rue Pelousse-de-Douet et avenue de Psychotie); à partir de la rocade (sortie 12) jusqu'à l'avenue de Kaclock. Les acquisitions foncières ont suivi.

Depuis, la CUB a toujours pour objectif d'assurer la continuité entre ces deux extrémités. Le changement important du fonctionnement de la circulation a fait évoluer la notion de pénétrante en voie de desserte intercommunale. Son dessin a été réduit à deux fois une voie. Il y a aujourd'hui un tracé sud, abandonné en 1992 à la demande du maire de Mérignac — tout le mouvement écologiste s'était opposé à une amputation du bois du Burck — mais qui figure toujours au POS.

Et le tracé nord, adopté par le bureau de la CUB en octobre 94, transmis à la préfecture.

De ce dernier parcours, le monde agricole et viti-vinicole ne veut pas entendre parler parce qu'il passe dans le vignoble de Picque-Caillou. Parce qu'il compromet aussi les possibilités de réunifier le territoire des Graves comme le syndicat rêve de le faire grâce au terrain de Luchey (lire par ailleurs).

« CONTRE LE DÉPEÇAGE »

Le Syndicat viticole de Pessac-Léognan mène donc le combat contre ce qu'il considère — comme une atteinte directe au patrimoine viticole du bordelais —, la Chambre d'agriculture s'est prononcée « contre le dépeçage de Picque-caillou », la Fédération des grands vins de Bordeaux et le CIVB se sont émus et ont donné des avis défavorables. Pour couronner le tout, le ministère de l'agriculture,

consulté une première fois en 1995 a donné un avis défavorable. Le dossier est à nouveau entre ses mains depuis le début du mois d'octobre.

Il peut y rester peu de temps puisque le dossier est connu et qu'il n'y a pas eu d'éléments nouveaux sur le tracé. L'avis du ministère n'étant que consultatif, même défavorable, il n'empêcherait pas l'ouverture de l'enquête publique.

C'est le préfet qui doit prendre la décision d'engager le procédure. Pressé par le président de la CUI en l'occurrence Alain Juppé, de faire avancer le dossier, le représentant de l'Etat dans le département doit également avoir le souci de ne pas gêner le chef du gouvernement ainsi que le même Alain Juppé, par tollé médiatique que le monde du vin ne manquera pas d'enclencher. Situation inconfortable. Alors que le monde est dans l'expectative, regardant le calendrier.

Le refus des Verts

■ Les Verts de Pessac-Mérignac s'affirment depuis toujours contre le principe d'une pénétrante, que son tracé soit situé au nord ou au sud. Pour eux, l'heure n'est plus à l'accroissement des flux de circulation, mais au contraire à leur réduction dans le cadre d'une réflexion globale sur

l'évolution des transports en commun au niveau de l'agglomération. Ce sont quelques-uns des éléments qu'ils développeront lors d'une réunion publique le 12 novembre, à Mérignac (20 h 30 salle M+) avec la participation de Jean-Pierre Dufour, Pierre Hurmic et Denis Teisseire.



S 0 2 2 B Bx
6/7/99

Le convoiturage des Verts

Pour Noël Manière et ses amis, cette solution et d'autres, toutes aussi simples et peu onéreuses, pourraient d'ores et déjà être testées pour décongestionner le trafic

PONT D'AQUITAINE

JEAN-PAUL VIGNAUD

Dans quelques semaines et de l'autre côté du pont d'Aquitaine, les Verts s'expriment, ce printemps, ce printemps, ce printemps. Et, bien, c'est fait : Noël Manière et ses amis étaient hier « sur le pont ». Au sens propre comme au sens figuré. Ils demandent pour la première fois leur position sur le site même du problème au pressenti, le point, précisément, sur le pont qui enjambe la rocade à hauteur du Palais des congrès de Bordeaux-Lac. Noël Manière était entouré à cette occasion, de plusieurs fidèles, comme Jean-Pierre Duron, Dominique Frost, Pierre Hurmic et Christian Merleau.

La position développée par Noël Manière n'est pas nouvelle. Depuis longtemps, le député-maire de Bordeaux, se bat, selon ses propres termes, « contre la logique de la barrière et la logique du transport par camion ». Les Verts ne partagent donc pas du tout les propos tenus jusqu'à ce jour et le souhaitant jusqu'à l'obligation absolue de créer le nouveau pont pour deux raisons : « améliorer la ville. Pour eux, il y a toujours des solutions que ces investissements considérables.

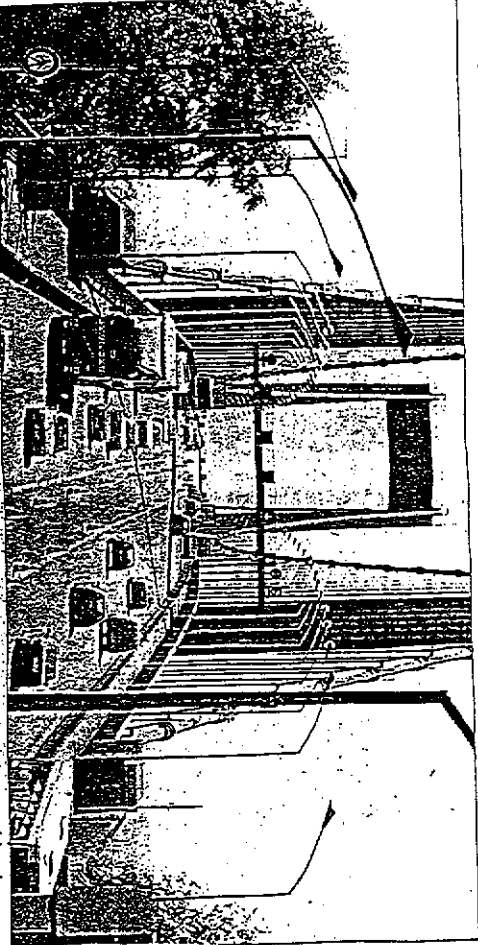
SETIJA À BORD...
Ces solutions découlent de consultations toutes simples, effectuées au fil des jours et confirmées par les résultats d'une enquête rap-

portée, menée ce milieu de semaine à hauteur de Lormont, Carriat et du pont d'Aquitaine.

A Lormont, Carriat, mercredi matin, entre 8 h 20 et 8 h 40, sur 376 véhicules pointés, 386 n'avaient qu'une seule personne à bord, soit 89,9 % d'entre eux. Même test effectué sur le pont de pierre, entre 9 h 56 et 10 h 08, toujours mercredi matin, 451 véhicules pointés, 215 avec une seule personne à bord, soit 82,3 %. Trop de véhicules « occupés », encore, mais le pourcentage est plus faible, car, dans le même temps, quatre bus bien remplis sont passés ici. Et quatre bus, c'est un minimum de 200 voitures en moins.

Conclusion : si les gens utilisent davantage les transports en commun, il y aurait moins de voitures. L'ennui, c'est que la cadence des bus n'est pas toujours idéale — en tout cas, c'est ce qui pensent les Verts : « C'est anormal, disent-ils, de voir aussi peu de bus emprunter le pont d'Aquitaine. Que ce soit ceux de la CDTB ou ceux de la CITA, il faudrait multiplier leur nombre et leur fréquence pour donner la possibilité aux gens qui empruntent cet axe de laisser leur voiture chez eux ». Les Verts proposent donc une réorganisation locale, des transports en commun dans le secteur.

COVOITURAGE :
L'EXEMPLE DE SAINT-YACQUES
Parallèlement, les Verts suggèrent de passer les automobilistes ritournés au convoiturage — soit les contraindre d'une manière ou



A Lormont, Carriat, entre 8 h 20 et 8 h 40, mercredi matin, 376 véhicules pointés, 386 avec une seule personne à bord, soit 89,9 % des véhicules. Photo Thierry David, agence GSA.

« Cette formule marche fort bien aux Etats-Unis. A Saint-Yacques, par exemple, pour franchir le Col-de-Fats, que l'on peut rapprocher du pont, plusieurs dizaines de véhicules proposent aux heures de pointe, le passage gratuit et, une fois franchi, les voitures ayant trois personnes au plus à bord, 3 dollars (environ 19 francs) pour les voitures avec une ou deux personnes seulement. Cette formule pousse inévitablement les Américains au convoiturage.

UN PASSAGE OBLIGÉ
Une bonne idée. Difficile, toutefois, à concrétiser. Selon Noël Manière, « C'est la voiture qui pollue le plus, et un récent rapport de l'Organisation mondiale de la santé le démontre. »

« Il suffit, selon eux, de mettre une bonne campagne de sensibilisation, de prendre des mesures d'incitation (comme la gratuité ou des voies prioritaires), de créer des services d'arrêt, où conducteurs et passagers pourraient se retrouver pour organiser leur déplacement, et de développer les voies du pont d'Aquitaine en conséquence.

« Quel qu'il arrive, d'ailleurs, cette réduction du nombre de voitures sera un jour indispensable. A côté de la pollution atmosphérique, il faut aussi prendre en compte le bruit, le trafic, les accidents de la route, les problèmes de voirie, etc. »

1989/20

SNCF et région prêtes à faire des efforts

Les déclarations de Philippe Bledreille n'ont pas manqué de provoquer des réactions hier. Surtout à la SNCF et à la région. Le président du Conseil général propose, rappelés-le, la mise en service de trains supplémentaires pour faciliter les déplacements et limiter le même pour le nombre de voitures sur le pont d'Aquitaine. La direction de la communication de la SNCF répond à cela qu'il y a déjà un train entre Saint-Aubert-de-Cubzac et la gare de Bordeaux-Saint-Jean, et que ce dernier remplit bien son rôle. Cette navette est inscrite au plan TER et manœuvré par la région. Entre 6 heures et 9 heures et 11 heures et 20 heures, dix trains express régionaux (TER) en juillet et en août circulent et proposent 900 places au total (1). Or, ces places ne sont, jamais ou presque totalement occupées. En moyenne, le taux d'occupation est de l'ordre de deux tiers.

« Avant de voir le problème, il faudrait donc peut-être tout simplement nécessaire de rappeler aux habitants du secteur qu'ils ont cette possibilité et que cette dernière leur permet d'atteindre Bordeaux en quelques dizaines de minutes seulement. Entre 23 et 30 minutes selon les arrêts intermédiaires. Et une fois à Bordeaux, Saint-Jean, les voyageurs ont directement accès à tout le réseau de la CDTTE.

LA RÉGION PRÊTE À FAVORISER DES AMPLIFICATIONS
Cela précisé, la SNCF et la région se disent prêtes à revoir cette

Sans changer les cadences et pour des gros problèmes techniques, il serait immédiatement possible de porter la capacité d'accueil à 1 200 places. Et si ces places s'avèrent insuffisantes, d'autres solutions pourraient être envisagées.

Les proches collaborateurs d'Alain Rousset indiquent hier soir que des études étaient en cours dans cette optique, et qu'un million de francs pourrait être normalement débloqué pour l'amélioration de ce service de transport quotidien.

La SNCF, elle aussi, réfléchit sur de nouvelles possibilités. Le problème ne serait pas toutefois facile à résoudre.

Car si le pont d'Aquitaine est embouteillé, les lignes de chemin de fer à l'entour du pont de Bordeaux le sont également. La mise en œuvre de nouveaux trains ne pourrait se faire qu'après un examen attentif de nos capacités, note la SNCF. « Il conviendrait alors d'évaluer les disponibilités de matériels et de conducteurs et de sifflons horaires en tenant compte des possibilités de circulation des trains à l'entour du pont de Bordeaux. »

Bison voit rouge
La situation est encore plus grave aujourd'hui, et pire demain et d'ici quelques jours. L'agglomération bordelaise connaît ces jours plus gros bouchons de circulation que jamais. Le pont d'Aquitaine est saturé de voitures. Hier, déjà, la rocade était complètement embouteillée. 66 kilomètres de bouchons à Lormont à 19 heures, 16 kilomètres à Villeneuve-Chantebert à la même heure.

Il est plus que jamais recommandé d'éviter la rocade et le pont d'Aquitaine ce week-end.

L'engorgement mal signalé ?

C'est la voiture qui pollue le plus, et un récent rapport de l'Organisation mondiale de la santé le démontre. Il suffit, selon eux, de mettre une bonne campagne de sensibilisation, de prendre des mesures d'incitation (comme la gratuité ou des voies prioritaires), de créer des services d'arrêt, où conducteurs et passagers pourraient se retrouver pour organiser leur déplacement, et de développer les voies du pont d'Aquitaine en conséquence.

« Quel qu'il arrive, d'ailleurs, cette réduction du nombre de voitures sera un jour indispensable. A côté de la pollution atmosphérique, il faut aussi prendre en compte le bruit, le trafic, les accidents de la route, les problèmes de voirie, etc. »

1989/20

MÉRIGNAC

La VDO redémarre

Après plus de six mois d'interruption, le chantier de la Voie de desserte ouest reprend. Cette décision du conseil de communauté ravive la colère d'Aquitaine alternative

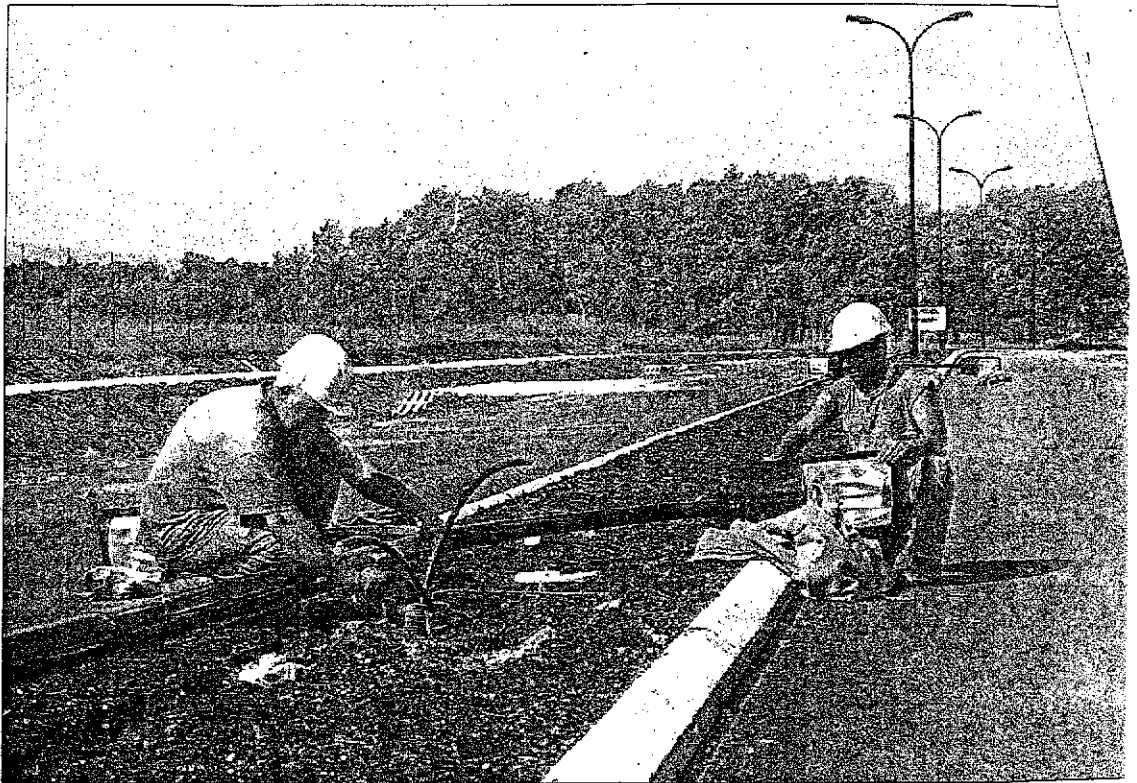
PIERRE PENIN

Pour combien de temps, on ne sait pas, mais les travaux de la Voie de desserte ouest (VDO) reprennent (1). Hier, après plus de six mois d'interruption, les premiers ouvriers revenaient sur le chantier, histoire de reprendre leurs marques : "C'est la remise en route, ils apportent le matériel, installent les bungalows... Le 4 février, ça débute vraiment avec l'assainissement de l'avenue de Bon-Air" annonce Jean-Claude Gounou, conducteur d'opération pour la CUB.

Le premier des trois tronçons de la VDO (entre la rue Beauséjour et l'avenue Pierre Mendès-France) n'était pas achevé, que les travaux tournaient court. C'était le 9 juillet dernier. Deux mois de peine, après les premiers coups de pioches. Le Tribunal administratif de Bordeaux donnait alors raison à l'association Aquitaine Alternative. Cette opposante à la VDO dénonçait une étude d'impact incomplète. Un décret de 1977 précise que, dans le cas d'une réalisation échelonnée (comme la VDO et ses trois volets) "l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme". Or, le tribunal administratif est formel : "L'étude d'impact ne comporte pas une évaluation de l'ensemble du programme". Le chantier VDO se voit alors retirer sa déclaration d'utilité publique pour le morceau Aristide-Briand/Kaolac (troisième phase), le conseil de communauté vote l'interruption du chantier.

LES TRAVAUX REDÉMARRENT

C'était il y a 6 mois. Six mois au point mort, où est lancée une nou-



Plus de six mois après la première tranche (notre photo), les travaux de la VDO reprennent avec le second tronçon. (Photo Bernard Bonnel)

velle enquête d'utilité publique. Bien trop long pour la CUB. Dans son conseil de communauté du 22 novembre dernier, elle a voté la reprise des travaux. Sans autre forme de procès : "Ne plus avoir la déclaration d'utilité publique ne signifie pas l'obligation d'arrêter les travaux" relève Jean-Claude Gou-

nou. Alors c'est reparti pour la deuxième tranche ! Dans un premier temps, la portion de VDO entre l'avenue Bon-Air et celle de Kaolac, prendra forme autour des fouilles archéologiques commandées par la DRAC (Direction régionale des affaires culturelles). Deux sites ont été mis à jour sur le

tracé. "Ça représente 150 mètres tout au plus, sur un kilomètre de route" rassure le conducteur d'opération. Le fameux tronçon numéro deux sera praticable dans dix mois. À moins qu'Aquitaine alternative ne trouve une nouvelle faille... Peut-être une nouvelle fois sur

la troisième et dernière partie du chantier. Car là, "il y a un obstacle", reconnaît-on à la CUB. Il s'agit bien d'un terrain communautaire, mais contrairement à celui de la seconde tranche, le Plan d'occupation des sols n'y permettrait pas le tracé prévu. Alors le maître d'œuvre n'a pas le choix : "On va devoir

lancer une enquête d'utilité publique et dossier de mise en avec le POS"

(1) La Voie de desserte (VDO), devrait perner direct vers l'échangeur caduc depuis Bordeaux vers Georges-Pompidou

« La CUB viole la loi ! »

Si le comité de défense des habitants du quartier des Eyquemmes se réjouit de la reprise des travaux de la VDO, on est passablement irrité dans les rangs d'Aquitaine Alternative. "Nous considérons que la CUB viole allégrement les lois !" s'insurge Dominique Nicolas, président du mouvement. Après

d'utilité publique des travaux de la troisième tranche, une nouvelle enquête publique a été lancée : "Le bureau de la CUB aurait dû attendre les résultats de l'enquête publique, avant de décider de reprendre les travaux. La CUB est censée présenter une nouvelle étude d'impact à la préfecture, qui lui accordera ou

Dominique Nicolas évoque encore l'appel de la décision du Tribunal administratif lancé par la CUB, "mais peut-être qu'il ne sera pas maintenu, aujourd'hui que les travaux ont repris". Lucide, il sait pourtant que la VDO se fera. La CUB est sur ses terres : "Les terrains de la VDO appartiennent tous à la Commu-

les travaux. Mais pour le symbole, nous tenons à notre action."

Gérard Chausset, conseiller communautaire Vert, rejoint ces positions. Pour lui, ça ne fait pas de doute : la CUB est dans l'illégalité. "Le tribunal administratif a rendu sa décision et l'appel de

230 000 euros de surcoût

Ces six gros mois de "stand by" vont entraîner un surcoût conséquent : 230 000 euros (soit 1,5 millions de francs). À l'arrêt du chantier, il a bien fallu protéger le premier tronçon. On a démonté les installations, type bungalows et autres vestiaires, en location. Des centaines de mètres de grillage ont été déployés autour

du site. On a creusé pour assurer un b

9e... Et puis l'ardoise est bien plus in l'entreprise en chaux demande un gement pour le pré gendré par le ré montant ? "Trop pond-on à la CUB

II MÉRIGNAC

Le dernier tronçon est terminé. L'ouverture prévue pour le 22 août

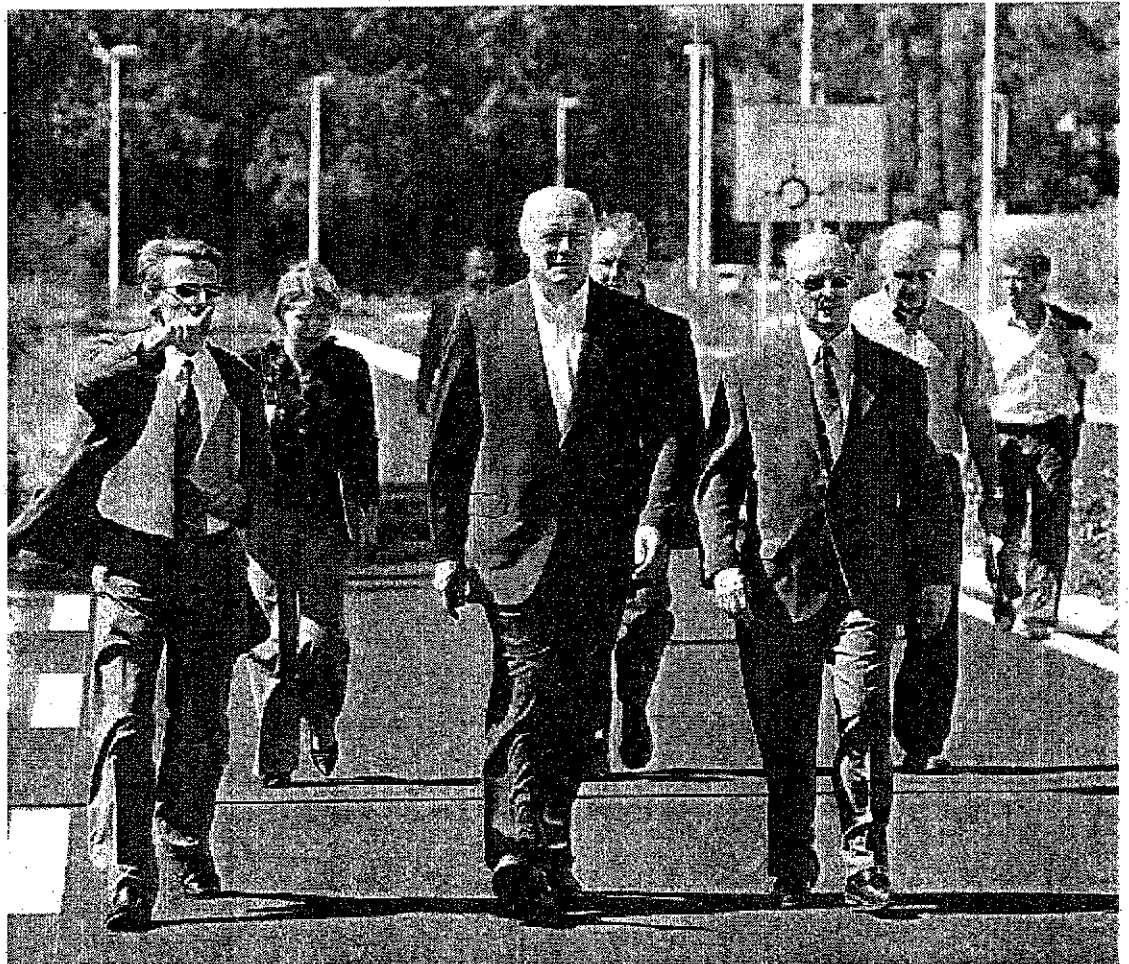
La VDO est enfin prête

Gauvain Peleau-Barreyre

Voie Définitivement Oubliée, Voie Des Opprimés... autant de sobriquets discourtois qui ne pourront plus s'appliquer au serpent de mer bitumé de la VDO, la Voie de Desserte Ouest. Hier matin, le maire de Mérignac, Michel Sainte-Marie, et le président de la Région, Alain Rousset, ont effectué la rituelle visite de fin de chantier pour constater avec soulagement que le troisième et dernier tronçon est fin prêt. La VDO a rallié son chaînon manquant entre l'avenue Mendès France et l'avenue Bon Air et sera ouverte à la circulation le 22 août prochain. Une ouverture en avance d'un mois sur le calendrier initial.

12 millions d'euros. La VDO aura coûté près de 12 millions d'euros et son itinéraire emprunte un tracé de 3 km de long qui relie le CHU de Pellegrin à l'aéroport de Mérignac. La VDO peut désormais délester la circulation qui encombre l'avenue de la Marne, côté Mérignac et la rue Judaïque, côté Bordeaux.

La présence des officiels lors de la visite de fin de chantier souligne l'importance stratégique de cette voie de desserte, notamment pour les Mérignacais, comme le confirme Michel Sainte-Marie. « La VDO va participer à canaliser la circulation entre l'aéroport et le centre de Bordeaux. Toutes les petites rues de Mérignac ne sont pas calibrées pour recevoir ces flots de voitures, elles vont donc retrouver leur calme. » Une promesse que n'attendaient plus les riverains de l'avenue de Bon Air qui voyaient se déverser les rejets de la VDO sur leur route. A tel point que ces derniers



Alain Rousset et Michel Sainte-Marie effectue les premiers pas sur l'ultime tronçon de la VDO

PHOTO THIERRY DAVID

avaient baptisé leur avenue « le troisième tronçon ».

Environnement. L'ouverture à la circulation sonnerait-elle la fin d'un combat de vingt ans contre ce projet routier ? Pas tout à fait. Même si Alain Rousset parle d'un projet élaboré de façon « chirurgicale », fait pour « ménager la sécurité des riverains et l'environnement », la proximité avec le bois du Burck et le vignoble de Pique-Caillou confinent à la prudence. « On a pensé à l'environnement, rappelle Thierry

Guichard, directeur du pôle opérationnel. Les lampadaires sont étudiés pour amener un minimum de nuisances aux vignes. De même, on conserve la coulée verte de Mérignac en longeant le bois du Burck »

La VDO bénéficie d'une parfaite intégration à son environnement mais pour le conseiller municipal Vert Gérard Chausset, adjoint délégué à l'aménagement et aux transports, le débat ne se pose pas en termes d'« intégration à un milieu naturel » et rappelle que c'est le projet de

VDO qui est à l'origine du groupement des Verts sur Mérignac. « C'est un dossier paradoxal. D'un côté on fait la promotion des transports en commun, et de l'autre on construit une voie pénétrante, un vrai aspirateur à voiture. On n'a pas tenu compte de nos propositions de navettes ou de bus supplémentaires ! » Une mise en garde contre les dérives possibles préjudiciables à l'environnement ainsi qu'aux riverains, en effet la CUB prévoit un trafic journalier de 20 000 véhicules par jour.

Clôture d'Arts et Vendanges

La soirée de clôture du festival Arts et Vendanges se déroulera samedi 23 septembre à partir de 18 h au château Luchey-Halde. Au programme : cabaret et dégustation de Pessac-Léognan. L'œuvre collective réalisée par les habitants sera exposée.

Les conseils de quartier redémarrent

Le conseil de quartier du Burck se tiendra mercredi 27 septembre à 18 h 30 au centre social. On y évoquera le projet d'urbanisme, les travaux de voirie, le projet de crèche et la médiathèque. Celui du centre-ville suivra jeudi 28 septembre à 19 h, à la maison des associations.

TRANSPORTS. Les Verts veulent sensibiliser les automobilistes, souvent seuls au volant, à changer leurs habitudes de déplacement

Stop à l'autosolisme

■ Dominique Manenc

L'autosolisme, une bien mauvaise habitude contre laquelle luttent les Verts depuis longtemps. Sur le terrain, la preuve saute aux yeux. Ce matin-là, à l'angle des rues Henri-Vigneau, des avenues de la Somme et de l'Alouette, une poignée de militants font le pied de grue aux feux de croisement pour distribuer des tracts aux conducteurs. Qui, immanquablement sont seuls au volant de leur véhicule. « Savez-vous que le premier kilomètre parcouru consomme 50 % de plus de carburant - et le second 25 % - de plus que les suivants ? » interroge Gérard Chausset, maire-adjoint à l'environnement. Le monsieur, impassible, rétorque : « Ça ne m'intéresse pas ! ». Arrive un 4x4 : le propriétaire, clope au bec, jette un œil condescendant sur le petit papier jaune : « C'est vrai, je pourrais prendre le vélo parce que j'habite à 500 mètres de mon lieu de travail et je parcours à peine 8000 km par an ». Et il démarre sur les chapeaux de roues. La jeune fille stoppe au feu, souriante : « Inimaginable d'aller de Pessac à Carrefour, où je travaille, autrement qu'en voiture ». Les militants gardent le moral devant autant de conviction. « Merci, au revoir et bonne journée », leur lance cet automobiliste qui tire une bouffée de cigarette. Une dame enceinte baisse sa vitre : « Le vélo, ça sera pour plus tard ! ». Une lueur d'espoir se fait jour avec cette conductrice, également seule au volant : « Je vous rassure, avec mon mari nous faisons du co-voiturage trois fois par semaine entre Saucats et Mérignac ». Le militant vert touche la victoire



Seule au volant, une automobiliste accueille le tract avec le sourire

PHOTO D.M.

Les élus des années 70. Xavier Svahn, maire adjoint vert à l'énergie a rejoint ses camarades : « Le non à l'autosolisme, c'est notre champ de bataille. 50 % des gens prennent leur voiture pour des distances inférieures à trois kilomètres. On veut plus de complémentarité avec le vélo, le transport en commun et les circulations douces.

Les problèmes d'embouteillage, de saturation des rocade, de la pollution atmosphérique et du réchauffement climatique sont aggravés par l'utilisation de la voiture.

Avec le vélo et les transports en

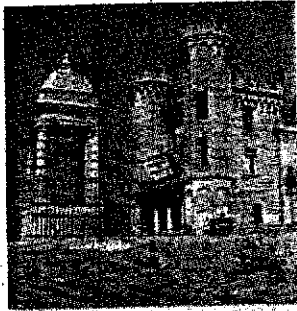
l'argent et on économise la santé ».

A chaque feu, les Verts lâchent un morceau de message : « Les cyclistes disent que l'air est pollué mais il l'est autant dans l'habitacle d'un véhicule puisqu'il vient de l'extérieur ».

Il y a aussi l'argument hygiène : « Une demi-heure de vélo quotidien diminue de 50 % les risques de maladie cardiovasculaire et permet de lutter contre l'obésité », commente Gérard Chausset.

Dans une vingtaine de villes de France, un programme national encourage d'ailleurs les enfants à

lutter contre ce phénomène. « Pas question de culpabiliser les gens ; ajoute l'élu à l'environnement, mais il faut les encourager à changer leurs habitudes chaque fois que c'est possible. Il faut que chacun fasse une part du chemin et que le citoyen fasse un premier pas ». Gérard Chausset égratigne au passage les politiques des années 70 qui ont laissé la voiture envahir la ville : « On ne peut pas résoudre les problèmes du XXI^e siècle avec des idées du XX^e. Les socialistes et la droite ne se préoccupent pas assez de l'environnement. Il faut plus de jeunes et plus de femmes



Le château du Prince Noir à Lormont ouvert à la visite aujourd'hui

L'association Renaissance des Cités d'Europe propose aujourd'hui à 12h une nouvelle visite de chantier avec la découverte du château du Prince Noir à Lormont. Le site inscrit aux monuments historiques en 1991 est actuellement en travaux afin d'accueillir un programme privé associant création de bureaux et implantation d'un restaurant gastronomique. L'occasion pour les habitants de pénétrer dans le nouvel établissement du chef bordelais Jean-Marie Amat.

Le Jardin botanique publie son catalogue des graines 2007

A l'image de ses homologues partout dans le monde, le Jardin botanique de Bordeaux édite chaque année un Index Seminum (catalogue de graines). Ces index permettent à l'ensemble des jardins botaniques de s'échanger des semences à titre gratuit, d'augmenter et de diversifier ainsi leurs collections vivantes.

A partir de cet été, la rocade passera à 90km/h

SÉCURITÉ ROUTIÈRE LA VITESSE SERA LIMITÉE À 90 KM/H SUR LA ROCADÉ BORDELAISE CET ÉTÉ ET DE NOUVEAUX RADARS, FIXES ET MOBILES, FONT LEUR APPARITION

Rouler à 90 km/h sur la rocade ? L'idée avait été évoquée par le préfet à l'occasion de la mise à 2x3 voies du pont d'Aquitaine. Depuis, elle a fait son chemin, puisque la mesure sera appliquée dès cet été. "La rocade bordelaise est l'une des dernières rocades urbaines de France à être encore à 110 km/h", a précisé hier le préfet de Région, Francis Idrac. La mesure, qualifiée d'écologique, a bien sûr pour but de limiter la pollution mais aussi de réduire le nombre d'accidents, d'éviter les phénomènes d'accordéon, de permettre une meilleure insertion sur la rocade et de fluidifier le trafic. "Le phénomène de saturation ne fait que croître sur la rocade qui enregistre chaque année une progression de trafic de 2%. Le grand engorgement est en marche", a lancé le préfet. Une décision accueillie favorablement par les Verts de Gironde. "Nous saluons cette mesure que nous réclamons depuis longtemps et qui va permettre d'améliorer la sécurité routière, de limiter la pol-

lution, de faire baisser la vitesse sur l'ensemble de l'agglomération et à terme de requalifier plus facilement la rocade", assure Gérard Chausset, vice-président Verts de la CUB. Et pour veiller au respect de ces nouvelles conditions de circulation et poursuivre les actions engagées en faveur de la sécurité routière, deux nouvelles voitures radars (radars mobiles) vont faire leur apparition en Gironde. Ces véhicules sont équipés d'un tout nouveau système, tout informatisé et simple d'utilisation. Une fois les différents paramètres renseignés par les policiers (lieu, temps, vitesse...), une caméra filtre en continu le trafic et prend deux photos lorsqu'un véhicule est en infraction. Deux radars fixes vont également entrer en fonction. Le premier dès vendredi minuit, sur la RD 1089 à St Denis-de-Pile, le second au pied du pont d'Aquitaine sur l'A630 en direction de Paris. "Ce radar est pour l'instant encore en phase d'essai (pas de procès verbal)". Enfin, concernant les dispositifs de radars qui seront installés au niveau des feux tricolores sur Bordeaux, les discussions se poursuivent quant à leur site d'implantation. Le déploiement du dispositif est prévu pour le second semestre 2007.

■ Stella Dubourg



Le nouveau système de radar embarqué tout informatisé Photo SD

Sécurité routière : plus d'accidents mais moins de tués

Après une année 2006 statistiquement favorable en matière de sécurité routière, le premier bimestre 2007 présente des résultats décevants en France (+7% d'accidents, +8,1% de blessés et +9,8% de tués). La Gironde pour sa part fait état d'un bilan en demi-teinte. Si à l'image de la tendance nationale, le nombre d'accidents (326/+4,15%) et de blessés (406/+5,73%) a augmenté, le nombre de tués est en nette régression (6 tués/-45,45%) : "Seulement 6 tués sur les deux premiers mois de l'année, c'est un record jamais atteint en Gironde (21 tués/1er bimestre 2004). Par contre, sur le nombre d'accidents, on est revenu aux résultats de 2005", a souligné le préfet.



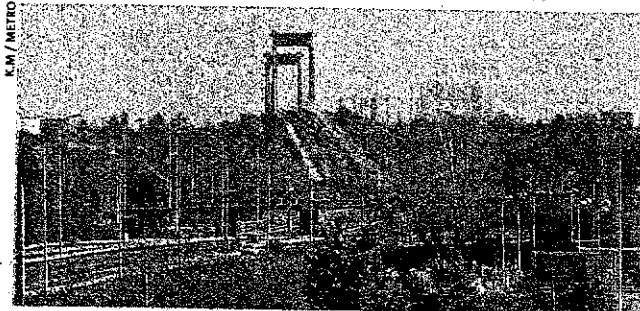
Pour que le carnaval... (partially obscured)

Pas plus de 90 km/h sur la rocade

Cette limitation de vitesse s'appliquera dès cet été

CIRCULATION. La date précise n'est pas encore fixée, mais "pour des raisons de sécurité et d'écologie" et pour "fluidifier la circulation sur cet axe où, entre 2003 et 2006, le trafic a augmenté de 2% tous les ans", le préfet a annoncé hier à midi, que la rocade passerait à 90 km/h cet été.

Peu avant, il avait indiqué que les accidents étaient repartis à la hausse en janvier et en février en Gironde (+ 4,15%, avec 326 accidents). "On va obtenir une réduction relativement importante du dioxyde de carbone et du soufre dans l'air, une insertion plus facile dans le flux de circulation et probablement moins d'accidents",



Un radar automatique a été installé sur le pont d'Aquitaine dans le sens Bordeaux-Paris.

a commenté Gérard Chausset, élu Vert à la Région. "A Nantes et à Toulouse, cela a donné des résultats importants sur les bouchons", a ajouté son collègue bordelais, Pierre Hurmic.

La rocade nantaise est en effet limitée à 90 km/h depuis décembre 1998, et la formule a été testée l'été dernier pour la première fois à Toulouse. "Pour la qualité de l'air, il y a eu

13 D'ici à cet été, il y aura treize radars automatiques en Gironde : l'un d'eux est mis en service ce soir, à minuit, sur la RN 1089 à Saint-Denis-de-Pile. Un autre est testé en ce moment sur le pont d'Aquitaine.

des gains importants. En ce qui concerne les bouchons et l'accidentologie, cela n'a pas amélioré les choses comme nous l'escomptions", a cependant indiqué Jacques Piquereau, du service risque et sécurité à la DDE de Toulouse.

K.M

La circulation aux alentours de la préfecture promet d'être compliquée demain : à 18 heures et midi, des avions de la compagnie Air France seront à l'appel de la CGT.

FONCTIONNELLE. Conseil général du Médoc, Jean-Louis Bernos succède à Jean-Louis Gervais à la tête du service des vins de la chambre d'agriculture de la Gironde.

LE. L'ex-président de la chambre de Commerce de Paris-VIII Pierre-François Sentenac sera, ce soir, à la tête de la chambre de Commerce de Talence, à Talence, intitulé *Fac*, le grand magasin de la région. Accès libre. Accès à la station Forum.

Programme complet de la Journée Européenne de l'Environnement, des tests gratuits organisés par la Mutualité de l'Environnement de Bordeaux, le 15 mars 2007, de 8 h 30 à 18 h 30, au 45, cours du Gallien, à Bordeaux, avenue de Verdun, Bordeaux. Programme complet sur www.mutualite-environnement.org. 06 99 62 52. K.M