

Mesdames et Messieurs, bonsoir

Je voudrais démarrer mon intervention en vous faisant lecture d'un court extrait de l'introduction d'un livre blanc qui vient de sortir (mai 2007), élaboré par la Fédération Nationale des Travaux Publics et intitulé : Construire l'avenir : les défis de la profession. Cette introduction me paraît tout à fait adaptée à la réunion de ce soir et aux raisons qui l'ont provoquée.

« ...parce que l'industrie française des Travaux Publics comprend mieux que d'autres les nouvelles dynamiques de ségrégation provoquées par l'allongement des distances entre l'emploi et le domicile et l'inexistence d'un véritable réseau de transports publics dans les périphéries périurbaines ; parce que l'état des finances publiques de la France pénalise les investissements sur l'avenir ; parce que l'épuisement de certaines ressources et l'alarme climatique sont autant de défis qui font de la « mobilité durable » un vrai chantier qui doit échapper à la tyrannie des clichés et des débats mal engagés,..., la Fédération nationale a le sentiment qu'elle a son mot à dire. »

Jacques Marseille, historien économiste, professeur à la Sorbonne

En effet, la consultation à propos de la rocade nord que le conseil général a refusé d'élargir à un débat portant sur les objectifs prioritaires à définir et réaliser pour assurer à la population iséroise

les conditions d'une mobilité durable pour les 40 ans à venir, n'a pas échappé à la tyrannie des clichés, dûment entretenue par la CCI, et s'est très vite avérée très mal engagée parce que ne répondant pas aux problèmes auxquels nous devons faire face dans un futur cependant très proche. Et ce n'est pas un agenda 21, supposé décliner une stratégie de développement durable, qui exonérera le conseil général d'une véritable réflexion globale sur les transports à l'échelle de la RUG, **et encore moins ne l'exonérera de faire preuve du courage politique nécessaire** pour proposer et mettre en place dans une agglomération et une région urbaine au cadre de vie attrayant, des modes de déplacements répondant à la fois aux évolutions des modes de vie, et aux enjeux énergétiques et climatiques auxquels la société est désormais confrontée.

Quels sont donc les changements de nos modes de vie les plus marquant ces dernières années, liés au problème de nos déplacements ?

Un seul mot suffira pour répondre à cette question, la périurbanisation. Ce phénomène à mon sens a deux causes :

-la première relève du fait que plus de 80% des Français (et donc les couches moyennes) aspirent à posséder une maison individuelle. Ce type d'habitat consomme de l'espace d'une manière générale, et la région grenobloise particulièrement contrainte par sa géographie, oblige alors les gens à s'éloigner de l'agglomération.

L'évolution des modes de vie et l'aspiration des Français les plus modestes à la maison individuelle se sont traduites par le développement d'un habitat périurbain de plus en plus éloigné des principaux centres d'activité.

-la seconde raison est plus directement liée au prix du foncier en ville, non maîtrisé, comme partout ailleurs, et qui oblige les gens à quitter l'agglomération pour pouvoir se loger à un prix en adéquation avec leur revenu, dans une maison individuelle ou pas, et c'est là un exemple de ségrégation sociale évoquée dans l'introduction de Jacques Marseille au début de mon propos.

Cependant si les personnes peuvent plus ou moins choisir leur lieu de résidence, le lieu de leur travail, lui, ne leur appartient pas dans une grande proportion. Rappelons que dans le cas de la RUG, 75% des emplois se concentrent dans l'agglomération.

Il est malheureusement affligeant de constater l'échec de toute tentative d'aménagement du territoire rapprochant l'habitat de l'emploi ou de services en joignant le plus possible ces secteurs par des infrastructures de transports collectifs efficaces.

J'en veux pour preuve récente, l'implantation du groupe IKEA sur Saint Martin d'Hères qui générera beaucoup de déplacements dans des conditions difficiles alors qu'un autre site d'implantation aurait pu minimiser leur impact en termes de congestion de trafic et de pollution.

Mais comment empêcher une entreprise de s'installer là où elle l'a décidé ? Comment empêcher une personne de vendre un terrain à un promoteur immobilier pour y construire un lotissement assez éloigné de tout pour nécessiter une automobile afin d'assurer la vie quotidienne ?

On mesure alors à quel point on manque d'outils pour tenter d'organiser le territoire. Cette organisation est pourtant le premier problème auquel il faut s'attaquer avec pragmatisme, en cherchant à éviter le plus possible de se mettre dans l'obligation de devoir assurer le déplacement des personnes de leur domicile vers le lieu de travail, dans le cadre souvent d'un habitat dispersé qui rend le maillage de réseaux de transports en commun difficile et donc l'utilisation de la voiture particulière plus tentante.

Pour résumer ce premier aspect de notre analyse, je dirais que les grands défis qui se posent à nous en matières d'urbanismes sont les suivants :

- arriver à re-densifier les villes sans pour autant en faire un univers concentrationnaire, raison pour laquelle d'ailleurs les gens qui en ont les moyens les quittent, et à ce propos les architectes et urbanistes doivent nous faire la preuve que cela est possible en proposant des projets d'aménagements urbains respectant les individus, accessibles aux personnes à revenus moyens (à fortiori modestes) et ou soient préservées des zones de tranquillité et de verdure dans lesquelles les citoyens puissent se ressourcer, reconstruire donc une ville en y introduisant une « dose » de campagne (quartier de Bonne, mauvais exemple)
- mais aussi repenser profondément l'aménagement des zones périurbaines, « la campagne en quelque sorte » en imaginant autre chose que la construction de maisons individuelles, occupant trop d'espace, énergétiquement trop demandante et difficiles à intégrer dans des dispositifs de maillage du territoire par des

- transports collectifs, sans pour autant recréer ces mêmes univers concentrationnaires, introduire donc à la campagne une « dose » de ville en préservant la campagne et sa douceur de vie
- enfin se donner les moyens, par l'adoption de réglementations, d'équilibrer les territoires entre habitat et emploi.

Faisons maintenant un état des lieux sur les flux automobiles.

La RUG n'échappant pas aux problèmes d'aménagement des territoires et de l'évolution des prix du foncier, il n'y a rien d'étonnant alors à ce que quelque 267.000 véhicules/jours entrent et sortent de l'agglomération (106.000 à la cluse de Voreppe, 98.000 au Nord Grésivaudan, 63.000 au Sud de l'agglomération pour les principaux flux).

Un point très important sur lequel je voudrais insister est que la très grande majorité de ces autos (plus de 85%) ne traversent pas l'agglomération au cours de leur trajet à en juger par les données de l'enquête ménage déplacement de 2002 (seule enquête disponible) dont s'est servi, entre autre données, l'AURG pour fournir une modélisation interprétée par le conseil général pour tenter de justifier la pertinence du projet de rocade nord.

	BIEVRE	VOIRONNAIS	VERCORS	SUD- GRESIVAUDAN	GRESIVAUDAN
ZONE A	45	37	36	47	35
ZONE B	25	32	24	-	4
ZONE C	23	16	27	-	16
ZONE D	7	15	13	-	48
NE TRAVERSENT PAS GRENOBLE	93	85	87	LA TRES GRANDE MAJORITE	96

Zone A: Grenoble hyper centre et reste Grenoble

Zone B: St-Egrève, St-Martin-le-Vinoux, Fontaine, Noyarey, Sassenage, Veurey, Voroize

Zone C: Echirolles, Eybens, Poisat, Pont-de-Claix, Claix, Seyssins, Seyssinet

Zone D: La Tronche, Meylan, Corenc, Domène, St-Martin d'Hères

Il est donc faux, comme initialement annoncé par le conseil général, que la congestion aux entrées de Grenoble est provoquée par les autos devant traverser la ville, traversée occasionnant par la même les difficultés de circulation dans Grenoble. .

Les embouteillages se forment à une dizaine de Km avant les portes de la ville, aux niveaux des points durs des infrastructures (Voreppe, bretelle d'accès de St-Egrève, par ex.) et se propagent telle une onde, par l'accumulation d'autos dont la destination finale, pour beaucoup d'entre elles, se trouve être Grenoble et n'auront donc pas besoin d'emprunter la rocade nord pour traverser la ville.

J'en veux pour preuve les origines/destinations des véhicules projetées sur la rocade sud et qui ont servi de calage au modèle sur l'année 2002 : scénario du matin, 57% des déplacements sont internes à la METRO, 25% entre Grésivaudan et METRO, 1% entre Grésivaudan et Voironnais. Dans le cadre d'un scénario partagé en 2012, ces chiffres sont quasiment identiques !

Pour avoir une idée enfin précise des origines/destinations des autos entrant dans Grenoble le matin, nous demandons depuis plus d'un an au CGI la réalisation d'une enquête cordon (87000 véhicules interrogés) telle que celle qui a été faite sur Lyon en 2004, annoncée comme indispensable et complémentaire de l'EMD (2006, 26000 personnes interrogées) pour analyser les flux et identifier les besoins en matière de transport.

Cette enquête n'est toujours pas réalisée sur Grenoble, pourtant bien moins coûteuse que ce qui nous a été proposé comme consultation, mais surtout beaucoup plus utile comme aide au diagnostique. D'ailleurs, lors de notre rencontre avec les ingénieurs de l'AURG au milieu de l'été, ceux ci nous ont confirmé l'intérêt d'une telle enquête à questionnement simple (d'ou venez vous, ou allez vous et pourquoi), dans la mesure où le nombre de personnes (véhicules) interrogées est bien plus grand que celui d'une EMD.

Pourquoi le CGI refuse-t-il de mener cette enquête, a-t-il peur des conclusions qui en découleraient ?

Pour résumer l'analyse que nous faisons des flux, le problème de la congestion aux entrées de la ville aux heures des déplacements pendulaires vient très majoritairement (plus de 85%) des personnes utilisant leur auto pour se rendre dans Grenoble ou des communes de l'agglomération qui ne nécessitent pas sa traversée et qui n'utiliseront donc pas la rocade nord. La difficulté de circuler dans Grenoble aux heures des déplacements pendulaires vient du fait qu'un très grand nombre de véhicules du périurbain ont pour destination Grenoble, venant grossir le flux de véhicules engagés dans des déplacements internes à la ville.

Une fois cette vérité rétablie, il existe malheureusement un réflexe pavlovien très répandu qui consiste, dès qu'une infrastructure est saturée, à vouloir l'agrandir, la prolonger, la relier, sans d'abord se soucier, plus que le nombre de véhicules l'empruntant, du réel besoin qu'ils ont de la fréquenter.

D'autant plus que l'on comprend mal comment une infrastructure intra-urbaine va pouvoir résoudre une congestion située jusqu'à 10 km de son lieu prévu d'implantation.

Devant cette contradiction, nous avons vu les discours des défenseurs de ce projet évoluer, jusqu'à admettre qu'effectivement ce projet n'était pas fait pour résoudre le problème de la congestion aux portes de Grenoble comme initialement annoncé. Cependant, tout le monde dans cette salle a en mémoire les termes de la question n°3 du questionnaire adressé par le CGI dans laquelle on nous demandait de nous prononcer sur l'utilité ou non d'une infrastructure visant à supprimer les bouchons à l'approche de la ville alors que les auteurs de ce questionnaire (CGI, CCI) savaient que la dite infrastructure ne peut pas jouer ce rôle.

Il y a là, Mesdames et Messieurs, un réel problème de méthode et d'exercice de la démocratie participative dont on parle tant, j'aurais l'occasion de revenir sur ce point un peu plus tard.

Cependant, que penser de cette manipulation intellectuellement malhonnête, sinon qu'effectivement, le débat est bien mal engagé pour reprendre une crainte évoquée par Jacques Marseille au début de mon intervention? Et quand on sait par ailleurs que le conseil général semble avoir demandé à l'AURG de ne pas diffuser publiquement un certain nombre de résultats de l'étude de modélisation, on est encore moins rassuré sur l'objectivité de l'analyse des résultats qui nous a été présentée lors des précédentes réunions publiques même s'il est vrai que chacun

d'entre nous a pu se procurer sur le site du CGI ce que ce dernier a appelé « synthèse AURG » que l'AURG aurait voulu voir appeler « extrait », refusé par le conseil général, synthèse donc, qui n'a pas été faite par l'AURG mais par le conseil général.

Nous demandons donc que l'étude complète nous soit remise afin que nous puissions en demander une analyse contradictoire à un organisme indépendant.

Pour résumer nos observations sur les flux automobiles dans le contexte d'un projet visant à réduire la circulation en ville, nous pensons que cette circulation pourra être durablement fluidifiée dans la ville, non pas en réorganisant les flux à l'intérieur de la ville (l'objectif finalement annoncé du projet de rocade nord), mais en limitant le nombre de véhicules entrant et sortant de Grenoble qui ne fera qu'augmenter au fil du temps pour encore des années, surtout avec la réalisation de nouvelles infrastructures routières qui ont toujours jeté plus de voitures dans le trafic, l'augmentant jusqu'à saturation des infrastructures faites soi-disant pour le diminuer.

Si cette règle partout constatée, et pourtant aujourd'hui niée par le CGI (s'appuyant sur une modélisation ne pouvant rendre compte de ce phénomène parce qu'obéissant à des paramètres non modélisables), était prise en défaut dans la situation de Grenoble, nous n'aurions pas dû entendre durant les réunions de promotion du projet rocade nord en quoi celle-ci permettrait de désengorger la rocade sud car cette dernière n'aurait jamais dû l'être. Cherchez l'erreur !

J'en viens maintenant aux conséquences de cette périurbanisation, cette fois en terme énergétique, et à l'évolution du coût des transports en véhicule particulier supporté par les ménages (facteur non pris en compte comme paramètre dans la modélisation de l'AURG).

A l'échelle nationale, la distance moyenne des déplacements quotidiens en voiture a été multipliée par 6 en 40 ans. D'après une source INSEE 2005, les ménages ont consacré aux transports 11,2% de leurs dépenses de consommation, soit plus que la consommation alimentaire (10,6%).

Sur un territoire moins vaste, l'EMD effectuée sur le grand Lyon révèle que si le nombre de déplacements par voiture particulière a diminué dans l'agglomération, celui-ci a augmenté en zone périurbaine et que les distances parcourues se sont allongées, augmentant le trafic global à l'échelle de la région urbaine.

Comme je vous le disais en conclusions préliminaires de l'analyse du trafic routier dans la RUG, il ne fait pas de doute que dans les 20 prochaines années, celui-ci continuera d'augmenter si on ne le régule pas. Je ne crois donc pas à un effet immédiat du coût du carburant sur le ralentissement du trafic, car même si chacun d'entre nous constatons une augmentation de son prix, ce dernier reste peu cher si l'on considère les services qu'il nous rend.

En effet, le carburant est encore bon marché si on compare le prix actuel à ce qu'il pourrait devenir dans quelques années après avoir atteint le pic de production du pétrole que les experts internationaux prévoient vers 2020. Ce prix n'est pas élevé non plus au regard de ce que pourrait être celui d'un carburant de substitution, s'il en existe un jour un qui puisse remplacer l'essence en conservant les mêmes assurances sécuritaires d'emploi, de transport et de distribution sur une réseau aussi vaste. Il est à noter qu'aujourd'hui, ce carburant de substitution, qui devrait

de plus dans le cadre d'un développement durable ne pas provenir de sources fossiles, n'existe pas.

Mais que va-t-il se passer dans 20 ans ? Que va-t-il se passer quand toute une population, qui pour des raisons économiques et/ou son désir d'habiter au calme, loin des villes n'aura plus les moyens de se rendre à son travail situé à 40, 50, 60 km et ne pouvant les parcourir par d'autres moyens que sa voiture par manque du maillage du territoire par transports collectifs ?

Un scénario possible pourrait être celui où une famille n'ayant plus les moyens de rembourser un crédit sur 20, 30 ans parce que le coût du transport par véhicule particulier a explosé et qu'elle n'arrive plus à joindre les deux bouts, se voit dans l'obligation de vendre son habitation.

Celle-ci sera devenue très difficilement vendable pour les mêmes raisons qui la forcent à la quitter (hormis si c'est un retraité qui se porte acquéreur). En admettant que la vente se passe, cette famille cherchera un logement proche de son lieu de travail, donc dans une zone encore plus hors de prix, que ce qu'elle l'était déjà au moment où cette famille avait décidé de rejoindre le périurbain. Elle n'aura donc pas les moyens de retourner en ville et le piège se sera ainsi refermé, conduisant toute une tranche de la population à revenus moyens dans une situation dramatique (crise immobilière des USA).

Est-ce vraiment un scénario catastrophe d'une mauvaise série B ? Nous vous laissons prendre le temps de la réflexion nécessaire pour répondre à cette question.

Pour notre part, et pour conclure sur cet aspect des choses lié à l'énergie et à l'évolution de son coût dans les 40 ans qui viennent, **nous pensons que la priorité à accorder aux transports est le développement des transports collectifs à destination des populations périurbaines qui pourront seuls leur garantir une mobilité durable** (relancer ISYS, Meylan, Liaison Grolles-Brignoud, Communes sud

de l'agglomération). (L'effort de TC dans l'agglomération est bien sûr à poursuivre, il porte d'ailleurs déjà ses fruits) Nous faisons donc un choix diamétralement opposé dans ses finalités à celui du CGI, qui avec la rocade nord, raisonne à très court terme et se contente de gérer très momentanément le pire, restant sourd et aveugle aux problèmes annoncés auxquels auront à faire fassent les générations futures.

Comme je vous le disais, il y a quelques instants, le trafic routier continue d'augmenter et le fera encore dans les 20 prochaines années, entraînant donc une augmentation très alarmante de la pollution. Et c'est par cet aspect des problèmes de déplacements que je voudrais terminer mon intervention.

L'agglomération Grenobloise est l'une des plus polluées de France, et dans une relative moindre mesure, la RUG obéit au même constat. Liée à sa géographie particulière de cuvette, la pollution grenobloise, produite dans le RUG elle-même ou venant de beaucoup plus loin, se concentre dans l'agglomération et ne peut en sortir, ni par la verticale (phénomène d'inversion thermique d'altitude), ni par l'horizontale (absence de vents forts, barrières montagneuses). L'air est lentement brassé, homogénéisant ainsi la concentration en polluants de diverses natures dans toute l'agglomération, les polluants ne restant évidemment pas exactement là où ils sont produits, pouvant même parfois se déplacer jusqu'à une quarantaine de km dans les territoires par exemple du Voironnais en fonction de la force et de la direction des vents.

Une cartographie de l'agglomération réalisée par l'ASCOPARG que nous avons rencontrée en milieu d'été très longuement, montre que les endroits les plus pollués de l'agglomération se situent au niveau des grands axes de circulation, rocade sud, grands boulevards (**là on est aux valeurs limites de la protection de la santé**), la principale pollution étant liée aux particules sans cesse remises en suspension aux

passages des véhicules, sur une distance d'une centaine de mètres de part et d'autre de la rocade sud en particulier.

Mais la pollution liée au trafic est très importante aussi au carrefour de la carronerie et à Saint Martin de Vinoux, justement aux deux extrémités du tunnel prévu, où les mesures montrent qu'on ne respecte déjà pas l'objectif de qualité de l'air. Où en serons-nous dans ces deux dernières zones si le tunnel devait se faire ?

En fonction du périmètre d'étude et de la nature des polluants, les transports sont donc d'une manière prépondérante à l'origine de cette pollution. A titre d'exemple, une étude de l'ASCOPARG, montre pour l'année 2003, que les émissions d'oxydes d'azote, à l'origine de l'ozone, que se soit dans le département ou dans l'agglomération sont pour moitié dûes au transport routier. En ce qui concerne le monoxyde de carbone, il est formé à hauteur de 60% par le transport routier dans l'agglomération (25% pour le résidentiel et l'artisanat), alors que seuls 30% sont imputables à la route pour le département (60% pour le résidentiel et l'artisanat). Pour le CO₂, les particules, le TR est responsable environ du quart de l'émission, département ou aggro sans différence.

L'ASCOPARG nous indique enfin que la pollution a tendance à s'accumuler au sud de l'agglomération, poussée par des vents faibles venant du Grésivaudan principalement, et arrêtée par le relief.

Vous comprendrez alors, Mesdames et Messieurs, qu'après avoir eu connaissance de ces éléments, il est difficile de croire les promoteurs de la rocade nord quand ceux-ci nous expliquent, sans aucune étude d'ailleurs mais j'y reviendrais dans un instant, que cette infrastructure n'aggraverait pas la pollution au nord et la diminuerait significativement au sud. D'après les spécialistes avec lesquels nous avons discuté ce n'est pas avec une diminution annoncée par la modélisation de 12% du trafic sur la rocade sud avec une rocade nord sans péage (6% avec un péage de 2 euros selon

le CGI) que les habitants respireront mieux. Il faudrait une diminution du trafic de l'ordre de 20%.

A propos des arguments avancés par le CGI sur l'impact de la rocade nord sur la pollution, vous devez savoir que rien n'étaye ce qu'il nous a été raconté puisque aucune étude n'a été réalisée à ce jour. Les ingénieurs de l'ASCOPARG ne disposent pas encore d'un modèle pour simuler ce que pourrait être la pollution aux sorties d'un tunnel, ils sont entrain d'en mettre un au point avec des études en cours de réalisation sur le tunnel de la Croix Rousse à Lyon pour lequel on dispose de beaucoup de données. Au mieux, les résultats d'une simulation pourraient être envisagés fin 2009 début 2010, pour peu que le CGI fournisse à l'ASCOPARG des données techniques manquantes à ce jour. Cependant, l'agence nous a bien souligné le fait que la réalité des prévisions issues du modèle quand celui-ci sera terminé d'être mis au point en 2008, dépend essentiellement des données trafic qu'on leur fournira. Si ces données sont erronées, ce dont nous sommes intimement convaincu puisque la modélisation de l'AURG indique qu'il n'y aura pas de trafic induit, contrairement à ce qui a toujours été observé, les prévisions n'auront aucune pertinence et il ne s'agira pas de s'appuyer dessus pour justifier quoique ce soit.

D'ailleurs, une étude ne portant que sur les sorties du tunnel est largement insuffisante car c'est à l'échelle des zones couvertes par le PPA qu'il faudrait la réaliser, étant donné l'impact qu'aura ce projet sur l'augmentation annoncée du trafic sur les VRU et les autoroutes selon la modélisation de l'AURG.

Nous demandons donc que tant que l'on ne saura pas, d'un point de vue pollution, quelles sont les infrastructures de déplacements dans la RUG qui permettront de faire diminuer la pollution pour être en conformité en 2010 avec les directives européennes et le droit français, on ne prenne aucune décision sur le projet de rocade nord.

Enfin, nous demandons, aux vues des études qui viennent d'être menées dans le PPA du grand Lyon, qu'il soit adopté pour la RUG une démarche similaire, à savoir modéliser l'influence de différents dispositifs à l'échelle de la RUG sur la pollution de l'agglomération et du département.

En effet, une étude à Lyon vient de montrer les différentes influences de trois mesures prises en même temps dans la zone couverte par le PPA, à savoir :

- établissement d'un péage urbain autour de Lyon-Villeurbanne
- suppression des VUL et PL ne répondant aux normes EURO 4
- vitesse limitée à 70 km/h

sur la diminution de la pollution dans le périmètre d'agglomération Lyon-Villeurbanne et dans l'ensemble de la zone couverte par le PPA.

Les résultats de la modélisation à échéance de 2010 montrent que concernant les communes de Lyon-Villeurbanne, la mesure la plus efficace (65%) est le péage urbain, suivi par l'interdiction des VUL et PL non récent (35%) et enfin la limitation de vitesse (5%). A l'échelle de la zone PPA, l'ordre change, l'interdiction des VUL et PL non récent (65%), le péage urbain (25%), limitation de vitesse (10%)

A quand ce type de démarche en région grenobloise pour l'aide à la prise de décision ?

En conclusion des différentes analyses que nous vous avons présentées, nous sommes absolument confortés dans l'idée que l'une des clefs de la réussite de la mobilité durable est de **se donner les moyens d'une réelle politique d'aménagement du territoire et conjointement repenser l'usage des routes**, le rationaliser en retirant des infrastructures existantes autant que faire se peut, les autos qui n'ont rien à y faire pour peu que l'on **développe des réseaux de TC** qui

remplissent les mêmes missions. Cela **nécessite en priorité la construction d'infrastructures à destination du périurbain**, financées pourquoi pas par un péage urbain, l'ensemble de ces mesures provoquant une diminution du nombre de véhicules entrant dans Grenoble qui retrouvera alors un trafic fluide (10% d'autos en moins aux HP, 95% des bouchons résorbés)

Ayant commencé mon intervention par une introduction empruntée, je la terminerais par des propos également empruntés qui sont les suivants :

«Le temps politique ne cesse de se raccourcir, on a de moins en moins le temps de réfléchir, de prendre du recul par rapport aux évènements, aux solutions économiques et sociales... Rapidité et brièveté empêchent pourtant de faire des analyses approfondies. La décision politique demande un peu de sérénité, sinon cela empêche de penser à long terme.»

Cette réflexion lucide émane du président du conseil général lui-même au journal La Croix du 5 janvier 2007, ce qui montre qu'être cohérent entre ce que l'on pense et ce que l'on fait est parfois difficile.

Pourtant on se souvient du député André Vallini ayant suivi une démarche saluée par tous à la tête de la commission d'enquête d'Outreau, être Président d'un conseil général semble être une tâche plus compliquée, soumise sans doute à plus de pression.

Mesdames et Messieurs, je vous remercie de votre attention

