

Conférence de presse 30 Mars 2007 de Philippe Dorthe et Béatrice Desaignes



De gauche à droite : Martine Diez, Béatrice Desaignes, Philippe Dorthe et Daniel Jault.

Aujourd'hui, le propos n'est pas de revenir sur des décisions ou des choix de type de franchissement.

A l'époque, j'ai défendu le tunnel ; il s'avère que c'est le pont qui a eu la préférence des élus de la Communauté Urbaine de Bordeaux. Cependant, le sujet qui pose question n'est plus ni le choix du pont, ni le choix de son emplacement, mais bien sa capacité à absorber une circulation automobile et de poids lourds.

En effet, ce pont (le plus grand pont levant du monde) va se retrouver au cœur d'une des plus grandes villes de France, touchant de ce fait plusieurs dizaines de milliers de personnes.

Avec une prévision de quasiment 50 000 véhicules/jour, ce pont à 2 x 2 voies de circulation arrivera rapidement en 10 ou 15 ans à sa capacité maximale d'absorption (70 000 véhicules). Il est reconnu qu'une voie routière parvient toujours, à terme, au maximum de sa capacité. C'est une loi physique.

Quotidiennement, des professionnels du climat, de la santé ou de la pollution nous alertent sur l'imminence d'un point de non-retour qui, inexorablement, va plonger notre planète dans un chaos climatique.

De plus, de nombreux articles annoncent la prolifération de nouveaux cancers dus à la pollution. Aujourd'hui, un tel projet doit être traité avec raison, bon sens et responsabilité. Nous savons que notre société plonge de manière inconsciente dans une pathologie schizophrénique.

Tout le monde, Elus en tête, signe les pétitions, les pactes pour l'écologie, les chartes environnementales. Tous, à la tribune, déclarent leur prise de conscience des dangers qui menacent notre avenir et, d'un autre côté, comme dans une sorte de dédoublement de la personnalité, chacun, dans son quotidien, n'est prêt à inverser les choses et à appliquer ce qu'il a dit ou signé précédemment.

Imposer 2 voies de circulation dans chaque sens sur un pont de centre ville est une décision qui est inversement proportionnelle aux annonces faites par les uns et les autres sur leur connaissance de ces dangers.

Si je ne mets pas en question l'emplacement Lucien Faure ni le choix d'un pont mobile, je condamne fermement la dimension gigantesque d'un ouvrage qui, par nature, sera plus un axe de transit qu'un lien urbain entre deux rives.

Il nous est rétorqué que la densité de circulation sera identique à celle des boulevards aux heures de pointe. On comprend alors, que ceux qui se servent de cet argument, ne vivent pas sur ces boulevards. En effet, les riverains de cet axe sont obligés d'équiper leur maison ou leur appartement de double-fenêtre, les poussières y sont particulièrement nocives, les pics de pollution fréquents.

Quand nous savons que la circulation du pont Lucien Faure dépassera très rapidement celle des boulevards, nous pouvons craindre le pire pour la santé des milliers de personnes concernées.

La réduction du projet à 2 x 1 voie de circulation routière avec, au centre, une emprise pour un T.C.S.P (un Transport en Commun en Site Propre) permettrait de limiter la densité du passage et autoriserait, sans doute, de réaliser un tablier mobile à la fois plus léger et plus long. Ainsi, les piles de cet ouvrage se trouveraient plus éloignées l'une de l'autre, permettant aux grands bateaux de prendre moins de risques, lors du passage délicat du pont.

Cette option est celle de la sagesse. Ce pont ne concerne déjà plus notre génération... il est tourné vers les générations futures et c'est à elles que nous devons penser.

Philippe Dorthe
Conseiller Général du 1er canton de Bordeaux
Conseiller Régional d'Aquitaine