

Nous ne roulerons plus (en voiture) sur le pont de pierre...

FRANÇOIS PÉRON

En matière de déplacements, les décisions politiques font rarement l'unanimité. Le pont de pierre n'échappe pas à la règle : le choix de le fermer à la circulation automobile et de le réserver aux piétons, cyclistes et usagers des transports en commun a récemment déchaîné les passions. Lancée à l'été 2017, l'expérimentation a été prolongée deux fois jusqu'à la décision définitive à la majorité des élus de Bordeaux Métropole le 5 juillet 2018. Dans l'intervalle, la mesure a alimenté discussions et articles dans la presse locale au gré des manifestations de partisans, d'opposants, de cyclistes, de motards, de commerçants... Et de l'évolution des pratiques de déplacements pour franchir la Garonne.

Contrairement à ce que laissait penser sa chronique congestion aux heures de pointe, le pont de pierre ne jouait qu'un rôle secondaire dans le système automobile bordelais. Il ne supportait que 5 % des franchissements quotidiens de la Garonne en voiture, l'essentiel étant assuré par les quatre autres ponts routiers de la métropole. Si l'on exclut les ponts de la rocade pour considérer uniquement les trois ponts « urbains » (ponts de pierre, Chaban-Delmas et Saint-Jean), le plus vieux pont de Bordeaux, construit en 1822, ne représentait qu'à peine 16 % du trafic automobile traversant le fleuve quotidiennement, avec ses modestes

15 000 véhicules par jour. En revanche, il accueillait déjà près des trois quarts des franchissements à vélo, dans des conditions pourtant défavorables de partage conflictuel des trottoirs avec les piétons et de risque d'accidents avec les voitures.

Alors, pourquoi autant de débats ? Parce qu'il s'agit d'un changement de représentation collective sur un pont qui a un statut particulier à Bordeaux.

« La fermeture du pont de pierre est-elle vraiment un événement ? Bordeaux a déjà connu bien des changements, rapidement passés dans les mœurs, voire plébiscités alors qu'ils semblaient inconcevables. »

Au-delà de sa fonction circulaire, c'est le symbole du lien historique entre les deux rives : « fermer » le pont de pierre conduirait donc à l'exclusion d'une partie des habitants – en l'occurrence ceux de la rive droite de la Garonne. La pédagogie, la communication et la concertation n'ont sans doute pas été suffisantes pour bâtir un récit collectif à même d'apaiser ces craintes.

Alors que le débat public a constamment glissé entre questions de circulation et aspects symboliques, la communication a essentiellement porté sur le caractère technique de cette expérimentation. Les simulations puis les observations de reports

de trafic cherchaient à démontrer le caractère soutenable de la mesure, en dépit du retard considérable de la construction du pont Simone-Veil. Mais quelle est la force de tous les chiffres du monde, aussi justes soient-ils, face à une affaire de symboles et de représentations ?

Débats et polémiques donc... Mais la fermeture du pont de pierre est-elle vraiment un événement ? Bordeaux a déjà connu bien des changements, rapidement passés dans les mœurs, voire plébiscités alors qu'ils semblaient inconcevables pour beaucoup. Qui proposerait sérieusement de rouvrir la rue Saint-Catherine à la circulation ? Qui souhaiterait

rendre la place de la Bourse au stationnement ? Qui voudrait refaire des quais une autoroute urbaine ?

Aujourd'hui, ce petit pas sur la route de la transition énergétique et climatique semble être un grand bond au-dessus de la Garonne. Bien que spectaculaire à l'échelle bordelaise, présageons que ce n'était pourtant qu'une étape face aux changements d'habitudes auxquels les urbains que nous sommes, allons être confrontés. « Puisque ces mystères nous dépassent, feignons d'en être l'organisateur », écrivait Jean Cocteau... À tout le moins, tentons de rendre positives et enthousiasmantes des décisions difficiles, avant qu'elles ne s'imposent à nous d'une manière autrement plus douloureuse !