



PHILIPPE POUTOU

Mardi 3 mars

Réponse à Greenpeace : Bordeaux en Luttes s'engage

Nous partageons votre diagnostic sur la qualité de l'air . Le rôle des particules fines, des oxydes d'azote (NOx) mais aussi des oxydes de soufre et des COV dans les maladies respiratoires (bronchiolites des enfants notamment) n'est plus à démontrer.

Nous pensons cependant que ce problème doit être resitué dans un ensemble plus large qui englobe la politique des transports, la métropolisation et l'organisation du territoire qui exclut les revenus modestes de la ville et les pousse à habiter à la périphérie, le sous-développements des petites lignes de chemin de fer... Autant de questions qui ne sont pas toutes à la portée d'un maire d'une part et qui nécessitent des choix qui doivent être portés par les citoyens d'autre part.

Ceci dit, notre programme porte certains axes forts qui sont en lien direct avec cette question :

- l'arrêt des paquebots de croisière dans le port de Bordeaux qui sont particulièrement polluants. Même s'il est question de leur fournir une alimentation électrique à quai (ce qui n'est pas résolu) les carburants qu'ils utilisent sont scandaleusement soufrés. Il est prévu d'imposer de nouvelles normes mais même un carburant plus raffiné produira des particules fines.
- nous proposons de cibler en priorité les poids lourds qui circulent autour de la ville et envoient leur particules fines sur toute la ville depuis la rocade et les ponts en :
 - imposant à la Région, de mieux utiliser les infrastructures de fret existantes pour augmenter de façon significatives le ferroutage.
 - favorisant les vélos-cargos pour la livraison « dernier km » comme le proposent la coopérative des Coursiers bordelais.



- surtout nous proposons un changement radical dans la gestions des transports sur Bordeaux et la métropole pour en finir avec l'engorgement routier et toutes les pollutions engendrées : le passage en régie directe de TBM, les transports en commun gratuits et un investissement exceptionnel dans de nouvelles lignes TBM notamment les bus en sites propres. Celles-ci sont 5 fois moins chères que les lignes de Tram et peuvent tout de suite apporter une réponse durable aux habitants, à condition de réfléchir à l'intermodalité : parking relais voitures et vélos gratuits. A ceux qui nous opposent le coût de telles mesures nous demandons combien coûte exactement la voiture en terme d'aménagements routiers, en terme de coût pour la sécu, et en terme de morceaux de banquise fondue.
- tant que tout cela n'est pas mis en place, nous sommes réticents à une écologie punitive qui consisterait à interdire le diesel en ville alors que ce sont souvent les gens modestes, obligés d'utiliser leur voiture pour travailler, qui ont des (vieux) diesels polluants. Les SUV qui certes, n'émettent pas autant de particules mais consomment 30 % de carburant (et fabriquent donc 30 % de GES) supplémentaires méritent tout autant d'être abolis (sans parler des accidents corporels bien plus nombreux qu'ils provoquent).
- En revanche nous partageons avec vous l'idée qu'il faut en finir avec l'escalade infinie d'équipements routiers : nous nous opposons à la déviation du Taillan et au tracé catastrophique qui a été choisi et nous opposons résolument au grand contournement qui consiste à nous projeter dans une croissance infinie de la consommation de carburants fossiles.

Enfin il nous semble que dans votre analyse de la pollution atmosphérique à Bordeaux, il y a un grand absent : les pesticides. Ceux-ci nous arrivent massivement du Médoc comme le montrent les enquêtes ATMO qui détectent la présence de molécules de fongicides utilisées dans la viticulture. Leur concentration dans l'air (mesurée par un capteur installé au jardin botanique) peut atteindre des valeurs inquiétantes. Nous pensons qu'il y a là aussi une question de santé publique majeure et que le maire d'une commune a la responsabilité de la protéger.