

Inauguration du pont de Térénez. le 16 avril 2011.
Discours de Pierre Maille, Président du Conseil général du Finistère

Mesdames, messieurs,

Avec son littoral maritime, le Finistère depuis toujours, affronte l'Océan. Ici, la côte, comme les femmes et les hommes, a du caractère et de la diversité.

Nombreuses sont les ouvertures, rias, estuaires, abers, où terre, mer, fleuves côtiers se rencontrent, provoquant de profondes entailles qui rendent souvent très longs les détours nécessaires pour rejoindre deux rives qu'une petite voie d'eau sépare.

Du nord au sud du Finistère les ponts sont nombreux et la toponymie en garde de nombreuses traces, les lieux qui s'appellent encore aujourd'hui « le passage » ou comportent la racine en breton « treiz » en portent témoignage.

Ici, sur l'Aulne, comme ailleurs, c'est un bac qui, pendant plusieurs siècles, a permis le passage. Un premier geste de décentralisation avait même amené l'Etat, dès 1872, à en transférer la responsabilité au Département du Finistère !

Il faut attendre 1925 pour la mise en service du premier pont, pont suspendu qui déjà en son temps est le plus grand d'Europe.

Détruit par les Allemands en août 1944, reconstruit sur les fondations du précédent, il est rouvert à la circulation en 1952. Au fil des ans, il nécessitait des travaux de maintenance importants expliqués par le cancer du béton diagnostiqué en 1992.

Le coût et la lourdeur des travaux nécessaires pour le consolider et maintenir la sécurité, qui de plus imposaient soit une circulation alternée soit une fermeture complète de la circulation et donc l'obligation du détour par Châteaulin, amenaient, au début des années 90 à privilégier l'hypothèse de la construction d'un nouveau pont.

A partir de 1998, le comité de pilotage, sous la présidence d'Yvette Duval, puis d'Annick Le Loch, au Conseil général ce sont des femmes qui portent les dossiers d'infrastructures, a permis, après de nombreuses concertations avec les élus locaux, d'arrêter les choix décisifs : un nouvel ouvrage serait construit à proximité de l'ancien pont ; il devrait respecter bien évidemment un site exceptionnel et permettre un tracé routier qui évite les angles trop prononcés pour renforcer la sécurité des usagers.

La complicité et le talent de l'architecte Charles Lavigne et de l'ingénieur Michel Virlogeux ont donné naissance à cette forme courbe dont nous admirons aujourd'hui la légèreté et l'élégance ainsi que la parfaite inscription dans le site.

Il aura fallu plus de 15 ans entre le début du processus de décision et la pose de la première pierre en avril 2007.

Depuis 4 ans, le relais a été passé aux bureaux d'études, et aux ingénieurs, techniciens et compagnons du groupe Vinci Construction.

Depuis 4 ans, le chantier est devenu un lieu de visite pour les Finistériens et pour les touristes ; un lieu d'études pour les étudiants et les professionnels ; il fait l'objet d'un suivi attentif par les media locaux qui ont salué les moments symboliques ou les prouesses techniques à différentes étapes : montée des pylônes, installation des boîtes d'ancrage, clavages de rives et clavage central...

Chantier dont il faut saluer l'organisation, qui a permis de n'interrompre la circulation que très rarement, qui a porté une grande attention à la sécurité des personnels.

Chantier qui a permis à de nombreux jeunes de venir découvrir avec leurs enseignants les différents métiers du génie civil. J'imagine qu'une telle découverte est susceptible de susciter vocation et motivation.

Chantier, enfin, qui, à notre demande, conditions mises dans nos appels d'offre, a permis la réalisation de 21000 heures d'insertion, permettant de conduire vers l'emploi durable de nombreuses personnes.

Nombreux sont donc ceux qui, depuis les premières réflexions, de la décision à la conception, aux études, à la réalisation, méritent d'être salués, félicités et remerciés.

Tous peuvent être légitimement fiers du résultat.

Tous ont contribué à doter le Finistère d'un ouvrage à l'utilité économique incontestable et qui va désormais par son esthétique dans un site remarquable devenir un des emblèmes de notre Département.

Inutile de dire que comme son prédécesseur, ce pont constitue un record dans sa catégorie, puisqu'il est le premier pont courbe à haubans de France et un record du monde de portée.

La mise en service du pont permettra désormais de lancer la procédure de déconstruction de l'ancien pont. Je souhaite, pour des raisons de sécurité, que nous ne perdions pas de temps et que nous puissions aménager de part et d'autre des belvédères permettant aux visiteurs d'admirer le paysage.

Il nous faudra également poursuivre l'aménagement de l'itinéraire entre Crozon et le Faou par des zones de dépassement pour améliorer la sécurité et la fluidité d'une route où circulent selon les périodes de 8000 à 15000 véhicules par jour.

Car cet ouvrage s'inscrit dans une volonté globale d'aménagement du Finistère et dans le cadre d'une politique volontariste de déplacements.

L'aménagement, c'est d'abord rendre accessible notre département : notre position géographique exige des moyens de communications de qualité avec le reste de l'Europe, au service de notre économie.

Achèvement de la RN 164, ligne à grande vitesse, fret ferroviaire, très haut débit, ports de Brest et de Roscoff pour les autoroutes de la mer, aéroports, sont les différentes réponses à une même préoccupation : notre développement économique est dépendant d'une logistique performante pour s'inscrire pleinement dans les échanges européens et mondiaux. D'où notre interpellation souvent pressante auprès de l'Etat, garant d'un aménagement équitable et équilibré du territoire national ; d'où notre volonté de nous voir inscrits dans les schémas nationaux d'infrastructures ; d'où aussi notre participation financière importante au travers des Contrats de plan ou de projet successifs aux côtés de la Région pour accélérer des réalisations attendus depuis longtemps ; d'où aussi notre déception de ne pas avoir reçu de contribution de l'Etat en retour pour la réalisation de cet ouvrage alors qu'il joue un rôle stratégique évident au regard des installations et établissements de la Défense Nationale en presqu'île de Crozon.

L'accessibilité, c'est aussi celle de chacun de nos territoires finistériens et les presqu'îles demandent encore plus d'attention si nous ne voulons pas y voir l'isolement et les distances rendre plus difficiles l'accès aux soins, à la sécurité et à l'emploi, limiter le développement économique et réduire la qualité de vie et l'attractivité.

Notre politique de déplacements vise à améliorer la sécurité, à limiter les émissions de gaz à effet de serre, à économiser l'énergie et préserver le pouvoir d'achat des ménages.

C'est pourquoi nous voulons renforcer l'attractivité des transports départementaux, améliorer la liaison ferroviaire Brest Quimper, développer l'usage partagé de la voiture en facilitant le covoiturage, promouvoir la sécurité, réaliser les itinéraires doux à usage des piétons ou des cyclistes pour les déplacements quotidiens ou les loisirs, encourager les communes à mener des politiques d'habitat qui limitent la consommation foncière et l'étalement dans l'espace.

Mesdames, messieurs, cet ouvrage est certes exceptionnel. A lui seul il est un fleuron de plus pour le Finistère.

Mais il s'inscrit pleinement dans une action publique départementale attachée à promouvoir une dynamique économique sur tous ses territoires, à respecter un cadre de vie de qualité et un environnement que nous devons préserver, à améliorer en permanence la qualité de vie et le bien être de ses habitants. Car là est notre responsabilité.

« Seul le prononcé fait foi »