

Gérard Chausset monte au créneau pour contester certains des arguments de l'association Trans'Cub, favorable au déploiement du tram'bus.

Gérard Chausset remet en cause les arguments avancés par Denis Teisseire. ©
Archives « SO »

OLIVIER DELHOUMEAU

o.delhoumeau@sudouest.fr

Fossoyeur du métro VAL à Bordeaux, stigmatisant les méthodes de la CUB (aujourd'hui Bordeaux Métropole) sur les projets de ligne D et tram-train du Médoc, Trans'Cub ne cesse d'exercer son rôle d'aiguillon sur la politique des transports en commun au sein de l'agglomération. Nouvelle illustration lors la concertation (en cours), portant sur l'amélioration de la desserte de la zone aéroportuaire (notre édition d'hier).

Le 20 avril, à Mérignac, Denis Teisseire, président de l'association, a fait circuler en réunion publique un tract intitulé « l'avenir, c'est le tram'bus ». Une manière d'affirmer sa préférence pour ce mode de transport collectif, notamment pour relier les Quatre-Chemins (Mérignac) aux terminaux aéroportuaires. Rappelons que cette future liaison permettra d'offrir, fin 2019-début 2020, un accès direct depuis Bordeaux.

220 accidents en 2013

L'association estime que le tram'bus va assurer un meilleur service aux usagers sur les futures lignes à équiper. « Plus réguliers, les tram'bus peuvent se dépasser. De ce fait, ils ne connaissent pas les problèmes d'exploitation du tramway. » Et Denis Teisseire de souligner durant le débat que le réseau de tram a enregistré « 220 accidents corporels ou matériels » en 2013.

Le tram'bus serait également plus rapide. Et plus sûr aussi, en raison de la compacité de son gabarit (24 m de long au lieu de 43 m pour le tram). « Il réduit fortement l'isolement des usagers et le sentiment d'insécurité aux heures creuses. », sachant que 1 200 actes d'agression, de bagarres, de dégradation de matériels et d'incivilité auraient été enregistrés sur le réseau en 2013.

Autre argument faisant pencher la balance en faveur du tram'bus : son moindre coût de construction. Celui-ci est évalué par Trans'Cub à 9 millions d'euros/km contre 32 millions/km pour le tram en phase 3. Dans les deux cas, l'enveloppe comprend l'aménagement des stations (billetterie, mobilier, information des voyageurs en temps réel).

Ce que conteste Gérard Chausset, élu mérignacais et président de la commission transport de Bordeaux Métropole. « Le coût de la phase 3 est d'environ 25 millions d'euros du km et non 32. Ce qui correspond à une baisse de 20 à 25 % selon les tronçons par rapport à la phase 1. » « C'est encore trop cher », mais l'élue estime que des économies substantielles sont toujours possibles. Et de citer les exemples de Dijon ou Besançon, dont les ratios avoisinent 15 millions au kilomètre. « Le tram-train du Médoc est également sur cette base en voie unique.

» Enfin, l'écologiste Gérard Chausset réévalue le projet de tram'bus à 12 millions/km et non à 9, selon Trans'Cub. Pour ce faire, il se réfère au projet nîmois.

L'effet Canada Dry

D'autre part, l'emploi du terme tram'bus serait à son goût un « abus de langage ». « Un terme commercial utilisé à des fins de marketing par la Ville de Nîmes qui n'a pas eu les moyens de réaliser un tramway. » Il ajoute : « Il peut avoir l'allure d'un tramway du fait de son carénage, mais le tram'bus reste un bus en site propre (ou BHNS), avec ses avantages et inconvénients ». D'où sa mise en garde contre l'effet « Canada Dry ».

Ainsi, Trans'Cub soutient que le tram'bus est plus facile à insérer dans le tissu urbain. « Ses travaux de réalisation sont moins longs que ceux du tramway et plus acceptables par les commerçants riverains. »

Faux, rétorque Chausset. « Son insertion n'est pas forcément plus facile dans la mesure où il requiert une emprise plus large », dit-il, sans pour autant condamner l'intérêt du BHNS prévu dans diverses études du Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains).

S'agissant de la sécurité, il rappelle que le réseau TBC transporte environ 125 millions de personnes par an, dont 60 % avec le tram. Il est donc « logique » qu'il y ait plus d'incidents dans ce dernier. « Mais le soir, un bus vide n'est pas moins dangereux qu'un tram vide. »