



## Transports : chacun ve ut sa part

MÉTROPOLE Extension de lignes de tramway, création de nouvelles liaisons, chaque maire a défendu hier en Conseil la desserte de son territoire par les transports en commun

**S** TELLA DUBOURG

Le gâteau est gros et appétissant. Les parts sont nombreuses mais il n'y en aura quand même pas pour tout le monde. Ou alors il faudra attendre la prochaine fournée. La réalisation des nouvelles lignes de transports en commun et des liaisons inscrites au schéma des déplacements métropolitains « représentent des centaines de millions d'euros d'investissements qui ne pourront pas être réalisés tous en même temps. Beaucoup ne verront le jour qu'après 2020 », a prévenu Alain Juppé, le président de Bordeaux Métropole, hier, avant le Conseil.

Chacun voit le tram à sa porte

« Nous allons phaser tous ces projets dans le temps mais ça ne sera pas aussi rapide que le voudraient les maires. Chacun veut qu'une ligne de tramway desserve sa mairie. » Voilà qui a posé le cadre des débats qui se sont tenus hier à la Métropole à l'occasion de l'adoption du nouveau schéma des transports et de la stratégie de la mobilité métropolitaine pour les dix ans à venir. Et pour autant chacun voit le tram à sa porte. Avec près d'une vingtaine d'interventions où chaque maire a défendu son bout de gras. « Les égoïsmes locaux ont été favorisés au détriment de l'intérêt métropolitain », a jugé Pierre Hurmic (EELV) à l'issue des échanges.

Parempuyre oublié ?



Alain Juppé a précisé hier que les investissements en matière de transport dev ront être étalés dans le temps.  
PHOTO T. DAVID

« Parempuyre est la seule commune de près de 6 000 habitants à ne pas disposer de son transport en commun en site propre ou de son bus à haut niveau de service. La seule solution donc pour que la ville poursuive son développement de façon harmonieuse, c'est de prolonger le tram-train du Médoc de Blanquefort à Parempuyre », a attaqué Béatrice de François, la maire de la ville.

Si elle est bien inscrite dans le rapport au rang des études à poursuivre, cette extension ne fait pas partie des priorités à court terme. « Nous mettons au point ce dossier puisque des études approfondies vont être menées. Parempuyre ne sera pas oublié », a voulu rassurer Alain Juppé, tout en rappelant que la desserte de Parempuyre serait déjà considérablement améliorée par la mise en service du tram-train jusqu'à Blanquefort. « 1 h 03 aujourd'hui, 15 minutes de moins demain pour rejoindre Bordeaux. »

Extension ligne D : bras de fer

Le schéma adopté hier prévoit également la poursuite des études relatives à l'extension de la ligne D vers

Saint-Médard-en-Jalles avec son potentiel de 4 000 voyageurs jours. Mais ce projet ne fait pas l'unanimité. « On ne s'oppose pas à la desserte de Saint-Médard-en-Jalles mais le tracé proposé pour l'extension de la ligne D (et qui passe par Le Haillan) rencontre de nombreux obstacles techniques et juridiques et présente de gros inconvénients. Non seulement il traverse une zone Natura 2000 et un site d'une grande richesse écologique mais il implique aussi des nuisances très fortes pour les riverains. Et à terme, cela reviendrait à dégrader la qualité de vie dans le secteur, ce qui est contraire aux engagements de Bordeaux Métropole », a fermement expliqué Andréa Kiss, la maire du Haillan.

« Je ne suis ni sourd ni aveugle. Je sais que cette extension ne fait pas l'unanimité mais les critiques doivent s'appuyer sur des éléments objectifs, ce qui n'est pas le cas. On nous dresse un tableau apocalyptique sur l'impact environnemental alors qu'il est pratiquement nul. Quant aux contraintes de chantier, il y en aura mais comme partout ailleurs », a répondu Jacques Mangon, le maire de Saint-Médard-en-Jalles. « Ce projet n'est pas un caprice de l'équipe municipale. Il répond aux besoins de la population de la ville mais aussi de l'hinterland médocain. »



Alain Juppé a précisé hier que les investissements en matière de transport dev ront être étalés dans le temps.  
PHOTO T. DAVID

#### Aéroport : la priorité au tram

« L'extension de la ligne A du tram vers l'aéroport, accompagné d'une liaison en bus vers la gare de Pessac-Alouette, constitue un projet prioritaire dont le taux de rendement est positif », a indiqué Alain Juppé.

Une priorité confirmée par le maire de Mérignac Alain Anziani. « Notre agglomération est une des seules grandes agglomérations dont l'aéroport n'est pas desservi par un transport en commun. C'est une nécessité pour l'aéroport mais aussi pour la zone aéroportuaire de 2 000 hectares qui abrite 35 000 emplois. Mais il ne faut pas se mentir, même en poussant au maximum le report modal, il y aura de plus en plus de véhicules et d'embouteillages dans cette zone demain. Et si on veut garder ce moteur économique, il faudra aussi à l'avenir une solution routière. »

Reste que pour Gérard Chausset, élu EELV, « on s'avance un peu trop dans le rapport en parlant d'une desserte de l'aéroport en tramway. On pourrait avoir des problèmes juridiques. Il y a match aujourd'hui entre le tram et le BHNS ». Un point qui n'a pas échappé à l'association Trans' Cub. « Alain Juppé a affirmé en Conseil que le choix du tramway était acté. Ce qui démontre que la concertation en cours sur le choix à faire entre les modes tramway ou BHNS (Tram'bus) est une véritable farce puisque ce choix est déjà fait. » Ce serait ab-

surde et farfelu de construire une nouvelle ligne de bus sur 10 kilomètres alors qu'il suffit de prolonger la ligne de tram existante sur 2 kilomètres », a précisé Alain Juppé interrogé sur le sujet.

Estimant que le moment est venu, le député-maire écologiste béglais Noël Mamère a annoncé hier à midi à l'issue du Conseil qu'il quittait son poste de vice-président de Bordeaux Métropole en charge de la nature. Après l'avoir stipulé à Alain Juppé la veille lors de la réunion du bureau, Noël Mamère a donc annoncé hier sa décision à la presse.



Alain Juppé a précisé hier que les investissements en matière de transport dev ront être étalés dans le temps.  
PHOTO T. DAVID

« Quand Alain Juppé est redevenu président de la CUB en 2014, il a exigé de ne discuter qu'avec des maires, c'est la raison pour laquelle j'ai siégé. Je ne pouvais pas exclure Bègles du bureau et j'avais quelques dossiers à défendre, notamment sur le stade Moga ou la métropolisation. Mais le moment est venu de céder la place d'autant plus que j'estime qu'un maire n'est pas indispensable au fonctionnement communautaire », a indiqué l'écologiste qui va désormais se consacrer pleinement à ses mandats de maire et de député.

#### LA PLACE AUX JEUNES

« En prenant cette décision, je participe ainsi un peu au renouvellement politique », a poursuivi Noël Mamère. À la Métropole, il laisse la place à Clément Rossignol qui avait déjà sié-

gé en tant que vice-président lors de la dernière mandature. Mais cette fois il sera le seul et l'unique vice-président écologiste de l'assemblée. « Son arrivée est une bonne chose car cela va casser la vision qu'a Alain Juppé du fait métropolitain qui était jusque-là un club de maires », a précisé Pierre Hurmic, élu EELV.

« Je vais faire ce travail et remplir cette mission d'équilibriste qui consiste non seulement à porter les valeurs des Béglais et à défendre leurs intérêts mais aussi à prôner les positions du groupe écologiste », a précisé Clément Rossignol qui sera remplacé dans l'assemblée par l'écologiste béglais Franck Jouandet.

C'est confirmé. Le pont de pierre sera bel et bien fermé à la circulation automobile à partir de cet été dans le sens rive droite-rive gauche. « Nous allons profiter des premiers travaux qui doivent être réalisés cette année sur l'ouvrage, et qui vont de toute façon perturber la circulation, pour mener cette expérimentation sur la partie entrante du pont qui est la plus chargée. Ce test débutera à partir de cet été, une période où le trafic est moins chargé », a expliqué hier Michel Duchène, vice-président de Bordeaux Métropole en charge des grands projets d'aménagement urbains, à l'issue du Conseil de métropole.

Le franchissement rive droite-rive gauche ne sera alors autorisé que pour les vélos, transports en commun, véhicules de secours et les piétons. « On verra ensuite, au fur et à mesure, comment va s'organiser ou plutôt se réorganiser la circulation. Nous serons très attentifs à la manière donc vont se comporter les automobilistes. Et si cette mesure n'entraîne pas d'embouteillages importants et permet de fluidifier le trafic, nous la pérennisons », a poursuivi Michel Duchène. « Mais il n'y

aura pas de décision définitive tant que le pont Jean-Jacques-Bosc ne sera pas mis en service », a, quant à lui, indiqué Alain Juppé.

À l'horizon 2018, des travaux beaucoup plus lourds destinés à renforcer

dix des seize piles du pont devront être réalisés. Les opérations devraient fortement impacter la circulation automobile sur l'ouvrage, voire la réduire à néant durant plusieurs mois. « Au mieux, nous pourrions maintenir la circulation dans un

sens. Mais on réfléchit encore à la meilleure option possible », précise Michel Duchène. ■

