

Quand l'écologiste compte les minutes...

[A La Une Talence](#)

Publié le 14/02/2017 à 3h38.

[3 commentaires](#)



La rue

François-Rabelais, partant du cours de la Libération, face au Creps, devrait être la voie empruntée pour la desserte du quartier de Thouars.

PHOTO P. F.

premium

Gérard Chausset (EELV) anime la commission transports de Bordeaux Métropole. Il s'interroge sur le projet de ligne Gradignan-Cenon, entre tramway et BHNS.

PATRICK FAURE

p.faure@sudouest.fr

La construction d'une ligne de tramway partant de Gradignan-Beausoleil en direction de Cenon (avenue Thiers) en passant par Talence, Pellegrin, les boulevards et le pont Chaban-Delmas, fait toujours couler « beaucoup d'encre », si l'on ose s'exprimer ainsi... à l'époque du numérique.

Michel Labardin, maire (sans étiquette) de Gradignan et vice-président de Bordeaux Métropole en charge des transports de demain, est en première ligne sur le projet. Avec son voisin talençais Alain Cazabonne (Modem), qui fait partie de la même majorité sur l'agglomération, celle d'Alain Juppé, ils sont tombés d'accord sur le tracé, qui avait longtemps fait débat. La ligne principale devrait emprunter le Cours de la Libération, une fourche à hauteur du Creps permettant de desservir le quartier de Thouars jusqu'à la piscine (« Sud Ouest » du 7 février).

Dans le même sens

Gérard Chausset, élu mérignacais (EELV) et président de la commission transports de Bordeaux Métropole (1), tient à faire connaître son point de vue, comme il l'a fait en réunion de ladite commission. Une manière de voir les choses, au demeurant, n'est guère éloignée de celle d'Alain Cazabonne quant à la circulation en direction de Thouars, relativement au mode de transports et à la fréquence.

Sur le projet global, l'élu écologiste affirme qu'il « n'a rien contre le principe » de cette liaison Gradignan-boulevards-Cenon. « Bien sûr, il faut que les études la justifient et que cette ligne soit supportable financièrement. D'autant plus que l'étude du budget 2017 pointe des dépenses en investissement et en fonctionnement sur le budget transports qui augmentent fortement ».

Il ajoute : « Le projet est passé de plus de 500 millions d'euros à 413 millions simplement en augmentant (éventuellement, NDLR) la part de la pratique du vélo sur les boulevards, permettant ainsi une insertion plus facile du tramway ». Il reconnaît toutefois « que si on ne peut que souscrire à cette éventualité de l'augmentation de la part du vélo à 10 %, elle est purement virtuelle et relativement acrobatique financièrement ». En clair, il craint que la réduction des voies réservées aux véhicules ne crée un engorgement.

« Une réflexion plus large »

Selon lui, donc, « la volonté absolue de proposer un tramway ne doit pas empêcher une réflexion plus large sur les autres modes, BHNS (bus à haut niveau de service) et aussi sur l'ensemble de l'aménagement des boulevards, puisqu'aujourd'hui, à peine la moitié des boulevards seraient aménagés dans ce cas de figure entre Saint-Augustin et le pont Chaban ».

L'élu d'Europe Écologie-Les Verts se satisferait « d'un tramway reliant directement Gradignan au CHU Pellegrin par la Médoquine, permettant de faire un maillage avec la ligne A, qui aurait un coût plus acceptable et permettrait à terme également la mise en œuvre d'un projet de transport sur les boulevards. »

Quant au quartier de Thouars, M. Chausset rappelle « qu'il nous est présenté un scénario en fourche avec une desserte toutes les 15 minutes et une connexion à la gare de la Médoquine. Mais cette fréquence au quart d'heure n'améliore pas ou très peu la desserte de Thouars ».

Thouars a déjà son bus

Il précise « qu'actuellement la desserte TBM (par bus) de ce quartier se fait déjà au quart d'heure, avec la liane 8 + reliant le CHU à Gradignan-Malartic, en 18 minutes pour aller de Thouars au CHU, un bus toutes les 15 minutes en heure de pointe ».

« S'il est vrai que le tramway apporte une revalorisation urbaine non négligeable, on peut s'interroger légitimement sur l'intérêt de desservir Thouars au quart d'heure, (la desserte en fourche ne permettant pas de faire mieux), alors qu'une desserte rapide en site propre par BHNS permettrait d'avoir des fréquences à 10 minutes voir moins en heure de pointe ».

(1) Ses responsabilités décisionnelles sont moindres que celles d'un vice-président du Conseil métropolitain comme l'est Michel Labardin.