

Cazabonne regrette l'argent « mis ailleurs »

Alain Cazabonne s'affirme à son tour très déçu de l'abandon d'un projet de tracé qui aurait relié Pellegrin à Gradignan.



Alain Cazabonne espérait beaucoup plus qu'un bus en site propre pour le quartier de Thouars. (PHOTO archives guillaume bonnaud)

« Ce ne sera même pas un bus à haut niveau de service (BHNS), mais simplement un bus en site propre, qui ne pourra d'ailleurs passer partout sans se mélanger avec la circulation ! »

Alain Cazabonne, le maire, emboîte le pas de son voisin gradignanais Michel Labardin (voir notre édition d'hier) pour regretter que la Communauté urbaine de Bordeaux abandonne la phase 4 du tramway sur l'agglomération et, pour ce qui les concerne, l'éventualité d'un axe Pellegrin - Talence-Thouars - Gradignan-Beausoleil.

Talence dispose déjà de la ligne B vers le campus, mais celle-ci s'avère quasiment saturée en permanence. Et la municipalité comptait sur une ce nouveau tracé pour desservir le quartier de Thouars, peuplé de 8 000 habitants.

« Il y avait un consensus »

« Je n'ai pu participer au conseil de CUB, vendredi, mais je m'étais exprimé en bureau la veille, précise M. Cazabonne. Je suis totalement d'accord avec Michel Labardin. D'autant qu'il y avait un consensus entre Bordeaux, Talence et Gradignan. »

« Nous avons aussi contesté les chiffres, à la baisse, qui ne prennent pas en compte les logements en construction à Gradignan et à Talence. Et nous rappelons que si l'on avait suivi ces recommandations chiffrées, il n'y aurait jamais eu de tramway ni à Bacalan, ni à Floirac. Pourtant, maintenant, ces lignes fonctionnent. »

Quant à l'aspect financier, l'élus Modem ajoute que « bien sûr, le tramway coûte plus cher, mais quand on voit par exemple que la Communauté urbaine passe en régie pour la gestion de l'eau, deux ans avant la fin du contrat et qu'il faudra verser à la Lyonnaise des eaux une indemnité de 60 à 100 millions d'euros, on se dit que l'on aurait pu utiliser l'argent ailleurs. Et quand la CUB a mis 110 millions d'euros sur le tram-train de Blanquefort ou qu'elle va en mettre sur la gare des Échoppes à Pessac, qui sera beaucoup plus chère que la remise en activité de la gare de La Médoquine à Talence, cela fait beaucoup de millions ailleurs... Et nous, dans la zone sud de l'agglomération, lorsqu'on demande quelque chose, c'est toujours trop cher ! »

« Si on prend la majorité... »

« Je comprends la colère de Michel Labardin et je suis solidaire. Le bus ordinaire, ce n'est pas raisonnable ! » Un bus en site propre dans le quartier densément peuplé de Thouars, le maire de Talence espérait effectivement mieux, c'est un euphémisme.

Mais il ne désespère pas pour autant : « Si lors des prochaines élections municipales "Communauté d'avenir" (le groupe des élus de droite et du centre, NDLR) prend la majorité à la Communauté urbaine de Bordeaux, on pourra alors faire le choix, même pour Saint-Médard-en-Jalles, d'un tramway sur les grands axes chargés ! »

La grosse colère de Michel Labardin

Le maire n'apprécie pas que la Communauté urbaine tire un trait sur l'éventualité d'une ligne Pellegrin-Talence Gradignan.



Michel Labardin sur les allées Gaston-Rodrigues, devant la mairie, futur site de passage du bus en site propre. (PHOTO P. F.)

Solidement campé sur la pétition des 11 000 signatures obtenues par l'association Prendre le tram à Gradignan, Michel Labardin, le maire, n'hésite pas à affirmer son mécontentement quant au devenir du tramway sur l'agglomération bordelaise, dans ce qui devait constituer la quatrième phase.

Le dernier Conseil communautaire vous a-t-il fortement contrarié ?

Le président de la CUB avait lancé l'étude pour définir les axes de la quatrième phase du tramway. Depuis quinze ans, nous vivons au rythme de la mise en service du tram, en complétant et en maillant le réseau. Aujourd'hui, après la troisième phase, la priorité n'est plus au tramway et des secteurs comme celui de Gradignan se retrouvent face à une fin de non-recevoir. Le tram, c'est fini !

Êtes-vous le seul maire à avoir manifesté votre déception ?

La présentation en conseil de CUB (Communauté urbaine de Bordeaux) a suscité une controverse. Le groupe Communauté d'avenir - autour d'Alain Juppé - est pour la poursuite d'un maillage de l'agglomération, de type tramway.

Le tramway est-il indispensable partout ?

Ce tramway est un véritable succès, comme par exemple la ligne B vers le campus, qui subit même l'effet de thrombose. Partout cet engorgement va s'accroître et deviendra dissuasif. Il ne faut surtout pas arrêter la production de lignes. Cela ne deviendra véritablement efficace que lorsque seront créés le nombre de points de correspondance permettant de se déplacer avec une certaine aisance, quelle que soit la destination.

Cela constitue-t-il une forte désillusion pour les Gradignanais ?

Ce projet de ligne partait de Pellegrin vers Gradignan en passant par Talence-Thouars, une transversale offrant de multiples correspondances et permettant de décongestionner d'autres lignes. L'agglomération va vers le million d'habitants, avec de plus grands sites d'action économique et d'habitat, ce qui est aussi le cas pour notre commune.

Cette décision, datant de vendredi, est vécue comme une discrimination territoriale. Les gens de Gradignan et de Talence ne comprennent pas pourquoi certains secteurs sont très bien traités en transports collectifs - comme le quadrant nord-ouest de l'agglomération - et pourquoi le secteur sud, l'une des portes d'entrée de la métropole, sur l'ancienne Nationale 10, n'en bénéficie pas. D'autant que les études nous paraissent sujettes à caution sur l'évolution de la population : la dernière prévoit une évolution de 30 % inférieure à une étude réalisée en 2009 !

Qu'est-il, dès lors, proposé pour la commune ?

La CUB nous propose un bus en site propre, ce qui n'est pas un bus à haut niveau de service (BHNS) car en certains endroits, cette ligne théoriquement dédiée au seul bus, reprendra le flux normal de la circulation.

Le tracé est un compromis entre les villes de Bordeaux, Talence et notre commune, même si initialement nous préférons, à Gradignan, le tracé par les grandes écoles. Ce tracé sera le suivant : Pellegrin, La Médoquine, Thouars avec un nouveau franchissement près de l'échangeur 16 pour rejoindre le quartier Favard, puis le collège Monjous, la mairie, Cayac et Beausoleil. Cela à l'horizon 2025-2030. Mais ce bus ne sera qu'une « liane » améliorée.

Le bus en site propre n'est-il pas néanmoins un progrès ?

Ce n'est pas à la hauteur des besoins de ce territoire très élargi. Nous voulons quelque chose d'efficace et de fiable aussi pour ceux qui viennent de Belin-Béliet, Le Barp, Salles et travaillent à Bordeaux, avec un parc relais à Beausoleil qui limiterait les nuisances. Le deuxième objectif était d'offrir une solution aux populations de Gradignan et de Talence vers différents points de l'agglomération.

À Gradignan, nous avons un projet de centre-ville ambitieux. Aujourd'hui, notre population est captive du bus et attend autre chose pour faire le choix du transport collectif. Le troisième enjeu, c'est la rocade saturée ; on pouvait aussi faire un parc relais au-dessus. Le quatrième enjeu consistait à mettre en relation tout le campus bordelais.

Selon vous, cela ne répondra pas aux besoins de l'agglomération.

Le constat, c'est que l'agglomération est dotée d'un projet attractif en matière de développement économique et d'habitat, pour attirer de nouvelles populations. Notre groupe « Communauté d'Avenir » y adhère. Mais une agglomération d'un million d'habitants en 2030, comment va-t-on les transporter ? En matière de transports collectifs, c'est une décélération brutale, avec des modes de transport qui ne seront pas à la hauteur des enjeux.

Et je rappelle au passage que pour atteindre les objectifs du Plan climat, l'Agence d'urbanisme préconisait le tramway long ou le bus à haut niveau de service.

L'histoire va rattraper les mauvais choix faits aujourd'hui.