

Pas sur la même ligne...

Gérard Chausset, vice-président de la Communauté urbaine, n'est pas d'accord avec Michel Labardin et Alain Cazabonne.



Gérard Chausset, en charge, à la CUB, des transports de demain. (PHOTO ARCHIVES THIERRY DAVID)

Michel Labardin et Alain Cazabonne, les maires de Gradignan et de Talence, viennent d'exprimer (« Sud Ouest » des 17 et 18 juillet) leur déception quant aux derniers choix affirmés par la Communauté urbaine de Bordeaux. Il n'est pas donné suite à leur attente d'une ligne de tramway reliant Pellegrin à Gradignan, passant par le quartier talençais de Thouars.

Gérard Chausset, vice-président (Europe Écologie Les Verts) de la Communauté urbaine, répond.

« Sud Ouest ». Restituez-nous l'avancement de la réflexion.

Gérard Chausset. Le Schéma Directeur et Opérationnel des Déplacements Métropolitain (SDODM) s'inscrit dans l'histoire des transports de l'agglomération, avec le souci de concilier le développement des transports avec le développement. Les première et deuxième phases du tramway ont été réalisées pour desservir les grands pôles que sont la gare Saint-Jean, le Campus ou le CHU et soutenir les projets développés dans les centres-villes. Cette même logique anime ses extensions.

Y aura-t-il un jour une quatrième phase du tramway ?

Le président de la CUB n'a jamais lancé d'études pour la quatrième phase du tramway. Il n'y a pas de quatrième phase du tramway. Cela ne veut pas dire qu'il n'y aura pas pour autant des choix de tramway, c'est tout l'intérêt du SDODM. Une seule chose est sûre, le Père Noël n'existe pas.

Les maires de Talence et de Gradignan n'y croient plus...

La seule décision de vendredi a été de valider les tracés et en l'occurrence celui proposé par les maires de Gradignan et de Talence. Le SDODM a défini 53 axes de déplacements pour lesquels quatre corridors ont été choisis pour définir des aménagements en transports en commun en site propre. Ces quatre axes sont ceux qui comportent le potentiel de mobilité le plus fort.

L'étude lancée depuis avril 2011 se déroule en trois temps : le diagnostic des besoins, l'analyse des tracés et une première estimation des potentiels de clientèle avec une préconisation des modes. C'est l'étape où nous sommes, que nous avons validé en bureau et présentée en Conseil de CUB. La troisième étape consistera en un bilan socio-économique et financier des projets.

Comment jugez-vous le tracé Talence-Thouars - Gradignan ?

Compte tenu des estimations du potentiel de voyageurs qui varie entre 18 700 et 23 500 par jour, le mode préconisé est le bus à Site Propre Intégral pour un coût de 38 millions d'euros (estimatif). La problématique sur cet axe, c'est que les maires de Gradignan et de Talence ont trouvé un compromis sur le tracé le plus long, le plus onéreux, avec le moins de potentiel de clientèle et le moins direct. Hormis la desserte spécifique de l'aéroport, c'est cet axe qui offre moins de potentiel. On ne peut pas « gonfler » les chiffres pour faire plaisir.

Il n'y aurait donc pas de discrimination territoriale ?

Il n'y a pas de discrimination territoriale à l'encontre du sud de l'agglomération. Ce qu'il convient de mettre en œuvre c'est un projet efficient, cohérent et évolutif. Ainsi un bus en site propre intégral est, comme sa définition l'indique, en site propre tout le long du tracé. Ces projets ne sont pas des projets au rabais, mais correspondent aux besoins et pourraient évoluer, c'est le sens des études. On ne peut pas dire que la CUB manque d'ambitions.

Par ailleurs, en ce qui concerne la reconstitution du triangle des Echoppes, à Pessac, il est financé par la Région. Quant à la gare de la Médoquine, je précise que le Schéma directeur prend en considération sa desserte et que face à la situation de statu quo, j'ai proposé au bureau que la CUB d'organiser une table ronde.