

**II VILLENAVE-D'ORNON** Le tramway doit arriver en 2013. Le débat de mercredi a déjà porté sur l'étape suivante, son prolongement au-delà du nouveau terminus

# Un tracé en pointillés

**P**rès de 450 personnes sont venues se renseigner sur le projet de tramway, mercredi soir, au gymnase Nelson-Paillou. Si parfois les participants aux réunions publiques semblent découvrir un projet complètement ficelé, ce n'était pas le cas cette fois-ci. Car, comme l'a dit le président Loiseau, « il s'agissait d'une réunion très en amont » où toutes les idées étaient recevables.

C'est dans cet esprit que le directeur de la mission tramway, Étienne Lhomet, a rappelé quelques certitudes. La ligne C doit relier son terminus actuel Yves-Farges à son nouveau point d'arrivée d'ici 2013, qui sera situé aux environs du carrefour de la route de Toulouse et de la rue Alexis-Labro. Pour relier ces deux points, le trajet n'est pas totalement arrêté avec notamment une variante qui ferait passer le tram à proximité de la gare de Bègles. Mais le débat de la soirée portait plutôt sur l'étape suivante : quel prolongement imaginer à partir de ce nouveau terminus ?

**Direction du sud.** Sous la conduite de Gérard Chausset, vice-président de la Communauté urbaine, le débat amenait de nombreuses interrogations. On y apprenait que les registres con-



La route de Toulouse, large de 15 m, draine 27 000 véhicules par jour. Or, pour concilier tram et circulation, 25 m de largeur sont exigés. PHOTO D. A.

cernant l'actuelle concertation étaient disponibles en mairie et au siège de la CUB. Toutes les propositions en seraient étudiées. Les documents sont aussi consultables sur le site Internet de la CUB. L'hypothèse de faire passer le tramway sur la route de Toulouse en direction du sud était dans tous les esprits mais elle se heurtait à de nombreuses difficultés. Patrick Pujol les a résumées dans la formule « comment faire passer les 25 mètres exigés pour l'ensemble des circulations dans une route large de 15 mètres ? ».

**Commerce de proximité.** D'autres ont rappelé que les 27 000 véhicules qui passent chaque jour au Pont de la Maye n'allaient pas disparaître avec l'arrivée du tram même si Gérard Chausset a plaidé pour une évolution des mœurs en matière de mobilité. Certains ont réclamé la sauvegarde du commerce de proximité mais Michel Poinonoc a rappelé que le petit commerce se développe tout au long des voies actuelles du tramway et que c'est plutôt le développement des grandes surfaces qui le fait souffrir.

Des alternatives de tracé ont été proposées. La première imagine un axe plus à l'est, tout près de la voie ferrée, qui éviterait la plupart des nuisances, une autre de faire passer le tram par l'avenue Édouard-Bourlaux avec poursuite vers Madère. Les intervenants ont été invités à développer leurs propositions sur les registres pour qu'elles soient étudiées. Patrick Pujol a rappelé toutefois qu'il fallait répondre à l'exigence de desservir des zones fréquentées et surtout canaliser le flot des voyageurs venant du sud pour éviter qu'ils ne se concentrent au nord du Pont de la Maye.

Un usager a ramené l'assemblée au vécu quotidien: le tram est certes un succès mais il voyage chaque jour dans des rames surchargées. Étienne Lhomet a quelques solutions comme le développement de bus intercalaires, des bus à haut niveau de service dont le confort se rapprocherait de celui du tram. Il voudrait bien aussi passer la fréquence des rames de 15 à 20 par heure soit une augmentation de capacité de 33 %. Le projet est à l'étude mais les finances manqueraient pour acheter de nouvelles rames.

• Daniel Andraud