

## On sort des clivages habituels

« Je vais tirer le premier... à blanc bien sûr », sourit Gérard Chausset (EELV), après l'introduction du maire socialiste.

Sur la métropolisation, il estime aussi que la mutualisation de certains services municipaux va dans le sens de l'histoire. Surtout lorsque ce pot commun permet de réaliser des économies. Mais le maintien du « fait communal » dans des domaines marquant de réelles différences d'une ville à l'autre est tout aussi important à ses yeux. Et de citer l'éducation, la culture et la vie associative. Bref, tout ce qui comporte un enjeu de proximité.

À l'exemple d'Alain Anziani, l'élu écologiste plaide pour un juste équilibre entre la métropole et l'échelon communal. D'autant que le poids démographique de la ville centre (Bordeaux) dans la CUB est inférieur à celui de Toulouse ou Strasbourg, par exemple.

S'agissant du SDODM (Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains), une desserte de l'aéroport par le tram ne l'enthousiasme guère. « Il faut s'interroger, assure-t-il, sur la capacité financière de la Communauté urbaine à tout mener de front. » Appelant à la prudence, il attend de connaître le verdict d'études plus fines. « On n'ira pas à l'aéroport la fleur au fusil, sur la seule décision d'une commande politique. »

Personnellement, il défend l'idée de construire une plate-forme qui puisse accueillir un bus à haut niveau de service dans un premier temps, et recevoir éventuellement un tramway à plus long terme. Pointant les difficultés propres à la desserte des bassins d'emploi par les transports collectifs, il met en garde sur un autre point : « L'arrivée de la LGV qui va faire perdre 700 000 à 800 000 clients à l'aéroport. » " Réjouissons-nous, quoi ! lui rétorque Alain Anziani, à propos de l'arrivée du tramway à l'aéroport. Ne donnons pas le sentiment de traîner des pieds. "



Gérard Chausset (EELV), à droite, pense qu'un bus à haut niveau de service serait plus approprié pour desservir l'aéroport. PHOTO O. D.

« Un oubli à rattraper »

Se réjouir, c'est justement ce qu'a fait l'élu d'opposition Thierry Millet, favorable depuis toujours au prolongement de la ligne A vers les aérogares. « C'est un fantastique oubli qu'il s'agit à présent de rattraper. J'ai toujours trouvé incroyable que l'on confonde les priorités en faisant passer les dessertes locales (en l'occurrence la partie nord de la ville)

avant l'attractivité économique et le soutien à l'emploi. »

Concernant la navette jusqu'à la gare de Pessac Alouette, « c'est une mauvaise idée, tranche-t-il. Car elle va faire emprunter aux visiteurs une autoroute sans bretelle de sortie ». C'est-à-dire un trajet contournant les principales « devantures » de la métropole : parcs hôteliers, zones d'activités... Soit tout ce qui peut inciter des gens à venir s'installer dans l'agglomération bordelaise. Une connexion tramway à hauteur de la Porte de Bourgogne offrirait, selon lui, un lien plus efficace entre la gare Saint-Jean et l'aéroport.

Pour le communiste Joël Girard, l'oubli dont parle Thierry Millet relève au contraire d'un choix délibéré opéré sous la mandature Sainte-Marie. À ce titre, l'extension de la ligne A, qui longe de l'habitat social, verra le jour en janvier 2015. En outre, à l'instar des écologistes, l'élu du groupe PC considère qu'un bus à haut niveau de service vers l'aéroport serait une solution moins onéreuse et plus facile à mettre en œuvre. Joël Girard a redit à cette occasion tout l'intérêt qu'il y aurait à mieux utiliser la ligne ferroviaire de ceinture. Un argument que n'a pas manqué de relayer son presque homonyme Pierre Girard.

O. D. ■

