

Un avenir pour les boulevards

URBANISME

L'élu Gérard Chausset suggère de faire plancher plusieurs équipes dans le cadre d'un dialogue compétitif

Les boulevards de Bordeaux, c'est le projet urbain des dix à quinze ans qui viennent. Nicolas Florian l'a dit et redit. C'est l'une de ses priorités. Mais il n'est pas le seul à s'y intéresser. Cette semaine, le président de la Métropole, Patrick Bobet, a reçu le président de la commission transport, le conseiller municipal de Mérignac Gérard Chausset. Un seul sujet à l'ordre du jour de cette entrevue : les boulevards de Bordeaux.

Le précédent des « 50 000 »

Gérard Chausset est allé proposer à Patrick Bobet « une méthode et un projet », pour ce qu'il considère comme « l'un des enjeux des prochaines élections municipales ». La méthode, tout d'abord. Il propose d'engager un projet pour les boulevards dans le cadre d'une procédure dite de dialogue compétitif. C'est une commande passée à plusieurs équipes, qui sont rémunérées par la collectivité pour faire des propositions sur un projet précis. Mais à la fin, la collectivité est libre. Elle peut ne rien faire du tout, faire autre chose, reprendre tout ou partie des idées de l'un ou l'autre. La procédure de dialogue compétitif a déjà été utilisée du temps de la Communauté urbaine, sur le dossier des 50 000 logements le long des axes de transport.

« C'est avant tout une méthode de travail. Le dialogue compétitif évitera que chacun y aille de sa proposition et qu'on fasse un concours Lépine des boulevards. Ce-



La barrière du boulevard Georges-Pompidou, futur terrain de propositions pour les urbanistes. ARCHIVES GUILLAUME BONNALD

la n'engage pas la collectivité. Le sujet sera ainsi mis au débat, il y aura des idées, des propositions et on aura un peu d'innovation », explique l'élu.

Autre impératif selon lui, inclure d'entrée la rive droite dans la réflexion. Ce qui serait une façon de lancer le bouclage des boulevards sur les deux rives. Avant qu'il ne soit abandonné par Alain Juppé, le projet de liaison transports en commun de Cenon à Gradignan par les boulevards comprenait bien cette dimension.

Trolley en voie unique

Concernant le projet maintenant, Gérard Chausset a essayé de convaincre le président de la Métropole sur le choix d'un transport en commun limitant l'impact au maximum : une navette centrale et en voie unique. « On peut faire un bus à haut niveau de service, ou un trolley, avec une station à chaque barrière. Les barrières sont disposées tous les 800 m à 1 km. Ce serait aussi l'endroit où les navettes se croiseraient. Entre

les barrières, la circulation du transport en commun se fait sur une seule voie », explique-t-il. Ce qui limite son emprise, car les boulevards ne sont pas si larges que cela (14 à 16 mètres selon l'endroit). Avantage du trolley : il est à moteur électrique et peut être guidé (avec une caténaire, comme un tram) ou non. Équipé de batteries, il peut faire une partie de son chemin sans guidage. Voire se sortir d'un mauvais pas en quittant provisoirement sa plateforme. Il est en fait beaucoup plus souple qu'un tramway, qui ne peut sortir de ses rails.

Reste la question de la voie unique. Plusieurs élus bordelais s'en méfient, craignant des difficultés de croisements et d'exploitation. C'est par méconnaissance, estime en substance Gérard Chausset. Nombre de réseaux de tram fonctionnent dans le monde avec des tronçons entiers sur voie unique. Le réseau de Bordeaux a lui-même recours à ce procédé, par exemple sur une partie de la ligne C vers Blanquefort.

D. L.