

Le pavé dans la mare

La proposition de Jacques Mangon et d'Alain Juppé fait bondir le vice-président de la CUB Gérard Chausset.



La ligne A du tram, qui reliera Le Haillan, a franchi la rocade en juillet 2012. (archives Stephane Iartigue)

La proposition du candidat centre droite aux élections municipales de Saint-Médard, Jacques Mangon, et du maire de Bordeaux Alain Juppé, de faire arriver le tram au centre de Saint-Médard (« Sud Ouest » du 25 octobre) a suscité une intervention de Gérard Chausset - et un vif débat - en conseil de CUB, vendredi dernier.

Président du groupe Europe Écologie, Gérard Chausset est vice-président de la CUB en charge du développement du réseau de transports en commun. Cette promesse d'un tram à Saint-Médard (à ce jour, le terminus de la ligne A est prévu au Haillan, à 7 kilomètres du centre de Saint-Médard), l'a fait bondir. « Cette proposition vient s'opposer au projet de bus à haut niveau de service (BHNS) Bordeaux / Caudéran / Saint-Médard soutenu par Alain Juppé lui-même lors du conseil de CUB de juillet 2013 », indique M. Chausset. « Le BHNS par Caudéran relierait Saint-Médard à Bordeaux-centre en quarante-cinq minutes pour un coût de 120/130 millions d'euros. MM. Juppé et Mangon proposent un tramway plus cher... qui mettrait trente minutes de plus et qui laisserait de côté Caudéran. »

Des solutions plus légères

Gérard Chausset justifie le choix de la CUB par le fait que « le bus à haut niveau de service combine les caractéristiques du tram (site dédié ou partagé identifié, stations équipées, parc de véhicule homogène, priorités aux carrefours, fréquences élevées, régularité) aux spécificités d'un bus (coûts d'investissement inférieurs, exigences techniques moins contraignantes pour les pentes et courbes) ». Ainsi, le vice-président Vert de la CUB estime qu'il « ne s'agit pas d'un projet au rabais, comme le signifie M. Mangon, mais d'une vraie solution dont beaucoup de villes tentent de se doter car il apporte régularité, sécurisation des parcours et rapidité avec un coût modéré pour les

finances publiques ». M. Chausset cite les exemples de Nantes et de Rouen comme étant des succès. « La réponse aux besoins de mobilité de l'agglomération passe par la réalisation d'infrastructures légères complémentaires au réseau de tramway », conclut-il.