

« Interdire les poids lourds sur la rocade »

GÉRARD CHAUSSET (EELV) Le président de la commission transports à la Métropole revient « sur la thrombose automobile »

CATHERINE DEBRAY

c.debray@sudouest.fr

L' élu écologiste méridional, président de la commission des transports de la Métropole, sait qu'on ne corrigera pas d'un coup de baguette magique quarante ans d'étalement urbain autour de l'agglomération bordelaise. Habiter loin de son travail asphyxie la rocade et empoisonne aujourd'hui la vie de huit Girondins sur dix dans leur trajet quotidien du dodo au boulot.

Il faudra près de dix ans pour amener le tram à Gradignan, comme boucler par les boulevards et les ponts la première ceinture bordelaise, ou rénover une desserte TER de périphérie.

Il n'y a que 200 millions d'investissements possibles d'ici la fin de la mandature et le taux du versement transport, cet impôt qu'acquittent les entreprises de la Métropole pour justement financer les transports en commun est déjà au plus haut. Comment faire donc pour désengorger l'agglomération, construire à moindre frais de nouvelles dessertes ?

Dans les choses qui pourraient bouger rapidement sans trop solliciter le portefeuille des collectivités : il y a cette idée d'interdire aux heures de pointe les poids lourds sur la rocade bordelaise.

« Limiter à 80 km/h la vitesse sur la rocade, cela ne changerait pas grand-chose, on polluerait moins et on fluidifierait le trafic »

Suggestion dont Gérard Chausset revendique la paternité et à laquelle le président de la Métropole, Alain Juppé, dans une interview donnée dernièrement à « Sud Ouest » a dit n'être pas opposé.

« Évidemment, insiste l' élu EELV, il faudra créer en amont et en aval, de Bordeaux des zones de refuge



Gérard Chausset. PHOTO ARCHIVES STÉPHANE LARTIGUE

« Notre tramway est trop lent »

Selon les écologistes métropolitains, la dernière actualisation du schéma dédié aux déplacements et à la mobilité n'a pas suffisamment pris en compte l'amélioration de la vitesse commerciale du tram (aujourd'hui de 17 km/h au lieu de 21).

« Concernant l'enjeu de la performance du tramway, on estime par calcul théorique, sur la ligne A par exemple, que si on progresse d'1 km/h, c'est-à-dire si on passe de 17 à 18 km/h, on pourrait gagner ou économiser l'utilisation de deux rames. Quand on sait qu'une rame coûte 3 millions d'euros, il y a donc un enjeu pour le futur », fait remarquer Gérard Chausset. « Nous demandons d'ailleurs qu'une étude soit rapidement lancée sur notre réseau conçu il

ya quinze ans et qui a quand même 12 ans pour parvenir à cette fameuse vitesse de 21 km/h. C'est d'autant plus important qu'avec l'arrivée de la LGV, la fréquentation à la gare Saint-Jean (desserte qui est déjà le point faible de notre réseau) va fortement augmenter. Si on ne fait rien, la vitesse baissera encore. Je pense qu'on peut supprimer enfin un ou deux arrêts par exemple la station Place du Palais ou l'arrêt Saint-Bruno. »

L' élu rappelle que le réseau bordelais reste aujourd'hui en terme d'exploitation (avec 170 voyages par an par habitant au lieu de 220 à Lyon par exemple) celui qui coûte le plus cher à la collectivité (donc au contribuable) et qui reste le moins rentable.

suffisamment dimensionnées pour y stopper momentanément les poids lourds. Sur l'A47, entre Saint-Étienne et Lyon, il a été expérimenté une restriction des camions aux heures de pointe afin de réduire les effets de congestion. Madrid a aussi mis en place des choses intéressantes. Tout cela relève de la compétence du préfet.»

Et de proposer dans la foulée de limiter à 80 km/h la vitesse sur la rocade ! « Beaucoup était opposé au passage de 110 à 90 km/h : on voit bien quand même que cela a apaisé la circulation. Je pense qu'on peut encore gagner : moins polluer et fluidifier le trafic. »

Un aspirateur à voitures

Sur la fin de la mise à 2X3 voies de la rocade attendue pour dans quatre ans et surtout la possibilité d'utiliser (si l'État l'autorise) la bande d'arrêt d'urgence pour du covoiturage ou du transport en commun, l'élu métropolitain reste sceptique : « Je vous garantis un aspirateur à voiture

supplémentaires, on n'incitera pas forcément à prendre davantage de transports collectifs. Nous les écologistes, nous préférons rester sur trois voies, mais que la troisième soit dédiée au transport en commun. »

Trop de parkings ?

La refonte annoncée du plan de circulation par Alain Juppé ? « Nécessaire mais il suppose qu'on harmonise enfin les politiques de stationnement entre les communes », plaide Gérard Chausset. C'est d'ailleurs dans ce champ du stationnement qu'il voit de possibles économies : « La Métropole compense chaque place de parking supprimée par le passage du tram. Sur une enveloppe donnée, cela peut représenter entre 5 à 10% du coût total du projet le fait de recréer des places, parce qu'on achète du foncier. Si déjà, on abandonnait cette politique de compensation, on construirait du tram à moins cher comme

Besançon ou Nantes qui ne compensent rien ou très peu. »

BHNS : voyons !

Avant de parler d'extension de la ligne D vers Saint-Médard-en-Jalles, l'élu EELV pense également qu'il faudrait d'abord achever la première tranche de cette ligne par Bus à haut niveau de service (BHNS) et mesurer ces effets réels. Atteindra-t-on une desserte toutes les huit minutes dans les deux sens qui mettra Cantinole à 45 minutes de Bordeaux centre ?

Enfin il appelle à un choc des mobilités douces, vélo, marche à pied dont il ne voit pas grand trace dans le nouveau schéma. « Notre idée c'est de développer partout dans l'agglomération un maillage de maisons de la mobilité, surtout aux nœuds de connexion transports en commun/voiture. On n'aidera pas au changement de mentalités sans une pédagogie permanente. »