

Saint-Médard-en-Jalles : le collectif « Urgence Grande Ligne D » est lancé

03/09/2015 | Jacques Mangon et ses collaborateurs signent, à l'occasion d'une rencontre avec la presse, la pétition « Urgence Grande Ligne D ».



Ce jeudi 3 septembre, Jacques Mangon, maire de Saint-Médard, vice-président de Bordeaux-Métropole et conseiller départemental de la Gironde, et Etienne Lhomet, ex « Monsieur-Tram » de la CUB, ont rencontré la presse place de la République, à Saint-Médard-en-Jalles, pour annoncer et expliquer la création d'un collectif « Urgence Grande Ligne D ». L'occasion de rappeler la nécessité de plus en plus grande d'une meilleure liaison entre Bordeaux-centre et le quadrant Nord-Ouest de l'agglomération.

Les projets d'extension du réseau de tramway ne sont pas récents. Votée à la CUB en 2009, appuyée par une enquête publique et de deux déclarations d'utilité publique (DUP) en 2011 et 2012, la création d'une ligne, D reliant Bordeaux-Quinconces à Eysines-Cantinole, apparaissait comme la suite logique du développement du tramway bordelais. Une dynamique stoppée le 23 octobre 2014 par un jugement du tribunal administratif de Bordeaux, qui cassait les deux DUP, soulignant des lacunes sur le plan économique. La décision, très commentée, reflétait la controverse plus globale qui entourait le projets du tram B et du tram-train du Médoc. 2015 apporte un nouveau revers. Revenant sur la décision

précédente, la Cour administrative d'appel a relancé la ligne D le 21 juillet dernier, encourageant par la même occasion les élus à poursuivre le développement du réseau de tramway.

Un tramway pour 2020 La réponse de Jacques Mangon, maire centriste de Saint-Médard et ardent défenseur du tramway, ne s'est pas faite attendre. Le tramway à Saint-Médard était au cœur de son programme municipal ; il ne se détourne pas aujourd'hui de sa promesse initiale. Au lendemain de la décision de la Cour, il propose un nouveau tracé. Auparavant demandeur d'une prolongation de la ligne A vers sa ville, il présente aujourd'hui un projet d'extension de 4,1km du tramway D, entre Cantinolle et la place de la République. Une deuxième option plus logique et moins coûteuse. Avec 40 millions d'euros annoncé, le projet reste relativement modeste, et très vite rentabilisé par les 4000 voyageurs quotidiens prévus par les études. « Nous voulons leur offrir une liaison rapide avec le centre de Bordeaux » : l'objectif annoncé, une durée de 35 mn, contre des trajets en bus pouvant s'élever jusqu'à 1h30 aujourd'hui aux heures de pointe, est séduisant.

Pour sa ville comme pour les communes voisines, la mise en place d'un réseau de transport plus performant est une nécessité. « En termes de transports en commun, nous avons été mal traités depuis dix ans, alors même que nous portons le dynamisme économique de la métropole, et avons pour nous une démographie très dynamique » explique le maire. Le quadrant Nord-Ouest et ses 120 000 habitants font selon lui jusqu'ici l'effet d'avoir été un peu délaissés. Saint-Médard, qui compte aujourd'hui 30000 habitants, fait face à une croissance rapide de sa population. S'y ajoute la présence de grands groupes mondiaux (Thalès, Airbus, Dassault, Safran) sur l'aéroparc – une liaison directe et rapide devient indispensable.

Un constat face auquel Jacques Mangon tire la sonnette d'alarme : « Ce territoire ne peut plus supporter de faire l'objet d'une temporisation financière ». L'objectif du collectif semble être moins de s'assurer de la mise en place du tramway, aujourd'hui une quasi-certitude, que de précipiter son arrivée. L'enjeu est de montrer que l'installation du tram est soutenue dans les territoires. « Nous sommes convaincus que nous allons rassembler plusieurs milliers de signataires » avance Jacques Mangon quand il évoque sa pétition, lancée aujourd'hui sur le site internet du collectif. D'après lui, élus locaux, habitants, entreprises et associations sont dans l'attente de dessertes dont le besoin se fait de plus en plus sentir. D'où son désir d'hâter la prise de mesures concrètes, avec pour objectif une réalisation du projet à l'horizon 2020.



moment symbolique : la pétition reçoit ses premières signatures

La Grande Ligne D, un cas d'école ? Ce changement en termes de transports s'inscrit dans une logique plus globale. Comme l'explique Etienne Lhomet, « le développement du tramway périurbain est un phénomène européen, voire mondial. Il s'agissait à l'origine de dynamiser les centre-villes, mais la relocalisation des industries fait que ce qu'on appelait jusqu'ici les « banlieues » deviennent une zone prioritaire. Aujourd'hui, c'est dans les tissus périurbains que ça se passe ». Selon l'expert, la priorité, dans cette 3^e phase des travaux, est d'utiliser le ferroviaire léger pour rapprocher la ville des communes environnantes. Et de commencer à développer de réelles liaisons de banlieue à banlieue : « Bordeaux a été un des meilleurs exemples au monde pour sa revalorisation du centre-ville par le tramway. Le défi aujourd'hui est de poursuivre cette trajectoire exemplaire avec le développement périurbain ». Nouvelle étape, donc, pour un « modèle bordelais » qui doit maintenant accompagner la

volonté affichée de la zone de devenir, à l'horizon 2030, une « métropole millionnaire ».

Faire passer le tram de l'autre côté de la rocade est une démarche nouvelle. Très pratiquée à l'étranger, notamment en Suisse, en Allemagne ou en Autriche, elle repose sur des logiques différentes de celles expérimentées jusqu'ici à Bordeaux : avec des arrêts moins nombreux, un poids du foncier moins lourd et la réutilisation d'un axe ferroviaire préexistant, la ligne D sera structurellement beaucoup moins coûteuse. Elle est de plus une arme très efficace contre l'engorgement des routes : « Apporter le tramway, c'est comme rajouter 2x2 voies à la rocade. L'agglomération en a besoin ». Les effets immédiats sur les embouteillages et les nuisances sonores seront extrêmement bénéfiques - plus encore quand on sait que Bordeaux est la 3ème ville la plus embouteillée de France. A ce constat, s'ajoutent des données écologiques qui ne peuvent que renforcer la décision de la métropole : en termes d'énergie, un tramway est en moyenne dix fois moins consommateur qu'une voiture. Pour Etienne Lhomet, l'urgence est aussi écologique.

Infos supplémentaires et pétition sur : www.urgence-grandeligned.fr



Par Joséphine Duteuil

Credit Photo : Joséphine Duteuil