

SUD-OUEST

Jendredi 21/12/95

TRANSPORT FLUVIAL

Pour la cause des gondoles

Philippe Dorthé, conseiller municipal (PS) de Bordeaux, a écrit hier à Alain Juppé pour lui proposer d'entamer la réflexion sur une véritable politique de transport fluvial à l'échelle de l'agglomération bordelaise. Rappelant sa proposition formulée lundi en conseil municipal sur la mise en service de navettes entre la rive droite et la rive gauche (notre édition d'hier), l'élu bacalanais cite en exemple le port allemand de Kiel, où un ticket de bus urbain permet d'emprunter les navettes fluviales qui stoppent aux pontons de la ville.

« Le système que je vous propose pourrait très facilement desservir les quais de Bacalan à Bègles. Puis, de Bègles, traverser vers Bouliac, desservir ensuite Floirac, la rive droite de Bordeaux, Lormont, Basens, Saint-Louis-de-Montferrand. Certaines embarcations pourraient poursuivre plus loin en amont, permettant ainsi d'atteindre Langoiran, Le

Tourne, Portets et Cadaujac ».

La fermeture du pont de pierre relance aussi le débat sur les transports urbains chez les Verts Gironde. Ceux-ci demandent aux autorités « de réactiver en urgence les cadences de la ceinture de chemin de fer de la CUB et de rouvrir des gares fermées comme celle de la Médoquine », « d'aménager des pistes cyclables et de mettre en œuvre un plan de circulation des deux roues ».

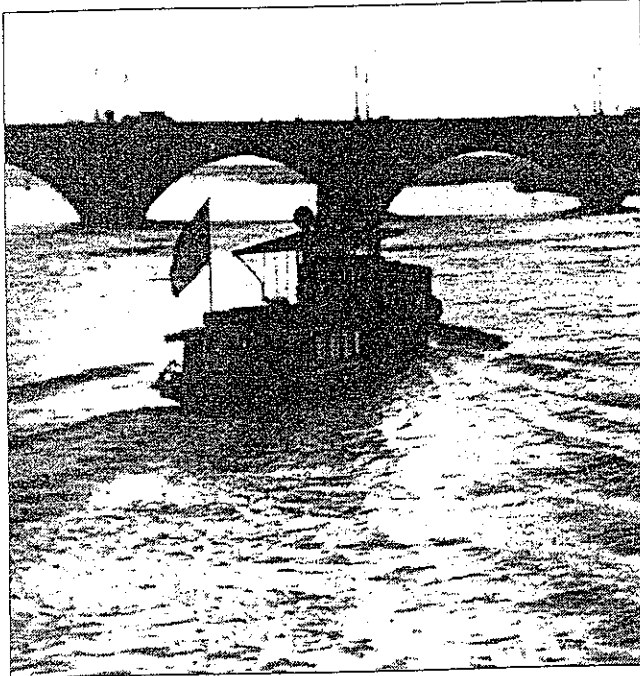
Le groupe communiste à la CUB souligne, quant à lui, « le sous-équipement de structures de franchissement de la Garonne » que révèle la fermeture provisoire du pont de pierre. Les communistes se prononcent à la fois pour la construction d'un tunnel rail-route à hauteur de la rue Lucien-Faure et pour celle d'un « pont urbain avec piste cyclable et passage piétons au droit du boulevard Jean-Jacques-Bosc » (rive gauche, limite Bègles-Bordeaux).

SUD-OUEST
Mercredi 20/12/95

NAVETTES

La traversée à pied marin

Une navette fluviale entre les deux rives est en projet au bénéfice des piétons et des deux-roues



Une gondole en 1946 à proximité du pont de pierre, la tradition bientôt revisitée ? (Photo archives « Sud-Ouest »)

Le « Ville-de-Bordeaux » et l'« Aliénor » vont-ils venir au secours des rives à l'étreinte brisée par la fermeture du pont de pierre ? Ces deux navires, habituellement appointés à Bordeaux, sont pressentis pour assurer très prochainement la navette entre la rive droite et la rive gauche. Une réunion s'est tenue lundi après-midi à cet effet sur le bateau des pompiers de la Communauté urbaine de Bordeaux, amarré quai de Queyries, en présence de représentants de la CUB, du port autonome de Bordeaux et des patrons des deux embarcations.

Selon Francis Poupeau, le responsable du « Ville-de-Bordeaux », les rotations pourraient démarrer très rapidement entre le ponton des pompiers, rive droite, et les Quinconces, rive gauche. Une traversée sans difficultés particulières de navigation pour ces deux bateaux qui peuvent embarquer environ 250 personnes chacun. « Nous tournerions toutes les demi-heures à partir de 7 heures le matin jusqu'au milieu de matinée, la même chose le soir », ex-

plique Francis Poupeau. Les piétons, les vélos et les vélomoteurs trouveraient ainsi moyen d'éviter le détour par le pont Saint-Jean, d'ailleurs beaucoup trop long pour les piétons.

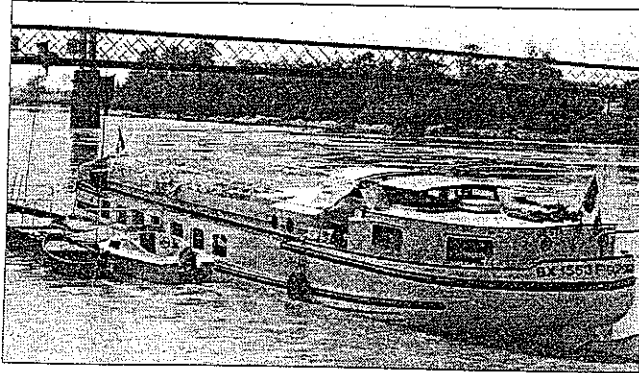
Pour autant, l'ensemble des problèmes n'est pas résolu. La tarification du passage, l'installation d'équipements d'accueil du public de part et d'autre de la Garonne, la durée du service sont sujettes à interrogations. « J'ai déjà consigné tout le mois de janvier », assure Francis Poupeau. Mais la CUB n'avait pas pour autant donné son accord hier au soir, cette desserte impliquant une lourde charge financière pour la collectivité.

Si elle se traduisait prochainement dans les faits, elle ne ferait que remettre au goût du jour une vieille tradition bordelaise, rappelée en séance lundi par le conseiller municipal socialiste Philippe Dorthe : celle des « gondoles », ces petits bateaux à vapeur qui joignaient les deux rives il y a quelques décennies encore. Leur service n'avait été interrompu qu'après-guerre.

J.-D. R.

Vendredi 22/12/95

NAVETTES FLUVIALES

Le « Burdigala »
volontaire

Le « Burdigala » sera peut-être appelé au secours des deux rives (Photo « Sud-Ouest »)

Si tôt la fermeture du pont de pierre, intervenue le week-end dernier, on a reparlé des navettes fluviales qui faisaient le bonheur des Bordelais durant la première partie de ce siècle. Signe d'une certaine nostalgie envers une tradition éteinte, mais aussi d'un réel espoir pour la rive droite désarmée sans « son » pont de pierre. Aujourd'hui, l'espoir est en passe de déboucher sur du concret. En l'espèce, la mise en place d'une navette entre le quai de Queyries et le quai Louis-XVIII, qui satisferait tous les « frontaliers » bordelais pas émus pour un sou par les hautes eaux limoneuses de la Garonne.

La Communauté urbaine de Bordeaux est en négociation depuis le début de la semaine avec différents patrons de navires susceptibles d'assumer ce service. Le problème : le prix. Outre le forfait journalier attribué au responsable du bateau, il faut songer à l'aménagement d'espaces ouverts au public. Mercredi, Marc Lajugie, le secrétaire général de la CUB, se montrait sceptique quant aux possibilités d'utilisation du ponton des pompiers (quai de Queyries) dans les conditions de sécurité requises par un service public.

Toutefois, une solution retient l'attention des élus. Celle offerte par le « Burdigala », une péniche bordelaise transformée pour l'accueil de 74 passagers. Philippe Dorthe, élu (PS) au Conseil municipal de Bordeaux et ardent défenseur du transport fluvial (notre édition d'hier), a rencontré hier matin Denis Gesta, le patron de l'embarcation.

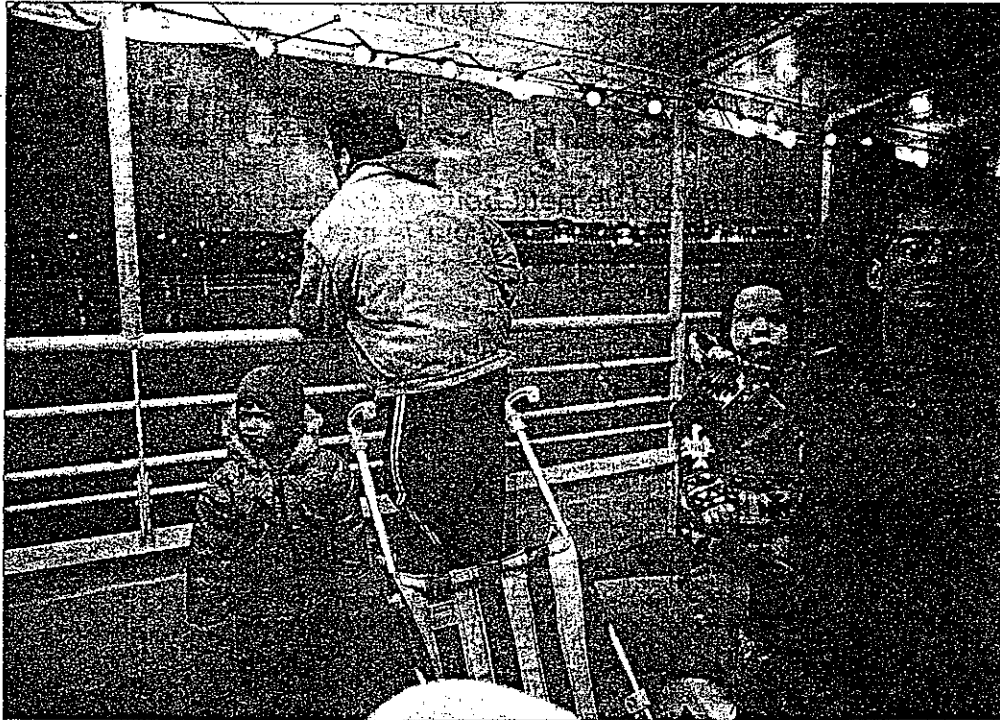
Ce dernier a fixé son tarif à 3 000 francs la journée de rotations de 7 heures à 19 heures. L'élu bacalanais a saisi sur ces bases Hugues Martin, président de la commission des transports de la Communauté urbaine, qui se déclarait hier « satisfait » des contacts pris.

Hugues Martin comptait s'entretenir aujourd'hui du sujet avec Alain Juppé qui, en sa qualité de président de la CUB, est sans doute appelé à prendre une décision rapide sur la question. Si les deux parties tombaient d'accord, il faudrait encore songer à équiper les pontons.

Ce délai passé, il se serait donc écoulé plus d'une semaine entre la fermeture du pont et la mise en service de la navette. Pour les Bastidiens, le temps presse.

J.D.R.

GRAND BORDEAUX



Promenade familiale ou la navette des deux rives
(Photo Rodolphe Escher, « Sud-Ouest »)

NAVETTE FLUVIALE

Bordeaux retrouve sa mémoire

Le « Burdigala », « péniche de transport », assure depuis hier matin une navette passagers entre La Bastide et la rive gauche. Voyage, souvenirs...

HERVÉ JOUVE

Une corne de brume qui retentit. Une péniche qui approche des quais et accoste... Image du passé ? Non ! Depuis hier, en effet, le « Burdigala » assure la navette entre les deux rives, au plus grand plaisir des riverains privés de pont de pierre.

Une initiative heureuse que l'on doit à la volonté des élus, toutes tendances confondues, de ne pas isoler davantage la rive droite.

Pour pallier la fermeture du pont de pierre, où passait la bagatelle de 55 000 voitures par jour, plusieurs solutions avaient été envisagées.

Tous les anciens se rappelaient des temps pas si éloignés où des gondoles, sortes de petits remorqueurs

à vapeur, assuraient la liaison sur le fleuve (1947 pour les dernières).

UNE SOLUTION RENTABLE

Aussitôt pensé, les énergies se rassemblent. C'est le « Burdigala », une péniche refaite pour le transport de passagers et effectuant déjà de petites balades sur la Garonne, qui emporte l'appel d'offres. « Une solution rentable, puisqu'elle revient à 3 000 francs par jour », explique Denis Gesta, capitaine du vaisseau. « Sans doute le moins cher en France », ajoute même Michèle, sa femme. Les voyageurs ne payent pas, mais la rentabilité est déjà assurée.

En ce jour de Noël, plus de 400 personnes ont inauguré la navette. Denis Gesta en attend, lui, de 800 à 1 500 quotidiennement.

Barbe joyeuse, boucle d'oreille des cap-horniers, Denis, maître du bâtiment après Dieu, se découvre

sans pudeur. « Je suis batelier, pas marinier. Venir par hasard à la navigation fluviale, car j'avais le mal de mer. C'est un repas sur l'« Aliénor » qui m'a décidé. Je me suis lancé dans les céréales puis, plus tard, dans le transport passagers. Quoi de plus agréable qu'un repas, une fête ou juste une promenade au fil de l'eau ? »

NOSTALGIES...

Lundi matin, dans les brumes matinales d'après-réveillon, il n'y avait pas foule sur le pont du « Burdigala » (ainsi nommé par hommage au prestige passé). C'est, en début d'après-midi que les curieux ont pointé le bout du nez. Des riverains pressés, pas encore. Plutôt des rêveurs, des promeneurs et des nostalgiques...

André Légise a 73 ans. Il habite Talence et fait le tour de l'agglomération à vélo, « pour garder la forme ». Il se rappelle très bien des gondoles qui accostaient au bord de la place Jean-Jaurès. « Elles se croisaient en permanence. Le port bouillonnait de vie. Les grues fonctionnaient vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Mais la voiture est passée par là. Les gondoles se sont arrêtées, faute de rentabilité. Le port a succombé au modernisme. »

Ils étaient nombreux les anciens, les nostalgiques à faire l'aller-retour sans descendre du bord. L'occasion de prendre des photos, de redécouvrir le fleuve et de vider

la malle à souvenirs. La convivialité au rendez-vous, avec Michèle comme guide pour une promenade du dimanche originale. Car, contrairement à bon nombre de transports en commun, sur le « Burdigala », on dit bonjour, on parle, on répond aux questions. Moins d'une dizaine de minutes et c'est Bordeaux qui retrouve la mémoire. Des bateaux partout comme au début du siècle ? « Ce n'est pas un rêve. Cela reviendra. J'en suis sûr », confie Denis.

Ce n'est pas Philippe Dorthe, élu socialiste et ardent défenseur du transport fluvial, qui va le démentir. Heureux du succès de ce premier jour, il confie : « Il y a une opportunité à saisir. Je vais désormais enfoncer le clou pour entamer une réflexion sur le transport fluvial. Le « Burdigala » est le déclencheur d'une dynamique. Il y a une demande des Basco-lançais ou des Lormontais, par exemple, pour les bus fluviaux. Des navettes complémentaires des transports urbains pourraient être mises en place sur toute l'agglomération ».

Un service qui, en tout cas, changerait le visage de Bordeaux, notre belle endormie.

Tous les jours, de 7 heures à 19 heures, trajet gratuit toutes les demi-heures, entre les escaliers de la porte du Sultan (à proximité de la place des Quinconces) et le ponton de la Caravelle, adjacent à la place Stalingrad.

SUD-OUEST

Lundi 28 / 12 / 95

Succès de la navette fluviale

■ Le « Burdigala », la péniche de transport qui assure la navette fluviale en remplacement du pont de pierre, connaît un succès indéniable. Depuis lundi matin, près de 2 600 personnes ont embarqué pour un trajet d'à peine cinq minutes sur l'embarcation. Denis Gesta, capitaine du bâtiment, espère atteindre prochainement les 800 à 1 000 passagers par jour. Le ponton de la rive gauche devrait d'ailleurs se déplacer vers la place Jean-Jaurès, où plus de bus circulent.

Pour le moment, rappelons que la navette est gratuite pour les piétons et les cyclistes, et assure des liaisons tous les jours, toutes les demi-heures, de 7 heures à 19 heures, entre le ponton de la Caravelle adjacent à la place Stalingrad et les escaliers de la porte du Sultan, à proximité de la place des Quinconces.

Vendredi 23 Décembre 95

En gondole à Bordeaux

L'idée de faire traverser la Garonne en bateau ne date évidemment pas des ennuis de la septième pile du pont de pierre.

À la fin des passages réguliers, lors de la Seconde Guerre mondiale, on avait même atteint ce que certains jugeront comme étant le summum de la modernité : les bateaux effectuant la navette portaient des réclames sur tous leurs bords et sur les cabines.

Bien des siècles auparavant, un premier homme avait traversé le fleuve mais la « Préhistoire » n'en a pas gardé souvenir.

Le premier à avoir laissé son nom lors de la traversée est Charlemagne, allant dans cette campagne contre les sarrasins où son neveu Roland perdit la vie.

Bien des passeurs ont ensuite fait traverser les riverains et les voyageurs, dont les pèlerins se rendant à Saint-Jacques-de-Compostelle.

Les barques se faufilaient entre les navires transportant le vin, le bois, les épices, le sucre... et croisaient parfois les grandes nef ornées portant le roi ou encore Richelieu, embarqués à Blaye. Faire traverser était devenu un vérita-

ble service public. Un édit royal, daté de 1763, fixait les tarifs pouvant être appliqués par le « fermier du passage de la Bastide ».

Les passeurs continuèrent leur service après la construction du pont de pierre en 1822, construction voulue par Napoléon pour aller lui aussi en Espagne, et après la construction du passage pour piétons ajouté en 1870 au pont métallique de chemin de fer, créé dix ans plus tôt pour réunir les gares de Paris-Orléans, de l'État et du Midi. Le pont de service de fer est d'ailleurs souvent appelé la « passerelle ».

En 1865, tandis que Bordeaux annexait La Bastide, le service devint régulier avec l'usage de petits bateaux à moteur sans cabine et à une seule classe. La compagnie s'appelait les Hirondelles.

Devant cette concurrence, les anciens passeurs s'organisèrent dans une autre compagnie : les Gondoles.

Celles-ci étaient plus grandes que les Hirondelles et comportaient deux classes. Il y avait une cabine couverte à l'avant et une autre à l'arrière.

La concurrence était rude. Les bateaux luttèrent pour arriver en

premier à l'appontement unique. Malgré cela, une troisième compagnie était créée en 1868 : les Abeilles. La situation devenait intenable, tant côté sécurité que financier.

Pour le premier, il était décidé que chaque compagnie aurait ses appontements ; pour le second, la lutte s'acheva en 1886 par la fusion des concurrents en la compagnie Gironde et Garonne qui prendra l'appellation de Bordeaux-Océan au début du siècle.

Le public gardera le nom de gondoles. Des gondoles qui, le dimanche, prenaient un petit air de folie en emmenant les clients dans les guinguettes bordant les rives.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, les passages se raréfièrent. Et même de nombreuses gondoles périrent dans le pétrole enflammé lâché par une péniche amarrée au quai de la Souys.

Les gondoles restantes servirent quelque temps pour remplacer des ponts détruits ou à l'enlèvement des nombreuses épaves des navires coulés dans le port et l'estuaire.

Puis vint la voiture, le tram... et les gondoles ont disparu. A moins que...

SUD-OUEST

Lundi 28 / 12 / 95

Succès de la navette fluviale

■ Le « Burdigala », la péniche de transport qui assure la navette fluviale en remplacement du pont de pierre, connaît un succès indéniable. Depuis lundi matin, près de 2 600 personnes ont embarqué pour un trajet d'à peine cinq minutes sur l'embarcation. Denis Gesta, capitaine du bâtiment, espère atteindre prochainement les 800 à 1 000 passagers par jour. Le ponton de la rive gauche devrait d'ailleurs se déplacer vers la place Jean-Jaurès, où plus de bus circulent.

Pour le moment, rappelons que la navette est gratuite pour les piétons et les cyclistes, et assure des liaisons tous les jours, toutes les demi-heures, de 7 heures à 19 heures, entre le ponton de la Caravelle adjacent à la place Stalingrad et les escaliers de la porte du Sultan, à proximité de la place des Quinconces.

Vendredi 23 Décembre 95

En gondole à Bordeaux

L'idée de faire traverser la Garonne en bateau ne date évidemment pas des ennuis de la septième pile du pont de pierre.

À la fin des passages réguliers, lors de la Seconde Guerre mondiale, on avait même atteint ce que certains jugeront comme étant le summum de la modernité : les bateaux effectuant la navette portaient des réclames sur tous leurs bords et sur les cabines.

Bien des siècles auparavant, un premier homme avait traversé le fleuve mais la « Préhistoire » n'en a pas gardé souvenir.

Le premier à avoir laissé son nom lors de la traversée est Charlemagne, allant dans cette campagne contre les sarrasins où son neveu Roland perdit la vie.

Bien des passeurs ont ensuite fait traverser les riverains et les voyageurs, dont les pèlerins se rendant à Saint-Jacques-de-Compostelle.

Les barques se faufilaient entre les navires transportant le vin, le bois, les épices, le sucre... et croisaient parfois les grandes nef ornées portant le roi ou encore Richelieu, embarqués à Blaye. Faire traverser était devenu un vérita-

ble service public. Un édit royal, daté de 1763, fixait les tarifs pouvant être appliqués par le « fermier du passage de la Bastide ».

Les passeurs continuèrent leur service après la construction du pont de pierre en 1822, construction voulue par Napoléon pour aller lui aussi en Espagne, et après la construction du passage pour piétons ajouté en 1870 au pont métallique de chemin de fer, créé dix ans plus tôt pour réunir les gares de Paris-Orléans, de l'État et du Midi. Le pont de service de fer est d'ailleurs souvent appelé la « passerelle ».

En 1865, tandis que Bordeaux annexait La Bastide, le service devint régulier avec l'usage de petits bateaux à moteur sans cabine et à une seule classe. La compagnie s'appelait les Hironnelles.

Devant cette concurrence, les anciens passeurs s'organisèrent dans une autre compagnie : les Gondoles.

Celles-ci étaient plus grandes que les Hironnelles et comportaient deux classes. Il y avait une cabine couverte à l'avant et une autre à l'arrière.

La concurrence était rude. Les bateaux luttèrent pour arriver en

premier à l'appontement unique. Malgré cela, une troisième compagnie était créée en 1868 : les Abeilles. La situation devenait intenable, tant côté sécurité que financier.

Pour le premier, il était décidé que chaque compagnie aurait ses appontements ; pour le second, la lutte s'acheva en 1886 par la fusion des concurrents en la compagnie Gironde et Garonne qui prendra l'appellation de Bordeaux-Océan au début du siècle.

Le public gardera le nom de gondoles. Des gondoles qui, le dimanche, prenaient un petit air de folie en emmenant les clients dans les guinguettes bordant les rives.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, les passages se raréfièrent. Et même de nombreuses gondoles périrent dans le pétrole enflammé lâché par une péniche amarrée au quai de la Souys.

Les gondoles restantes servirent quelque temps pour remplacer des ponts détruits ou à l'enlèvement des nombreuses épaves des navires coulés dans le port et l'estuaire.

Puis vint la voiture, le tram... et les gondoles ont disparu. A moins que...

NAVETTE BURDIGALA

Le succès à fleur d'eau

Depuis lundi, la péniche « Burdigala » assure la navette entre les deux rives du fleuve. Les patrons se félicitent de la fortune de la formule

JEAN-DENIS RENARD

Même si les yeux sont soulignés des cernes de la fatigue, le sourire est là, franc et massif. Depuis lundi, Michèle Gesta vit un rêve. Celui de la réconciliation entre les Bordelais et leur fleuve, célébrée quotidiennement sur le pont du « Burdigala » qui supplée le pont de pierre défaillant. Michèle et Denis Gesta, les patrons de cette ancienne péniche reconverte, s'attendaient bien à ce que les postulants à la traversée se dirigent vers le ponton des pompiers, quai des Queyries, et vers celui des Quinconces (notre édition du 26 décembre). Mais l'affluence les a surpris.

« C'est complet tous les après-midis. Les gens partent rive gauche, ils reviennent ensuite avec leurs paquets. Pendant les vacances, des mamies amènent leurs petits-enfants à bord. Nous avons des habitués dès la première navette, huit à dix à l'aller comme au retour », explique Michèle Gesta, chargée de l'accueil de la clientèle de 7 heures à 19 heures. À la Communauté urbaine de Bordeaux, financeur de l'opération, on confirme ce début d'engouement. 600 personnes ont emprunté la navette le jour de Noël. Plus de 800 personnes l'ont fait hier.

En fonction de la météo, les passagers choisissent de résister à la bise sur le pont ou s'engouffrent entre les parois lambrissées pour humer l'odeur du café autour des tables disposées dans la salle. Le tout dans une ambiance qui épouse fort peu les clichés grisâtres attachés



Il y a du monde sur l'eau depuis lundi entre Queyries et les Quinconces (Photo Rodolphe Escher, « Sud-Ouest »)

aux transports en commun. « Les usagers me posent des questions. J'essaie de leur faire découvrir et aimer la Garonne. Les gens se parlent », explique la patronne.

SOUCHES ET REMOUS

Les conditions de navigation ne sont guère aisées. Posté à la barre de bois verni, Denis Gesta scrute en permanence l'écran vidéo qui lui permet de repérer les troncs d'arbre devant la proue. Si, d'aventure, une brique s'enroulait dans l'hélice, il n'hésiterait pas à se mettre à l'eau pour parer au problème. Il l'a déjà fait, sans combinaison, un 4 décem-

bre dans la Garonne... Autres problèmes, le vent qui plaqué le navire contre le ponton, les remous et les courants. « Je me suis retrouvé avec un courant descendant au ponton des pompiers alors que j'étais à marée montante » cite le pilote à titre d'exemple.

Mais plus que les petits ennuis de la traversée, les patrons du « Burdigala » se soucient des conditions d'accueil des « frontaliers » de la Garonne. Pas d'abri à terre, une signalisation misérable, un éclairage qui laisse pour le moins à désirer sur les lieux d'embarquement, des pontons inadap-

tés... Rien qui ne puisse convaincre les rétifs. « Je pense que la solution idéale serait un départ toutes les 45 mn appréciée Denis Gesta. On pourrait ainsi afficher les horaires. » Pour l'heure, ces problèmes n'ont rien de rédhibitoire. Mais il faudrait sans doute y remédier si le provisoire devait durer. Et le faire savoir rapidement aux propriétaires du bateau.

« Dans quinze jours, je commence à remplir mon carnet de réservations pour l'année. Si rien n'est fait d'ici là, je ne pourrai pas ensuite le louer à la CUB. » L'avertissement est signé Denis Gesta.

A BORD

Les usagers applaudissent

Claude Dugény, retraité

« Cette navette est très pratique. Je suis bordelais depuis très longtemps et je me souviens avoir emprunté les gondoles en compagnie de ma mère.

Elles nous déposaient du côté de la Bourse ou ici, aux Quinconces, pour la Foire de Bordeaux. Aujourd'hui, je prends le bateau parce que je vais au Bouscat.

« Je suis favorable à la poursuite des navettes. A 3 000 francs par jour, je pense que l'on peut se la payer ! Et si une étude montre que la formule serait rentable pour un trafic de Floirac à Bacalan, pourquoi ne pas le faire ? Mais il ne faudrait pas que la mairie noie le poisson en masquant ainsi le manque de ponts à Bordeaux.

« Nous, à La Bastide, nous avons toujours été les laissés-pour-compte. Auparavant, je me promenais à Queyries. Au-



jourd'hui, c'est Beyrouth, je n'y vais plus.

Le docteur Jault (conseiller municipal socialiste de Bordeaux et conseiller général de La Bastide, NDLR) a parlé de la commune libre de La Bastide. Pourquoi ne pas aller au bout de cette idée ? »

Gérard Pont, fonctionnaire hospitalier

« J'habite Talence et je vais déjeuner sur la rive droite avec mon fils, Anthony. Je suis venu en bus de Talence, je reprendrai le bus de l'autre côté pour aller à la Benaugue.

L'idée de cette navette est très bonne; elle rappelle un temps que nous n'avons pas connu. Je la prends aussi pour montrer la Garonne à mon fils.

« Bordeaux a besoin de ce petit attrait touristique supplémentaire. Contrairement à ce qui se fait ailleurs, la ville utilise très peu son plan d'eau. A La Rochelle, on peut prendre une navette qui appartient au réseau de tramway. Ici, on pourrait imaginer un bateau de la CGFTE.

« Mais les quais sont déserts et les rives sont sales. La gare d'Orléans n'est pas très appétissante en face... On a démontré toutes les grues du port



(Photos Rodolphe Escher)

pour des raisons esthétiques. Au moins, elles étaient folkloriques. J'ai connu cet endroit riche en activités quand j'étais lycéen à Claveau. Mais nos enfants n'ont rien pour se souvenir du Bordeaux du temps de l'arachide. »

Les autobus du fleuve

L'association Amarrages, présidée par l'élu socialiste Philippe Dorthe, vient de présenter son projet de bus fluviaux. L'ambition au service du public

HERVÉ JOUVE

« Je souhaite que 1996 soit l'année du fleuve à Bordeaux. » L'élu socialiste Philippe Dorthe aime le fleuve. Devant une assemblée de riverains, élus et particuliers, tout en se targuant du succès du « Burdigala » — près de 1200 passagers par jour —, il s'est fait une fierté de présenter son projet de bus fluviaux. Un dossier bouclé très rapidement pour profiter de la dynamique créée.

« Je me positionne comme un amoureux du fleuve. Il faut que toutes les bonnes volontés de droite comme de gauche aboutissent », explique Philippe Dorthe, qui milite pour la mise en place d'un véritable réseau de transport fluvial. Ce qui est devenu banal à Kiel ou à Londres serait une première en France.

La fermeture du pont de pierre a amorcé la prise de conscience collective. Réflexion qui débouche sur plusieurs constats : le besoin d'un ou deux autres ponts et de transports complémentaires.

D'AMBÈS A LANGOIRAN

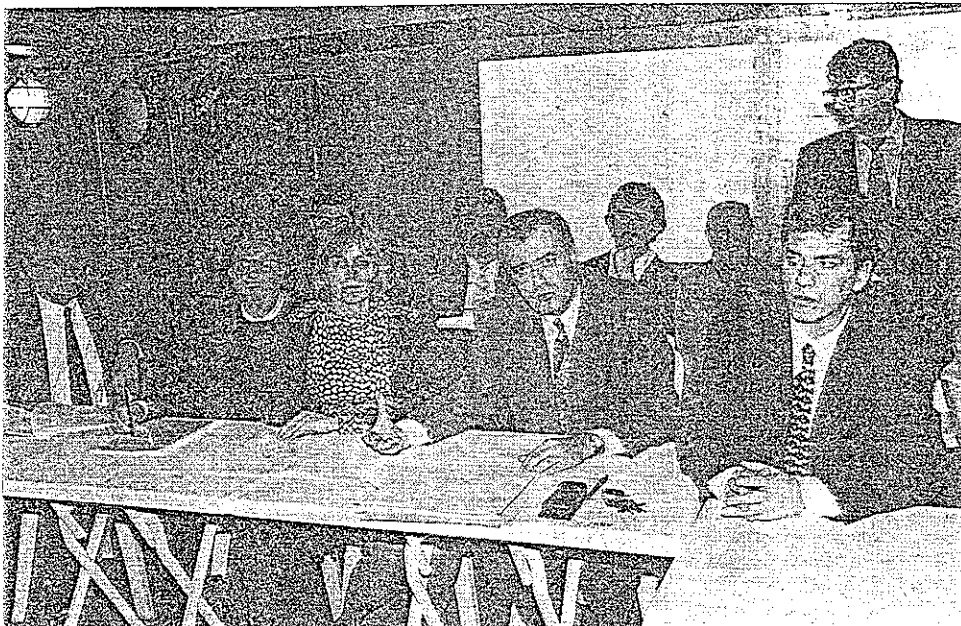
La complémentarité des autres modes de transport existants ou à venir, c'est ce que propose Amarrages, l'association créée et présidée par Philippe Dorthe. Le réseau de transport fluvial devrait desservir par haltes successives les rives de la Garonne, d'Ambès à Langoiran.

Escales retenues : Saint-Louis-de-Montferrand, Lormont, Bordeaux (les deux rives), Bègles, Floirac/Bouliac, Cadaujac, Portets, Langoiran/Le Tourne. « Ce grand réseau fluvial de service public sera en parfaite cohérence avec une politique départementale de développement du tourisme fluvial », estime Philippe Dorthe.

Le parcours est calculé en tenant compte de trois zones (hypercentre, urbain et garonnais) avec une fréquence adaptée à chacune d'elles : il prévoit des navettes toutes les douze minutes, toutes les heures et une fois par jour de 6 heures du matin à 20 heures.

Au total, quatorze dessertes (dont sept appontements déjà existants) et trois bâtiments pour une vitesse moyenne de 18 à 28 km/h.

Le bateau-bus pourrait transporter de 60 à 80 passagers et accueillerait aussi un point-press, petit déjeuner, infos touristiques, toilettes, point-éponge...



Présentation du projet de transport fluvial aux élus et habitants des deux rives (Photo Daniel)

« Ce n'est pas seulement un réseau. C'est un plus qui pourrait drainer une économie liée au fleuve, à la rivière, à la mer et bien sûr attirer des investisseurs. Cette démarche est à la portée de la CUB et des collectivités territoriales. Nous avons une page d'histoire locale à écrire ! », confie Philippe Dorthe.

ACCUEIL FAVORABLE

L'accueil de certains élus riverains — ceux qui étaient présents en tout cas — est favorable, à commencer par Jean Touzeau, maire de Lormont et vice-président de la CUB : « Ce projet est d'un très grand intérêt et a le mérite de structurer une proposition qui correspond à un besoin, une attente. Les difficultés de franchissement du fleuve font partie du quotidien pour les habitants du secteur nord. Le dossier tombe à point et pourra compléter le schéma de déplacement urbain qui est en train de se mettre en place ».

Gilles Savary, conseiller municipal socialiste, avait tenu, lui, à faire le déplacement pour assurer de son soutien les membres d'Amarrages. « La navette assurée par le "Burdigala" marque une première victoire ».

C'est un gage de réussite pour l'avenir. Il y a dans ce fleuve un site exceptionnel. La ville doit retrouver son âme passée.

On n'aurait jamais dû abandonner la Garonne. L'aventure qui commence ne se terminera pas de sitôt.



La péniche « Burdigala » : amorce d'un réseau fluvial plus vaste ? (Photo R. Escher)

Combien ça coûte ?

■ L'investissement initial (embarcadères, bateaux, zone technique et locaux administratifs) serait de l'ordre de 24,3 millions de francs, plus 4 millions pour l'accessibilité aux handicapés. Les frais de personnel (12 navigants et 5 administratifs) atteindraient 3 MF.

Le coût d'exploitation net pour les infrastructures (équipement, outillage, maintenance) et les bateaux (consommation, maintenance, assurance, réparations, nettoyage...) devrait être de 3,2 MF. Soit un total des dépenses de 30,5 MF pour la première année.

Les dépenses tomberont à 6,2 MF ensuite. Le total des recettes serait, lui, prévu à 4,5 MF. Les prévisions les plus basses faisant état de 3 000

passagers par jour à 4 F le billet.

Le déficit est là. Il reste à le répartir sur toute l'année entre les communes-étapes. « Le déficit est programmé mais maîtrisé. Il faut garder à l'esprit : avant tout, le concept de service public », confie Philippe Dorthe.

D'autre part, les membres d'Amarrages souhaitent le maintien de la navette fluviale qu'assure le « Burdigala ». Maintien assujéti à un investissement immédiat nécessaire à la mise aux normes des pôles d'amarrage. Le coût total de cette opération est de l'ordre de 1 MF dont 60 % récupérables pour le projet définitif.