ON EN PARLE

Portes ouvertes à L'Annexe B

BORDEAUX Située dans le quartier du Grand-Parc à Bordeaux, l'Annexe B est un espace dédié à la création contemporaine. Lieu de travail et de diffusion, il regroupe trois structures culturelles, l'agence Créative, Bibliotheca et MC2a, une trentaine d'artistes plasticiens et créateurs. Un programme de résidences d'artistes ponctue la vie du lieu pour créer des passerelles entre lieux d'art et espaces de fabriques à l'échelle internationale. L'Annexe B, ancienne annexe du lycée Condorcet, ouvre se s portes aujourd'hui de midi à 19 heures. Pause déjeuner conviviale ou visite d'expert, l'occasion de découvrir la création contemporaine et la vingtaine d'artistes et collectifs qui seront présents.

Annexe B, rue Jean-Artus, Bordeaux Grand-Parc.

L'économiste Thomas Piketty en conférence ce jeudi

BORDEAUX L'économiste français Thomas Piketty vient de publier un nouvel ouvrage « Capital et idéologie » aux éditions du Seuil. Son précédent « Le Capital au XXIe siècle » s'est vendu à 2,5 millions d'exemplaires. Il sera ce jeudi soir à partir de 19 heures au TNBA à Bordeaux (grande salle Vitez). Il animera une conférence sur le thème des inégalités, qui renvoie à sa dernière publication. Cette rencontre s'inscrit dans le cadre de notre cycle de conférences « Héritages en question » en partenariat avec la librairie Mollat et l'Université Bordeaux Montaigne. L'entrée est libre et sans réservation.

Des femmes pilotes de ligne combattent les clichés

BORDEAUX Comment susciter chez les filles l'envie d'exercer le métier de pilote ? Tel était l'objectif de la rencontre organisée entre midi et deux, ce mardi, au collège Saint-Genès La Salle de Bordeaux. 200 jeunes, en majorité des collégiennes, étaient conviés à cet échange. Le but : casser les clichés, « tenaces », admet Émilie Vaast, ingénieure conception moteur chez Ariane et marraine de l'association Elles bougent. Deux copilotes femmes étaient invitées à témoigner : Juliette Raynal et Alice Fontin.

Dépistage des AVC : une première médicale

MÉDOC Le programme Protect-AVC Médoc est une première médicale en France. Comme son nom l'indique, c'est sur la presqu'île médocaine qu'il est mis en place. Il s'agit de permettre aux patients « à risque » par rapport à la survenance d'un accident vasculaire cérébral (AVC) de passer chez leur pharmacien un électrocardiogramme de dépistage. 14 pharmacies sont parties prenantes, dont les 4 qui se trouvent à Lesparre-Médoc. L'électrocardiogramme est réalisé grâce à un outil mis au point par une société néerlandaise. Le résultat est disponible en moins d'une minute. L'expérimentation doit permettre de « balayer » une population bien ciblée sur une période de deux à trois mois

La gratuité des transports divise

BORDEAUX MÉTROPOLE Les transports sont devenus gratuits à Dunkerque et à Libourne. À l'échelle de la métropole bordelaise, la gratuité fait aussi débat avant les élections municipales

Clément Guerre
gironde@sudouest.fr

À Dunkerque, le succès de la gratuité des bus, depuis 2018, « a rouvert des pistes de réflexion à Bordeaux six mois avant les élections municipales », reconnaît l'économiste Guillaume Pouyanne, enseignant à l'Université de Bordeaux. L'agglomération du Nord, 200 000 habitants, est depuis l'année dernière la plus grande commune française où les transports sont 100 % gratuits. 32 villes, comme Niort et Libourne, se sont tournées vers ce modèle en France.

La Métropole bordelaise a jusqu'à maintenant exclu cette hypothèse, jugée trop coûteuse. Mais ce modèle y serait-il applicable ? Et quelles en seraient les conséquences ?

Trois universitaires spécialistes des transports collectifs ont tenté de répondre, lundi soir, dans le cadre d'un débat du Forum urbain, aux Archives de Bordeaux Métropole. Pour eux, la gratuité de Dunkerque n'est pas transposable à Bordeaux. Mais l'expérience ouvre des pistes, notamment la gratuité partielle, le week-end ou pour les étudiants.

Dunkerque partait de loin

Les chiffres sont flatteurs à Dunkerque. Depuis que la commune a aboli les tickets de bus, en 2018, la fréquentation dans les transports a bondi « de 85 % la première année », révèle Claire-Marine Javary, chargée d'étude au bureau d'étude VIGS (Villes innovantes et gestion des savoirs). Selon elle, « la gratuité a été un choc psychologique » pour les habitants de l'agglomération où la voiture demeure le mode de transport numéro 1. À Dunkerque, la gratuité des bus s'est en plus accompagnée d'un renouvellement de 100 % des vieux bus et d'une piétonnisation du centre-ville, offrant de la place aux vélos.

> « À Bordeaux, on cherche à diriger les usagers de façon plus cohérente car les trams sont déjà saturés »

Selon les experts, la gratuité à Bordeaux aurait des conséquences sociales et environnementales positives. Avec « plus de déplacements doux et une augmentation du pouvoir d'achat des usagers », explique Maxime Huré, enseignant-chercheur à Sciences Po Bordeaux. Cependant, le nombre de passagers exploserait dans les trams et les bus bordelais.

Et pour répondre à cette forte demande, « les coûts d'équipement en nouveaux transports seraient difficilement finançables », indiquait Jean-Marc Offner, à Bordeaux, « on cherche plutôt à diriger les usagers de façon plus cohérente car les trams sont déjà saturés », a ajouté le directeur de l'agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine, a'urba.

Les villes qui sont passées à la gratuité, Châteauroux, Dunkerque ou Libourne, avaient des bus peu remplis et ne récoltaient que peu de recettes tarifaires.

Gratuité partielle

Le financement des transports est l'autre enjeu de la gratuité. D'après Maxime Huré, la billettique payée par les usagers représente entre 12 et 17 % de la part de fonctionnement des trams et des bus (le versement transport, financement des entreprises, représente 50 %, les subventions publiques 35 %). Passer aux transports gratuits à Bordeaux représenterait une perte de 80 millions d'euros par an. Pour le spécialiste, « charge aux élus d'aller chercher de nouveaux financements s'ils souhaitent la gratuité ». Les recettes de stationnement des voitures peuvent être « un budget de compensations », selon l'enseignant. Autre possibilité, les rentrées d'argent indirectes dues au dynamisme généré par la gratuité sur le territoire.

Pour Bordeaux Métropole, qui s'est déjà exprimé sur le sujet, la gratuité des transports n'est envisageable que dans les réseaux où les recettes couvrent une faible partie des coûts de transport, ce qui n'est pas le cas à Bordeaux.

Si la gratuité totale n'est donc pas envisagée à Bordeaux, l'une des pistes avancées au Forum urbain a été la gratuité partielle. « Pour les 100 000 étudiants à Bordeaux ça coûterait un million d'euros », estime Loïc Prud'homme, le député de la France insoumise dans la 3e circonscription de la Gironde, présent au débat comme spectateur. Pour Guillaume Pouyanne, de l'Université de Bordeaux, les transports gratuits le week-end « seraient aussi une façon de remplir les trams qui roulent de toute façon ».

Dans la salle, lundi soir, la gratuité des transports n'était pas l'unique revendication. Les citoyens ont aussi réclamé une meilleure qualité de service dans les transports de la métropole.

Alain Juppé, ex-président de Bordeaux Métropole , avait déjà refusé la gratuité des bus et des trams. PHOTO ARCHIVE QUENTIN SALIGNER

REPÈRES

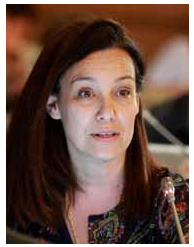
+85 %
de fréquentation à Dunkerque dans les transports gratuits la première année, en 2018.

25 %
des usagers du centre-ville de Dunkerque ont utilisé le bus sur des trajets qu'ils réalisaient en voiture avant la gratuité totale des transports publics en 2018.

80
c'est, en millions d'euros, les recettes qui proviennent de la billettique (abonnements et billets à l'unité) pour les transports de la métropole bordelaise. Le budget de fonctionnement de 230 millions d'euros.

3 QUESTIONS À...

Emmanuelle Ajon
Vice-présidente PS du Département et élue bordelaise d'opposition



Emmanuelle Ajon, élue PS à Bordeaux. PHOTO FABIEN COTTEREAU

1 Vous souhaitez que chaque habitant de la métropole Bordelaise ait le même droit à la mobilité ?

Nous devons nous battre pour que chacun puisse se déplacer à la hauteur de ses moyens et ce, quel que soit l'endroit où il habite dans la métropole. Chacun doit avoir le même droit à la mobilité. Et ce droit doit être garanti par un maillage pertinent du territoire, prenant en compte tout autant les particularités de quartier, comme celui de la Benauge (dessertes, fréquences, absence de Vcub), celui de Caudéran (absence de tramway, blocage du BHNS) ou celui de l'hypercentre (réduction de la voiture, stationnement) que la combinaison d'une offre de transports, publics comme privés, collectifs comme individuels. Nous ne pouvons nous satisfaire d'une telle différence de qualité de service selon les quartiers de Bordeaux, et donc, selon les Bordelais.

2 Les freins à la mobilité participent selon vous à la fracture sociale ?

Oui. Et pour lutter contre les fractures sociales et changer les habitudes vers des modes de déplacements plus respectueux de l'environnement, il faut commencer par permettre à tous de se déplacer autrement, et, particulièrement, lever les freins à la mobilité responsable pour les plus jeunes, bien souvent plus conscients de l'urgence climatique que leurs aînés.

3 Vous proposez donc la gratuité des transports pour tous les jeunes ?

Tout d'abord, je trouve que c'est un scandale que nous attendions encore la mise en place de la tarification sociale et solidaire. C'est une urgence et il faut décider d'une date pour sa mise en place. Mais pour changer l'avenir, il faut commencer par les plus jeunes. Je propose donc la gratuité pour tous les enfants sur notre réseau comme l'a fait Paris avec les moins de 12 ans (Actuellement, le réseau de transports en commun de la Métropole est gratuit pour les enfants de moins de 5 ans : NDLR). Mais je crois qu'il faut être plus ambitieux et proposer la gratuité pour les moins de 16 ans, voire de 18 ans. Il faut changer les choses et lever les freins à la mobilité en montrant aux nouvelles générations qu'ils peuvent faire autrement.

Stella Dubourg

« Avant, les bus circulaient à vide »

LIBOURNAIS Les transports sont gratuits depuis bientôt dix ans à Libourne. Un réseau élargi depuis peu

À Libourne, cela fait presque dix ans que les bus sont gratuits. Cette initiative, qualifiée aujourd'hui par certains d'avant-gardiste, s'appuyait sur un constat : lorsqu'il fallait payer son voyage, les bus circulaient à vide. « Les gens nous reprochaient de voir défiler leurs impôts », relate le maire Philippe Buisson qui, à l'époque, faisait déjà partie de la municipalité. Les recettes annuelles (la vente de tickets) s'élevaient à environ 220 000 euros. « La volonté de la mairie de Gilbert Mitterrand a été de dire : on va s'asseoir sur ces recettes et voir si les bus se remplissent. »

Quelque temps plus tard, le constat est implacable : les bus se sont garnis. « Ça a rendu l'impôt efficient », note l'édile qui rappelle néanmoins que le dispositif est financé par le versement transport, une contribution locale des employeurs qui ont 11 salariés ou plus.

La gratuité du réseau de transports a aidé surtout les personnes précaires et/ou en mal de mobilité et les jeunes. D'ailleurs, avant de généraliser ce libre accès, ce sont d'abord les moins de 18 ans qui en ont bénéficié du 1er janvier 2009 au 1er janvier 2010.

Adapté aux villes moyennes

Si, aujourd'hui, l'exemple de Libourne fait la Une des journaux télévisé à chaque fois que le sujet de la gratuité des transports réapparaît, Philippe Buisson se garde bien de donner des leçons. « Je ne suis pas sûr que cela soit transposable dans de grandes agglomérations ou métropoles. En revanche, je pense que ce dispositif est pertinent pour des villes moyennes ou des petites agglos où le fait de prendre les transports en commun n'est pas un réflexe. »

Depuis le 1er janvier 2013, c'est la Communauté d'agglomération du Libournais (Cali) qui a hérité de la compétence transport. Un réseau qui, depuis septembre, rayonne bien au-delà de Libourne. En effet, Calibus dessert désormais l'ensemble des 45 communes de la Cali soit par du transport à la demande, soit via son réseau de neuf lignes « urbaines et non urbaines ». Une navette électrique à la demande,, la Bastidette, a aussi vu le jour au sein de la ville centre.

Linda Douifi

Le réseau de bus Calibus a été élargi récemment à l'ensemble de l'agglomération libournaise. PHOTO ARCHIVES STÉPHANE KLEIN

Samedi 23 novembre

> à 9 h 00 Maxi Cross Trophée Intersport
> à 9 h 30 Courses USEP Cross Out
10 km SUD OUEST > à 11 h 30
> à 11 h 20 et 11 h 35 Sport Adapté
> à 12 h 30 Course des collectivités
> à 13 h 15 La marche nordique
> à 14 h 00 Laser-Run Cross
> à 14 h 00 Relais Cross
> à 14 h 35 Le Bike & Trail
Burdi Cross Color > à 15 h 30

Dimanche 24 novembre

> à 8 h 45 Masters
> à 9 h 10 Cross court
> à 9 h 30 et 9 h 50 Cadets / Cadettes
> à 10 h 10 et 10 h 30 Juniors
Challenge RUBAN ROSE > à 10 h 45
> à 11 h 00 family Run Trophée Carrefour Market
> à 11 h 25 Course des entreprises
> à 11 h 55 Esprit « Dorian »
> à 12 h 20 Espoirs masculins
> à 12 h 50 et 13 h 05 Minimes
> à 13 h 20 et 13 h 35 Benjamin(e)s
> à 13 h 50 Espoirs filles Seniors AS fém.
> à 14 h 15 et 14 h 25 Poussins / Poussines
> à 14 h 35 Seniors AS masc.
> à 15 h 15 et 15 h 25 Éveil Athlétisme
> à 15 h 35 Balade des Pitchouns

Gujan-Mestras
RENAULT | ZE · VEOLIA · AUCHAN