

Contribution à la concertation pour la liaison gare Saint-Jean de Bordeaux/aéroport de Bordeaux-Mérignac.

Gérard CHAUSSET adjoint au Maire de Mérignac, Président de la Commission Transport de Bordeaux Métropole.



Des besoins multiples

Relier de façon efficace la plateforme aéroportuaire de Bordeaux Mérignac à la gare Saint Jean via le centre-ville est une nécessité.

Pôle économique régional de premier plan, 20 000 emplois dont 7 000 sur l'aéroport et le premier centre commercial d'Aquitaine et hôtelier sont de fait adossés à cette zone avec ces 4.5 millions de voyageurs. Premier constat cet ensemble est un aspirateur voiture. Le besoin d'offrir un transport alternatif à la voiture, rapide et directe depuis le centre-ville mais également de périphérie à périphérie est urgent. Au de-là du choix d'un TCSP, la diversité des zones d'emploi et des origines-destinations impliquera de mailler le réseau avec des lignes performantes.

Pour information de nombreux aéroports internationaux sont reliés par des systèmes de transports par cars sans modes lourds. Par exemple on est plus rapidement à Roissy par car depuis l'Opéra qu'avec le RER B. Toulouse et Lyon on fait le choix de relier leur aéroport par un mode Lourd Tramway.

Aujourd'hui existent :

- le tram A
- la liane 1 et la liane 11

La difficulté de desserte en transport collectif du secteur vient du déficit qualitatif des liaisons Nord-Sud pour lesquelles la structure radiale du réseau répond difficilement aux déplacements de périphérie à périphérie proches de la Rocade.

Même avec un TCSP, Il sera nécessaire de travailler le maillage du réseau, d'améliorer les liaisons nord sud ainsi que les déplacements à vélo et piéton qui sont les «grands malades » du secteur.

Des progrès récents

Pour autant en quelques années un saut qualitatif a été réalisé pour par le transport public. En effet il n'y a pas encore si longtemps, en 2008, il n'y avait aucune ligne régulière du réseau bus de l'agglomération qui reliait ce centre économique au centre de l'agglomération bordelaise, hormis la navette de la Chambre de commerce « jetbus ».

En 6 ans, la liane 1 a montré sa pertinence tant pour les voyageurs que pour les salariés mais elle doit gagner en efficacité et rapidité.

Des aménagements spécifiques, des couloirs de bus ont été également été réalisés ce qui permet à cette ligne plus de régularité.

Les résultats sont là : Fréquentation annuelle de la Lianes 1 :

⇒ Evolution positive constante d'année en année

⇒ +4.8% entre 2011 et 2012 / +9.6% entre 2012 et 2013 / +16.4% entre 2013 et 2014
soit 2 982 068 voyageurs

Comptages montées / descentes à l'arrêt « Aéroport »

11 janvier 2011 = 260M / 231D

7 mai 2013 = 833M / 744D

Ainsi on peut considérer que les montées et les descentes annuelles de l'aéroport représentent 20 à 25 % de la charge annuelle de la liane.

Une attente et des inconnues

Aujourd'hui se pose la question de la poursuite des aménagements et des conditions à mettre en œuvre pour un transport efficace et efficient.

Les études du Schéma directeur menées depuis plusieurs années ont démontré la faisabilité d'un transport en site propre (Tramway, BHNS, liaison TER avec Pessac alouette), hormis le câble qui a été étudié, il n'y a pas d'obstacles techniques. La distance, environ 4.7 km entre le carrefour des 4 Chemins et le terminal aéroportuaire, les emprises, le franchissement de la rocade sont tout à fait maîtrisables.

La véritable inconnue est la prévision du trafic voyageur, puisque les dernières études menées par SYSTRA avançaient deux mille montées jour à l'horizon 2020. L'arrivée de la LGV en 2017, impactera nécessairement le trafic voyageurs, notamment sur les vols Paris et Bordeaux, 800 mille voyageurs en moins sont prévus.

L'augmentation du trafic de l'aéroport par le développement des vols low-costs pourra peut-être compenser à terme la baisse du trafic sur Paris Bordeaux, mais ne viendra pas nécessairement gonfler la fréquentation du TCSP.

Ainsi la mise en œuvre d'une infrastructure n'a de sens que sur une vision à long terme, mais ne résoudra pas l'ensemble des problèmes sans une approche globale de la mobilité sur le secteur.

Le TER complémentaire

La liaison rapide aéroport/gare Saint Jean par le raccrochage du TER à Pessac Alouette est une solution complémentaire intéressante, mais qui a ses limites. Une étude menée par TBC en 2013, démontrait que moins de 50 % des vols pouvaient être mis en correspondance avec un TER. Mais la mise en œuvre de la troisième voie de la Rocade, avec une utilisation dédiée, pourrait permettre à cette solution d'être plus pertinente et d'éviter les investissements lourds.

Définir une stratégie

Si les premières études réalisées sur ce tronçon mettaient en avant des prévisions de trafic plus proche d'une solution BHNS que du TRAMWAY, à **ce niveau d'étude, il nous semble plus judicieux de ne pas se focaliser sur le mode mais** de faire des propositions sur le tracé et le principe de liaison.

Il est nécessaire d'avoir une infrastructure en site propre intégrale, avec une trace directe, à bas coûts, en voie unique et croisement aux stations, avec 4 stations plus le terminus pour avoir une vitesse commerciale attractive.

Quel tracé ?

Une liaison rapide, avec une « trace directe » entre le carrefour des 4 Chemins et le site aéroportuaire.

Le départ de la trace se situe à Mérignac au niveau du carrefour des 4 chemins, (débranchements Tram si tram), avenue de la Somme en suivant dès son début l'avenue Kennedy jusqu' à l'aéroport, pour une distance d'environ 4.7km.

Pour réduire le temps de parcours et le coût de l'infrastructure en maximisant le potentiel de voyageurs jusqu' à l'aéroport, il est envisagé deux stations avant le franchissement de la rocade entre le débranchement des 4 Chemins et la rocade deux stations :

- **Première station Matosinhos** à 900 mètres de distance entre les 4 Chemins et le 16 av Kennedy au niveau de l'avenue Matosinhos qui permet d'être en contact avec le centre commercial à 400 mètres à pied. Le positionnement permet de rayonner à pied sur une grande partie de la zone commerciale et pas uniquement sur Mérignac soleil.
- **On peut prévoir un trottoir roulant extérieur entre la station et Mérignac soleil.**
- Le TCSP poursuit sur Kennedy jusqu' au croisement de l'avenue Henri Vigneau.
- **Seconde station Kennedy (700 mètres) :** à l'angle de l'avenue Henri Vigneau qui permet l'accès au parc d'activité Chemin long, aux magasins de bricolage et culturel sur la zone et au « village du Meuble ».
- Le TCSP poursuit en franchissant la rocade toujours sur Kennedy jusqu' à la troisième station au niveau de CADERA.

Troisième Station CADERA (1.2km) au niveau de l'allée des Acacias qui permet de desservir les entreprises et le début de la zone hôtelière.

Le TCSP poursuit jusqu'au rond point avant l'entrée sur le site aéroportuaire au niveau de l'avenue de Beaudésert.

Quatrième station Beaudésert (800m) qui se situe au cœur du site hôtelier.

Le TCSP poursuit jusqu' à son terminus à l'aérogare avec retournement.

Il peut rejoindre directement l'aérogare en passant au milieu du parking.

Une infrastructure innovante

Le choix proposé est une infrastructure en **voie unique en site propre intégral** (y compris pour le BHNS). Le passage de la rocade peut se faire ainsi sur l'ouvrage existant (sous-réserve technique).

Pour le Tramway la plateforme hors station est en **ballast**. Les **réseaux ne sont pas déviés** sauf nécessité absolue.

Pour un BHNS, la plate forme est également en voie unique, pas de déviation de réseaux.

Les croisements des TCSP se font en station. L'inter distance étant suffisamment longue 700 à 900 mètres permet une vitesse rapide.

La conception générale est robuste et économe, tous les postes de dépenses sont prévus pour descendre le cout de l'infrastructure Tramway en dessous de 15 millions € du kilomètre.

La voie unique avec une emprise de 3 m pour le tram ou 3.5 m pour le BHNS diminue au maximum les acquisitions foncières

Le financement du dernier kilomètre entre Beaudésert et le terminus pourrait être financé par emprunt par la société aéroportuaire.

Dans le cas de figure du choix d'un TCSP TRAMWAY : des améliorations sur la ligne A sont possible, il est proposé de raccorder la ligne A avec la Ligne C à porte de Bourgogne, ce qui permettrait de faire **des missions directes Aéroport Gare Saint-Jean sans rupture de charge.**

Quelle priorité ?

Ce projet paraît pertinent sur le long terme, mais il est nécessaire au préalable de bien évaluer sa fréquentation après l'arrivée de la LGV ainsi que le potentiel de voyageurs de la zone commerciale et les salariés des entreprises du secteur. Il faudra évaluer également l'impact d'une rupture de charge si on est en mode BHNS.

Pour l'agglomération, il est important de ne pas abandonner les projets qui assurent un maillage fort du territoire intra-rocade et préparent l'arrivée de la LGV :

- Tramway Ligne D
- Tram Train du Médoc

- TCSP vers Saint Médard
- TCSP vers Gradignan
- Antenne tramway ligne B de la gare à la Victoire...
- Maillage avec le réseau ferré ligne de ceinture, triangle des échoppes et Médoquine

Envisager la construction de cette liaison vers l'aéroport paraît néanmoins indispensable pour notre métropole. Le choix sera politique.