

## Décidons en connaissance de cause !

Réponse à Michel LABARDIN et Alain CAZABONE, Maires de Gradignan et de Talence

### Mise au point sur le Schéma Directeur et Opérationnel des Déplacements Métropolitain et des études de faisabilité d'un Tramway.

Lancé en Avril 2011, le SDODM s'inscrit dans l'histoire de la planification des transports de l'agglomération avec le souci de concilier à la fois le développement des transports avec le développement urbain et d'optimiser le réseau actuel de transports en communs.

Il marque, en cela, un tournant dans l'approche des transports. Le schéma directeur des déplacements communautaires (SDDUC) de 1996 démontrait qu'il était possible d'insérer un transport performant de surface tout en permettant aux autres modes de déplacements de coexister.

Les 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> phases du tramway sont alors réalisées pour desservir les grands pôles générateurs de déplacements que sont la gare Saint-Jean, le Campus ou le CHU et soutenir les projets urbains développés dans les centres villes. Cette même logique anime les extensions du tramway.

Or, le SDODM se propose de relire le réseau de transports au regard du développement urbain de l'agglomération pour parvenir à synchroniser les rythmes de construction avec le niveau de desserte dans une logique d'urbanisme négocié et de compléter le maillage du réseau de transport pour lui donner la possibilité de concurrencer l'usage de la voiture solo.

Aussi pour répondre au propos de l'article de Sud Ouest, le président de la CUB n'a jamais lancé d'études pour la 4ème phase du Tramway. Il n'y a pas de 4ème phase du Tramway. Cela ne veut pas dire qu'il n'y aura pas pour autant des choix de Tramway, c'est tout l'intérêt des études du SDODM, elles permettent aux élus de faire des choix politiques et de décider en connaissance de cause. Il n'y a donc pas de panique, nous sommes au niveau des préconisations techniques. Une seule chose est sûre, le Père Noël n'existe pas.

Contrairement à ce qui est dit dans l'article de Sud Ouest, la seule décision de vendredi a été de valider les tracés et l'occurrence celui proposé par les Maires de Gradignan et de Talence !

Le SDODM a défini 53 axes de déplacements pour lesquels 4 corridors ont été choisis pour définir des aménagements en TCSP. Ces 4 axes sont ceux qui comportent le potentiel de mobilité les plus forts, après ceux réalisés en tramway, bien évidemment, pour rappel 77 km en 2017.

Sur cette base l'étude lancée depuis Avril 2011 se déroule en trois temps, d'abord le diagnostic des besoins et des hypothèses, puis l'analyse des tracés et une première estimation des potentiels de clientèle avec une préconisation des modes, c'est l'étape où nous sommes que nous avons validé en Bureau et présentée en Conseil. La troisième étape consistera en un bilan socio économique et financier des projets.

Le tracé Gradignan – Talence – Bordeaux CHU Pellegrin choisi par les Maires passe par le quartier de Thouars quartier FAVARD et mairie de Gradignan. La longueur de cette liaison est de 12 km

Pour le mode, compte tenu des estimations du potentiel de voyageurs qui varie entre 18700 et 23 500 par jour avec le tronçon le plus chargé (section Tausin-Charles Perrens) de 550 voyageurs/sens/heure, le mode préconisé est le Bus à Site Propre Intégral pour un coût de 38 m € (estimatif).

La problématique sur cet axe c'est que le Maire de Gradignan et de Talence ont trouvé un compromis sur le tracé le plus long, le plus onéreux, avec le moins de potentiel de clientèle et le moins directe avec un tracé en serpent.

La difficulté elle est là. Elle n'est pas dans la mauvaise volonté de la CUB. Hormis la desserte spécifique de l'aéroport, c'est cet axe qui offre moins de potentiel que la desserte de la rive droite et le bouclage des boulevards ou la desserte de Caudéran et Saint Médard.

Pour rappel la ligne A c'est 103 mille voyageurs jours, 118 mille pour la B et 75 mille pour la C. Le Maire de Gradignan soutenu par celui de Talence est en colère, mais on ne peut pas « gonfler » les chiffres pour faire plaisir. Il fait référence aux études de 2009, qui entre parenthèse arrivaient à peu près aux mêmes conclusions et excluaient déjà un mode lourd de type Tramway, sauf que déjà en 2009, il contestait les résultats de cet étude. Il ne veut pas entendre autre chose que le « Tramway à Gradignan ! »

Il n'y a donc pas de discrimination territoriale à l'encontre du Sud de l'agglomération mais en ce qui concerne la mobilité l'argument de l'égalité territoriale n'est pas pertinent. Pour les mêmes raisons, Saint Foy la Grande ou Soulac pourraient réclamer un train inter-cité au nom de l'égalité territoriale. Ce qu'il convient de mettre en œuvre c'est un projet efficient, cohérent et évolutif. Ainsi un bus en site propre intégral, est comme sa définition l'indique, en site propre tout le long du tracé. Un Bus à Haut niveau de Service est lui encore plus évolutif, car la déviation des réseaux préalables permet l'insertion d'une plate forme Tramway facilement si le besoin se fait sentir.

Ces projets ne sont pas des projets au rabais, mais correspondent aux besoins et pourraient évoluer, c'est le sens des études. Avec 77 km de tramway en 2017, on ne peut pas dire que la CUB manque d'ambitions et le SDODM propose 70 km d'aménagement en site propre à l'horizon 2025 sans présager des modes. Il y a peu d'agglomération qui investissent autant dans les transports et la mobilité. En ce qui concerne la reconstitution du triangle des échoppes, il est financé par la Région. Quant à la gare de la Médoquine, je précise que le Schéma directeur prend en considération sa desserte et que face à la situation de statut quo, j'ai proposé au Bureau que la CUB organise une table ronde sur le sujet en invitant les principaux interlocuteurs, initiative que le Maire de Talence n'a jamais prise.

Quant aux polémiques sur l'argent mis ailleurs notamment sur la régie de l'eau, je rappelle qu'en ce qui concerne la gestion de l'eau, le gaspillage et les profits réalisés par la Lyonnaise pendant plus de 20 ans au détriment de la collectivité et des usagers non jamais gêné Mr Cazabone.

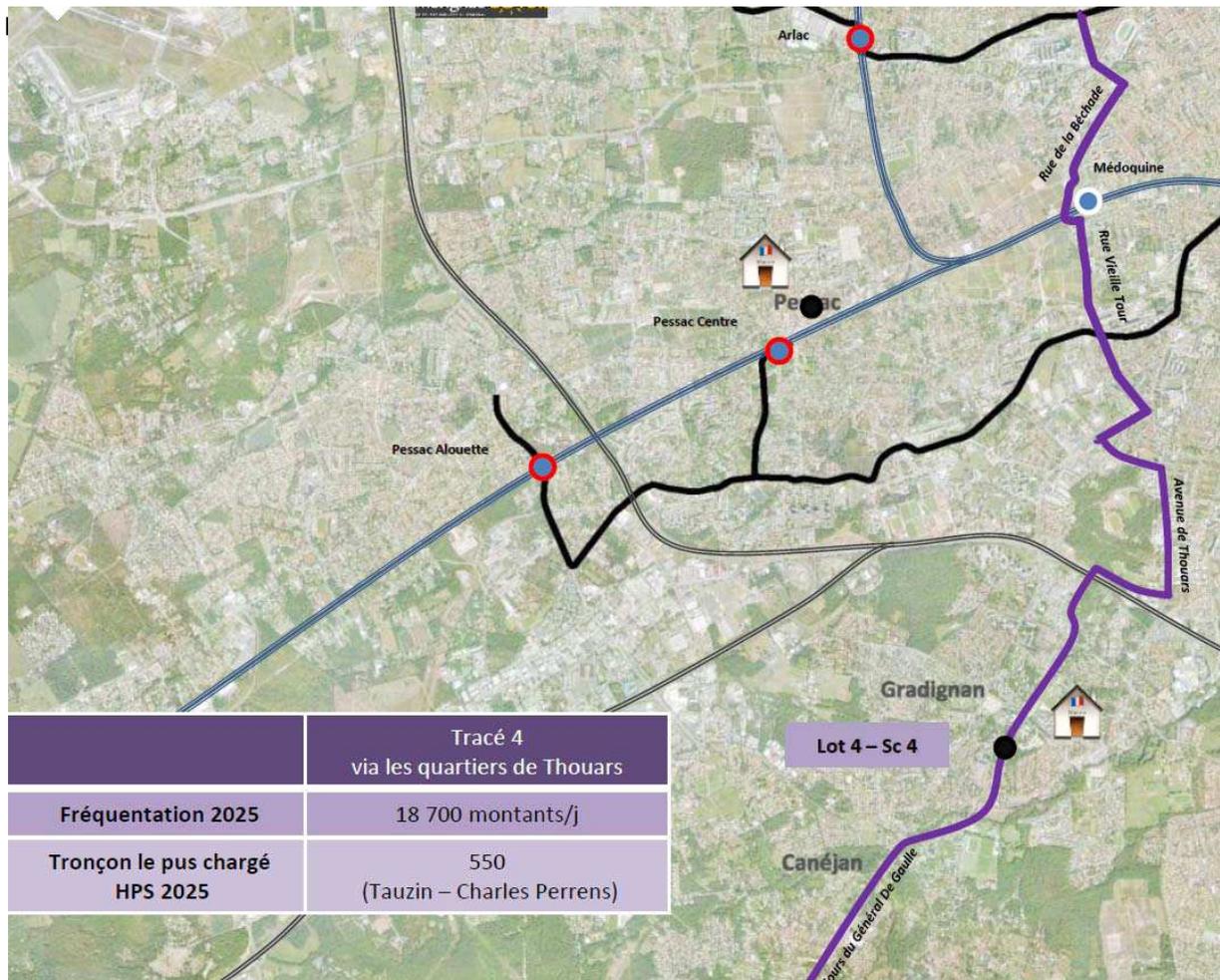
Gérard CHAUSSET

Première image les scenarios étudiés dont celui passant par Libération

Seconde image le tracé retenu par les Maires







Extrait du rapport présenté en bureau

objet : Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains

Par délibération en date du 29 avril 2011, les élus ont validé le schéma permettant de déterminer les futures lignes de transports en commun en site propre à l'horizon 2025 et décidé d'acter le lancement d'études de faisabilité.

Les études de faisabilité engagées par la Cub en Avril 2012 ont donc pour vocation d'étudier la pertinence de créer de nouvelles liaisons de transports en site propre au regard du potentiel de voyageurs escomptés, des besoins futurs de desserte des territoires en développement mais également en tenant compte des conditions d'insertion des infrastructures de transport et des impacts sur les autres modes de déplacements.

Il est à noter que les études sont à l'horizon 2025 pour intégrer tous les besoins futurs des déplacements et les projets urbains.

Aujourd'hui, nous sommes à l'étape 2 qui vise à définir les tracés et les modes pour ensuite passer à l'analyse socio-économique et évaluation financière des projets (taux de rentabilité interne)

#### **4 axes de réflexion :**

**Lot 1 :** La desserte de la Rive Droite en tenant compte de la liaison avec la presqu'île d'Ambès et des différentes possibilités de bouclage en TCSP avec la rive gauche via les futurs ponts Chaban-Delmas et JJ Bosc

#### **Pour la rive droite :**

-Les tracés : 5 lignes sont préconisées mais seulement 2 en TCSP dans un premier temps (Bassens – Lormont - Gare Saint Jean / ligne de bouclage entre les 2 ponts avec passage par la voie Eymet et le cours le Rouzic) soit 16,7 KM d'aménagement

Il est à noter qu'en complément de ces lignes, il est nécessaire de renforcer l'offre TER pour améliorer la desserte des communes de la Presqu'île d'Ambès (besoin confirmé lors du schéma multimodal de la presqu'île – en présence de la Région).

-Le mode : compte tenu du potentiel de desserte, il est préconisé le Bus en Site Propre Intégral (BSPI) (328900 voyageurs /jour avec des tronçons les plus chargés entre 550 voyageurs/heure, référence qui sert à dimensionner le mode)

-Le coût : 50 M€(estimatif hors matériel roulant + dépôt)

#### **Pour la rive gauche :**

-le tracé : le bouclage par les boulevards soit 13,5km d'aménagement

La réflexion du SDODM amène à réfléchir à la fonctionnalité de la voie de ceinture et de la desserte du nord de l'agglomération.

En complément de ce bouclage par les boulevards, la voie de ceinture jouera le rôle de mise en relation des communes du nord de l'agglomération avec les communes de l'Ouest et vers aussi les équipements comme le Campus via la reconstitution du triangle des Echoppes et la Gare Saint Jean.

Sur la desserte du nord de l'agglomération, l'enjeu porte sur des déplacements de plus longue distance et sur une logique de gare. Il est préconisé le renforcement de l'offre ferroviaire (augmentation du service du TER pour répondre aux enjeux d'aujourd'hui et le développement d'une offre TER au ¼ heure à terme pour accompagner le besoin de développement. Cette amélioration de l'offre de service est liée au développement des pôles d'échanges et de la qualité de connexion avec le réseau TBC.

La contractualisation avec la Région sur le renforcement de l'offre TER peut être proposée.

Par ailleurs, les études soulignent l'intérêt d'un barreau « Cenon pont rouge – Latule » (potentiel voyageurs). Cette liaison pourrait potentiellement être reliée à Cracovie et au TTM.

-le mode : compte tenu du potentiel de desserte, il est préconisé le Bus en Site Propre Intégral (BSPI) (38600 voyageurs jour pour les boulevards avec un tronçon le plus chargé à 500 voyageurs/heure)

-le coût : 35,3 M€ (estimatif idem)

Il est à noter que ces préconisations de transports collectifs doivent s'accompagner d'une politique de régulation des déplacements et de stationnement à l'échelle du territoire communautaire.

**Lot 2** : La liaison Mérignac Aéroport – Bordeaux dans la perspective d'une desserte de la gare St Jean

Les réflexions ont mis en évidence 2 objectifs différents :

- le passage par Bordeaux centre
- et l'accès direct à la Gare saint Jean via le ferroviaire.

-le tracé de la liaison entre l'aéroport et le tramway A (carrefour des 4 Chemins) : un tracé de 5,1km

-le mode : le bus en site propre est préconisé. Bien que pénalisée par l'effet « rupture de charge », il représente une solution permettant de rapidement répondre aux demandes d'amélioration de la desserte de l'aéroport. A plus long terme et en fonction de l'évolution des besoins d'une logique d'exploitation de réseau, cette liaison pourra être assurée par la création d'une branche de la ligne A du tramway. Par ailleurs, la faisabilité d'une desserte par câble de l'aéroport est en cours d'analyse (résultats à l'été).

-le coût : 30,5 M€ (estimatif idem)

-le tracé de la liaison entre l'aéroport et la gare Saint Jean par la voie ferroviaire en rabattement sur la gare de Pessac Alouette est préconisée par une navette cadencée sur la fréquence des TER afin de maximiser les temps de parcours et limiter les temps d'attente. L'attractivité de la liaison est conditionnée à l'offre TER.

Soit un tracé de 8Km

-le coût : 21,2 M€ (estimatif) avec notamment la création d'une voirie de 2,1KM dans la forêt du Bourgaillh,

Sur ce lot, les questions portent sur le type de navette et le passage par la forêt du Bourgaillh.

### **Lot 3 : La desserte Saint Médard – la Haillan - Bordeaux centre**

-le tracé : il est préconisé le tracé direct par les centres de Saint Medard en Jalles et du Haillan et par Bordeaux Caudéran centre. Lors des réunions, des variantes et échanges ont porté sur le passage par caudéran sud ou non et la variante de la rue Domion.

D'un point de vue technique, les fréquentations de clientèle sont similaires, les enjeux concernent plutôt le stationnement et la gestion de la circulation.

La longueur du tracé est 16,5 KM

-le mode : l'estimation du potentiel de voyageurs est entre 23 250 voyageurs /jours mais avec un tronçon le plus chargé à minima de 850 voyageurs jour. Ainsi, les études techniques préconisent un Bus à Haut Niveau de Service qui pourrait évoluer vers un mode plus lourd à terme (les études se placent dans une optique de ratio coût investissement / gain de clientèle et dans la recherche d'une liaison sans rupture de charge sur l'ensemble de la ligne).

-le coût : 117,9 M€ (estimatif)

**Lot 4** : La desserte Gradignan – Talence – Bordeaux CHU Pellegrin

Le tracé : suite aux réunions avec les communes, il est préconisé le tracé passant par le quartier de Thouars et mairie de Gradignan. La longueur de cette liaison est de de 12 km

Ce tracé est validé par les Maires.

le mode : l'estimation du potentiel de voyageurs varie entre 1 8700 et 23 500 par jour avec le tronçon le plus chargé (section Tauzin-Charles Perrrens) de 550 voyageurs/sens/heure , Ainsi, le mode préconisé est le Bus à Site Propre Intégral.

Le coût : 38 m € (estimatif).

En synthèse, à ce stade des études, près de 72 kilomètres d'aménagements de transports en commun en site propre sont proposés et correspondent à la réalisation de 3 lignes en bus en site propre intégral (BSPI) et 1 ligne en bus à haut niveau de service (BHNS).

Ces 4 lignes représentent un investissement prévisionnel de plus de 290 millions d'euros (hors coûts matériels roulants, centre de maintenance et coûts d'exploitation et sont estimés à +/- 30% à ce stade des études).

Les préconisations techniques permettent de préserver les conditions d'évolutivité des modes de transports afin d'accompagner le développement de l'agglomération.

Il a été aussi souligné la nécessité d'intégrer les projets de transports collectifs dans une politique globale de mobilité (organisation des flux de circulation, développement des modes alternatifs, apaisement des quartiers, stationnement...). Cette démarche est actuellement menée par la Cub en étroite collaboration avec les communes au travers du schéma multimodal agglomération et des déclinaisons communales.