



27 octobre 2013

### **Tramway ou BHNS ?**

**Alain Juppé : un Père Noël à la « hotte bien pendue »!**

Dans un article de Sud Ouest du 25 Octobre, on apprend que M. Juppé et M. Mangon proposent une liaison tramway depuis le futur terminus Mermoz – le Haillan de la ligne A jusqu'à St Médard pour une distance évaluée à 7km et un temps de parcours de plus d'une heure. Cette proposition a suscité un vif débat en séance de Conseil de Communauté.

<http://www.sudouest.fr/2013/10/25/jacques-mangon-promet-le-tramway-1210197-3229.php>  
<http://www.sudouest.fr/2013/10/26/la-cub-se-transporte-en-2030bonne-gestion-et-impots-eleves-1211288-2780.php>

### **Je tiens à apporter un certain nombre de précisions et de détails.**

Tout d'abord cette proposition vient s'opposer au projet de tracé de Bus à Haut Niveau de Service Bordeaux-Caudéran – St Médard issu du SDODM, (étude de Schéma directeur).

Etude et projet soutenus par Alain Juppé lors du Conseil de CUB de Juillet 2013.

Le projet (voir tracé en fin de page) en BHNS par Caudéran relierait St Médard à Bordeaux Centre, via Eysines Mérignac, Le Haillan, en 45 mn pour un coût estimé à 120 à 130 M€ alors que Mr Juppé et Mr Mangon proposent un Tramway en prolongeant la ligne A depuis la sortie 9 de la Rocade et 30 minutes de plus!

### **Qu'est ce qu'un BHNS ?**

**Le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)** est un mode de transport combinant les caractéristiques d'un tramway (site propre dédié ou partagé clairement identifié, stations équipées et confortables, accessibilité PMR optimale, parc de véhicule homogène, conditions d'exploitation optimisées (priorités aux carrefours, fréquences élevées, régularité, fiabilité) aux spécificités d'un bus (interface bus/quai, accostage, structure de la plate-forme, coûts d'investissement inférieur au tramway, exigences techniques différentes en termes de pentes et giration). Le BHNS bénéficie d'une forte image et d'une véritable identité qui s'adapte aux différentes contraintes (exemple à Nantes, Rouen...).

Ce projet aurait pour caractéristique, d'être évolutif pour se transformer en Tramway, le jour venu, car les réseaux seront déviés et la plate forme libre et configurée en mode tramway.

### **Est- ce un projet au rabais ?**

Il ne s'agit donc pas d'un projet au rabais comme le signifie Mr Mangon, mais d'un vrai projet dont beaucoup de villes actuellement tentent de se doter.

Ce type de projet apporte, régularité, sécurisation des parcours et rapidité pour les usagers avec un cout modéré pour les finances publiques.

Actuellement la liaison par le bus Liane 3 à un horaire fluctuant de 55 minutes.

### **Le prolongement du Tramway jusqu' a Saint Médard**

La proposition faite par Alain Juppé et Jacques Mangon serait encore plus défavorable que la situation actuelle et mettrait St Médard entre 1h et 1h15 du centre de Bordeaux. Aussi surprenant que cela puisse paraître, cette proposition exclue Caudéran de tout système de transport efficace alors qu'il soutenait en Juillet la liaison BHNS qui passe par Caudéran Centre.

D'autre part, cette proposition se fait sans aucune considération des problématiques de transports lourds,(quelle fréquentation possible ?) des besoins des populations (Le Haillan Eysines Mérignac Caudéran) ainsi que les finances de la communauté urbaine et des études en cours.

### **D'une politique de transport à une politique de mobilité**

La réponse aux besoins de mobilité de l'agglomération passe par la réalisation de nouvelles infrastructures légères complémentaires au réseau de tramway et, en premier lieu, par l'aménagement d'un nombre important de kilomètres de sites propres bus et BHNS permettant d'offrir une desserte rapide et cadencée entre le centre et la périphérie et de périphérie à périphérie.

Ces préconisations permettraient par ailleurs de limiter l'impact financier et ainsi de conserver des marges de manœuvre pour développer les autres modes de transport, les interconnexions et les ouvrages de stationnement gages de la réussite d'un nouveau concept de mobilité.

### **Raison garder**

Je suis très étonné et inquiet par l'attitude du Maire de Bordeaux et de certains responsables politiques en matière de transport.

Alors qu'un couloir de bus mettrait rapidement l'aéroport à quelques minutes du tramway pour un cout modique, tout le monde est prêt à promouvoir son projet, TER, Tramway, Cable, en dépit d'un potentiel de fréquentation faible et des incertitudes fortes sur son niveau de fréquentation et sa rentabilité économique.

A Gradignan, le Maire veut un Tramway à tout prix alors qu'il propose un tracé digne d'un petit train touristique pour aller jusqu'au CHU.

Le tramway agit comme un aimant pour les politiques. En effet du rigoriste père fouettard des années 90, Alain Juppé est devenu le Père Noël de la CUB qui avec sa

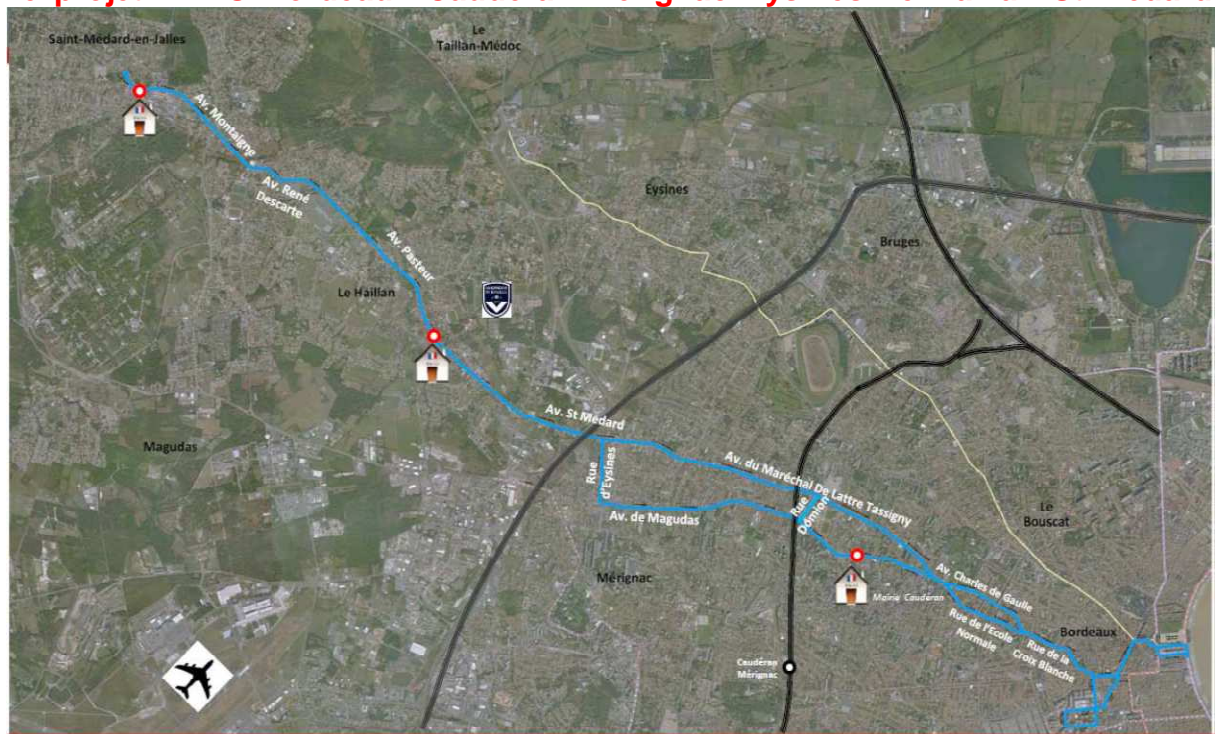
hotte promet le tramway à Gradignan, à l'aéroport, sur rive droite et maintenant à St Médard, ceci au détriment de toute considération économique, sociale et écologique.

En matière de transport aussi, il faut savoir raison garder.

**Gérard Chausset**

Président du groupe Europe Ecologie- Les Verts 06 62 48 74 92

### **Le projet BHNS Bordeaux Caudéran Mérignac Eysines Le Haillan St Médard**



Le tracé direct révèle une insertion contrainte dans les centres-villes de Saint Médard en Jalles et du Haillan.

Cette insertion impose une nouvelle organisation de la circulation (report sur d'autres axes) et du stationnement ((suppression de places).

Sur Caudéran, l'analyse préconise le passage par le centre de Caudéran (tracé sud) et le report du trafic sur l'avenue Maréchal de Lattre de Tassigny. Une variante reliant les tracés nord et sud par la rue Domion et permettant de mieux desservir la commune d'Eysines (quartier du Grand Louis) a été étudiée. Une variante avenue de Libération sur Mérignac débouchant au Grand Louis est aussi envisageable.

Le franchissement des boulevards s'effectue en voies dissociées (Cours Nouaux – Av. de Gaulle / rue Ecole Normale – rue Caudéran) ce qui correspond au fonctionnement actuel de la Lianes 3+;

Le passage par la rue de la Croix Blanche suppose une pacification des déplacements et le report du trafic automobile sur la rue Bonnac et la rue Larminat ;

Le terminus de la ligne est préconisé au niveau de l'arrêt « Palais de Justice » de la ligne A du tramway qui permet de desservir Mériadeck et de remonter par la place Gambetta (la réorganisation du réseau de bus permettra de ne pas accroître le nombre de bus sur la place Gambetta).

L'estimation du potentiel de voyageurs varie entre 23 000 et 39 000 voyageurs/jour.

Le prévisionnel de trafic oscille entre 850 et 1350 voyageurs/sens/heure sur le tronçon le plus chargé ; ce qui correspond à la capacité de déplacements offerte par un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

Ainsi, les préconisations techniques proposent la desserte par les centres-villes de Saint Médard, du Haillan et de Caudéran, rue Croix Blanche et terminus sur Palais de Justice en Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).