

BORDEAUX. Inaugurée ce matin, une nouvelle extension de la ligne B prolonge le réseau jusqu'à Bacalan et boucle la deuxième phase des travaux. Reste à trouver le moyen de gérer l'affluence

Le tramway est débordé

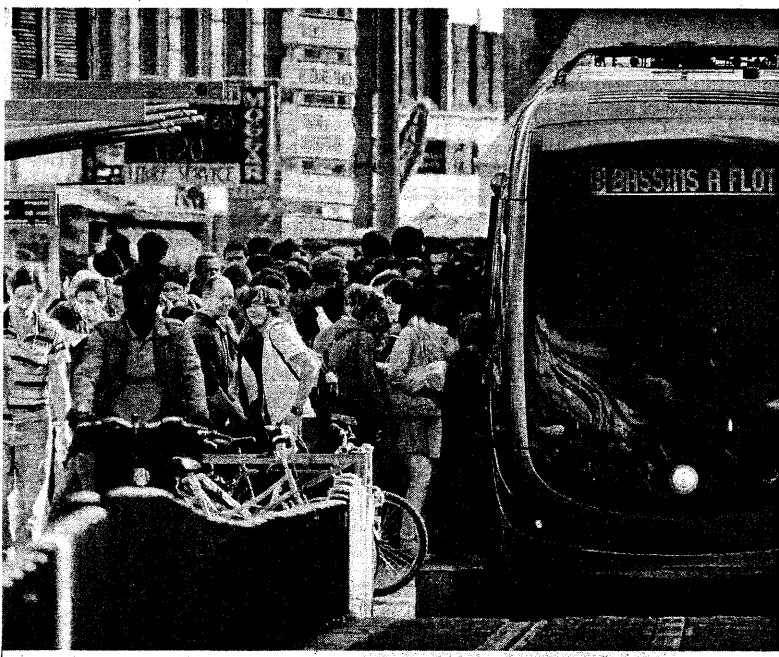
Jean-Denis Renard

Le tram bordelais grignote du terrain. Ce matin, la ligne B va s'enrichir de deux kilomètres supplémentaires, des bassins à flot jusqu'au terminus Claveau à Bacalan, un quartier de 7 500 habitants au nord de la ville. Pour TBC, le réseau de la Communauté urbaine (CUB), cette extension d'un coût de 60 millions d'euros (hors taxes) correspond au bouclage de la deuxième phase du développement du tramway.

Depuis le 21 décembre 2003, date de l'inauguration de la ligne A (celle qui relie les deux rives de la Garonne), le réseau n'a cessé de s'étendre comme la toile d'une araignée stakhanoviste. La seule année 2008 s'est révélée très prolifique : une extension de la ligne C vers Bordeaux Les Aubiers au nord et vers Bègles au sud à la fin de l'hiver, une autre sur la ligne A vers Bassens et Carbon-Blanc en mai, avant cette ultime poursuite vers Bacalan.

Avec ses 44 kilomètres sur trois lignes, le tramway de la Communauté urbaine a indéniablement réussi son pari. Les avaries techniques (l'alimentation électrique par le sol dans le centre historique de Bordeaux, essentiellement) en rafale appartiennent à un passé révolu. L'an passé, on a dénombré plus de 48 millions de voyages sur le réseau, plus de 84 millions en y ajoutant les transports en bus. En 1999, avant le début des travaux qui ont mis sens dessus dessous la voirie urbaine, le total s'élevait à un moins de 64 millions de voyages.

Tram et train. L'intermodalité, c'est-à-dire la possibilité de passer d'un moyen de transport à l'autre, a également progressé depuis les débuts du tram. Le 15 septembre dernier, un nouveau parc-relais de 400 places a ouvert à Mérignac Qua-



Affluence. Le roi des transports bordelais victime de son succès PHOTO LAURENT THEILLET

Plus de 1,2 milliard d'euros pour 44 kilomètres de réseau

Budget. 678 millions d'euros hors taxes pour 24,5 km de réseau, 53 stations et 44 rames mises en circulation entre 2003 et 2005, 568 millions HT pour étendre le réseau à 43,8 km, 89 stations et 74 rames en 2007 et 2008.

Horaires. De 5 heures du matin à minuit en début de semaine, à 1 heure du matin le week-end.

Vitesse. 20 km/h en vitesse commerciale, 6 km/h de plus que le bus.

Fréquence. Une rame toutes les 5 ou 6 minutes en période de pointe, toutes les 8 minutes en heure creuse (sur le tronçon commun de chaque ligne). Jusqu'à 4 500 passagers par heure et par sens aux heures de pointe sur les lignes A et B, 3 000 pour la ligne C.

Capacité. 300 places par rame sur les lignes A et B, 200 sur la ligne C.

Stationnement. 15 parcs-relais, 5 000 places de parking.

tre-Chemins, ce qui porte la capacité totale de stationnement à 5 000 places sur les bords de ligne. L'ensemble du réseau bus est maintenant conçu pour « rabattre » les usagers vers le tramway, avec de

nombreuses correspondances à la clé. Le tram est également une affaire régionale, puisqu'il est accessible depuis les cars interurbains TransGironde et le réseau SNCF, avec des correspondances à Bordeaux

Saint-Jean, à Bordeaux Saint-Louis (Ravesies), à Cenon et à Pessac. Plus de 1 600 cartes Modalis TerBus (abonnement groupé train/tram/bus) sont en circulation.

Comme à Paris. Ce maillage du territoire a les défauts de ses qualités. Les rames, bondées sur de larges plages horaires - vers le campus de Pessac-Talence, par exemple - rappellent furieusement les désagréments des transports parisiens. Où sont passés le confort et la convivialité du tram, loués depuis l'ouverture des lignes ? Pressés comme des sardines aux heures de pointe, les usagers endurent en faisant la guetle, comme ailleurs. On a souvent peine à monter un vélo à bord aux heures « creu-

ses » (ce qui est en théorie permis), l'espace disponible étant compté dès que les rames entrent dans la ceinture des boulevards de Bordeaux.

Faute de remèdes miracles - impossible d'allonger les rames, difficile d'augmenter les fréquences sous peine de bloquer le trafic automobile -, toute extension de réseau ne fait qu'engorger le tramway un peu plus encore. Il va pourtant bien falloir trouver une solution pour ne pas le transformer en bétailière. Sur ce point, on est déjà demain.

Troisième phase. Ce sera sans doute une des exigences auxquelles devra se soumettre le prochain délégataire du réseau, le contrat de Veolia arrivant à son terme le 31 décembre 2008. Ce sera aussi le fil rouge des réflexions sur la troisième phase du tramway. En avril 2007, la CUB a validé de nouveaux prolongements à venir, avec la création d'une quatrième ligne vers le nord-ouest de l'agglomération et l'extension des trois lignes existantes (17 km supplémentaires). Ce programme est évalué à 342 millions d'euros (hors taxes). La CUB songe aussi à lancer des bus en site propre (sur des voies réservées) et un tram-train pour relier le Médoc à la rive droite de Bordeaux par le futur pont Bacalan-Bastide (7 km).

La collectivité aura toutefois du mal à remédier à un des problèmes essentiels du réseau, sa tare originelle : avoir fait de la gare Saint-Jean une simple station quand on a établi un noeud de communication sur la place des Quinconces. Or, à l'horizon 2015, c'est bel et bien la gare Saint-Jean qui devrait être mise à deux heures de Paris par la nouvelle ligne TGV, avec un nouvel afflux de clientèle à la clé. Le tramway de Bordeaux risque bien de diluer l'euphorie du succès dans les soucis à venir.

So - lundi 20/10/08