

# Association **PRENDRE le TRAM** **à** **GRADIGNAN**

Plusieurs habitants de notre commune se sont retrouvés pour fonder une association dénommée : **PRENDRE LE TRAM A GRADIGNAN.**

Constatant l'absence de décision concrète pour une desserte correcte de Gradignan par le tramway, elle s'est donnée pour objectif de **soutenir, d'appuyer et d'obtenir la réalisation d'un tramway** dans la **zone Sud** de Bordeaux Métropole sur l'axe Bordeaux (Pellegrin), Talence, Pessac et Gradignan (ex RN10). Un prolongement sur les boulevards jusqu'au pont Chaban-Delmas et jusqu'à Cenon renforce l'attractivité de ce projet.

L'association veut faire partager à tous la conviction que cet axe, et plus largement la zone sud de Bordeaux Métropole (Bordeaux, Talence, Pessac, Gradignan, Villenave d'Ornon) doivent être pourvus d'un tramway autour duquel vivra et se développera une agglomération propre, équilibrée, accessible et dont pourront profiter les communes actuellement hors Métropole situées au-delà.

**Porte d'entrée** sur le Sud Gironde (Cestas, Canejan, Léognan, Le Barp, Belin-Beliet) grâce à des **parcs relais**, outil d'aménagement et d'urbanisme dans la commune de Gradignan, axe de **transversalité** dans un réseau pour le moment purement axial et enfin **alternative efficace à la saturation de la ligne B**, ce projet de tramway à Gradignan présente des avantages qui dépassent largement le seul cadre de la commune.

Notre association compte actuellement plus de **130** membres et a recueilli plus de **10 400** signatures sur sa pétition. Depuis qu'elle a été créée, elle apporte une contribution active au projet par ses propres idées et suggestions, en organisant des réunions et en diffusant des informations. De plus, elle intervient de manière appuyée auprès des acteurs de tous niveaux de la Communauté Urbaine de Bordeaux.

Notre association est membre actif de la **FNAUT** (Fédération Nationale des Usagers de Transports) qui poursuit en Aquitaine des buts analogues.

## **Prendre le Tram à Gradignan**

Association fondée le 20 janvier 2010 et déclarée sous le n° WW332009849 à la préfecture de la Gironde

Contact

**Dominique ROLLAND**, président, 06 8246 3332, [pltagradignan@gmail.com](mailto:pltagradignan@gmail.com)

Site internet [www.prendre-le-tram-a-gradignan.com](http://www.prendre-le-tram-a-gradignan.com)

Siège social au 108, rue du Moulineau 33170 Gradignan

**Association PRENDRE LE TRAM A GRADIGNAN**  
**Forum Mobilité du 19 septembre 2015**

## Les avantages de cette ligne de tramway

- Desserte d'établissements d'enseignement tels que les écoles d'architecture, de management, le Creps, les lycées V. Louis, Kastler et des Graves, le collège Monjous.
- Tracé direct assurant un temps de parcours satisfaisant pour Gradignan
- Terminus situé en limite de Bordeaux Métropole (Beausoleil) pour récupérer l'importante clientèle de bus venant du sud Gironde
- Insertion assez facile, emprise large ne nécessitant pas d'expropriations.
- Passage dans Gradignan au sud ouest du cours du général de Gaulle dans des zones en développement (Favard, Monjous, Laurenzanne)
- Diminution volontariste de la circulation de transit tant dans Talence que dans Gradignan, où l'axe traditionnel « route de Bayonne » est totalement saturé.

## Transit sur la RD1010

Gradignan est une commune traversée par un axe servant à la fois de transit et de desserte locale.

Desserte locale : c'est la voie d'accès privilégiée au centre ville par le nord ou par le sud.

Transit : Le trafic de transit concerne les usagers qui veulent accéder au cœur de la Métropole en venant du sud de la Gironde : Cestas, Léognan, Canéjan. Ces usagers ne sont pas encouragés à prendre le bus liane 10 à Beausoleil ou au centre de Gradignan à cause des mauvaises possibilités de parking et de la lenteur et de la mauvaise fréquence des bus. Ils traversent donc la ville pour accéder à la ligne B du tramway (stations doyen Brus, Arts et Métiers et Peixotto).

Ils « optimisent » ainsi leur déplacement en ne faisant qu'un seul changement de mode de transport à Talence. C'est aussi la démarche de nombreux habitants de Gradignan, qui pour accéder au centre de Bordeaux ou à d'autres points de la CUB, n'hésitent pas à prendre leur voiture pour accéder à la ligne B du tramway à Talence.

Le résultat est que la RD1010 est un axe supportant un trafic important. On peut le constater dans l'enquête ménages sur les déplacements urbains (page 91) sur les nombres d'entrées et de sorties des échangeurs de la rocade. L'échangeur 16 (rocade – RD1010) supporte plus de 13000 entrées sorties par jour. Les échangeurs qui dépassent ce niveau sont tous des échangeurs avec une autre autoroute (échangeurs 1, 15 & 26) ou bien les échangeurs de « pied de Garonne » n°4, 21 & 22.

On peut donc affirmer que l'échangeur 16 est celui qui génère le plus gros trafic de transit au sein d'une commune de la Métropole. Même les échangeurs de l'aéroport (11) et du quadrant nord ouest pour lesquels des projets de tramway existent sont moins chargés que l'échangeur 16.

Le premier avantage d'une ligne de tramway à Gradignan est donc de diminuer la surcharge routière qui à certains moments de la journée asphyxie la ville.

L'enquête ménages démontre parfaitement que le trafic routier a fortement baissé au centre ville de Bordeaux depuis l'arrivée du tramway. Aucun bus n'avait réussi cela dans les années précédentes. Pourquoi n'en serait-il pas de même à Gradignan ?

## Requalification du centre de Gradignan

Aujourd'hui le centre de Gradignan est aménagé pour et par la voiture. Le passage d'une ligne de tramway dans ou à proximité du centre est l'occasion pour requalifier ce centre ville.

La requalification prévue du centre de Gradignan doit se faire en cohérence avec le passage du tramway : transformation du cours du Général de Gaulle en voie de circulation douce, requalification complète de la place de l'église et passage du tramway au sud à Laurenzanne, permettant ainsi de créer un centre « élargi », diminution de la circulation de transit. Les études en cours vont dans ce sens, l'association veillera à ce que les transports en commun aient toute leur place et ne soient pas pénalisés par des aménagements inutiles. De plus les déplacements en vélo et à pied doivent être privilégiés.

## Accès Sud Gironde et désaturation ligne B

Une ligne de tramway Boulevards Pellegrin Gradignan permet, si elle va jusqu'à la limite de la Métropole, avec un parc relais adapté, de capter l'essentiel des « navetteurs » du sud de la Gironde qui, quotidiennement, rallient très majoritairement en voiture, les stations de la ligne B du tramway en traversant Gradignan et Talence. Ce faisant, elle contribue à désaturer la ligne B en captant cette clientèle plus en amont et en offrant un itinéraire d'accès alternatif au campus.

Les habitants des communes du sud de la Gironde n'ont aucune offre sérieuse de transports en commun : les nombreux bus du conseil départemental qui transitent (avec jamais plus de 5 passagers par bus) par Gradignan et Talence sont là pour le démontrer. Ces bus ne répondent donc pas aux besoins de cette population, ils coûtent très cher puisque les tarifs demandés aux clients sont très bas et les économies générées par leur suppression pourrait permettre au Conseil Départemental de mieux s'impliquer dans le tramway de la Métropole, ce qu'il n'a jamais fait jusqu'à maintenant.

## La desserte actuelle de Gradignan par les bus

Gradignan est une ville de la Métropole concernée par deux « lianes ».

Une liane est une desserte par bus, circulant sur des itinéraires très souvent non aménagés et avec une fréquence théorique de 10 minutes (et même 15 minutes pour la liane 8). La Métropole et son exploitant Keolis veulent faire croire aux usagers qu'une liane offre le même niveau de services qu'un tramway.

C'est faux : la capacité, la performance, la fréquence et la vitesse du tramway sont toujours supérieures à celle d'un bus englué dans la circulation et d'un confort très médiocre.

Aujourd'hui Gradignan est traversé par la **liane 10** :

Beausoleil – centre Gradignan – campus – Talence Peixotto – gare Saint Jean – Bouliac.

La fréquence est de 10mn et le trajet de l'église de Gradignan jusqu'à la gare doit prendre normalement 45mn ce qui est déjà important compte tenu de la distance (moins de 10 km). Ces performances idéales ne sont jamais atteintes lorsque le besoin est le plus fort, à savoir le matin et le soir. Les habitants de Gradignan peuvent comprendre l'intérêt pour l'exploitant d'avoir une ligne qui bifurque au campus pour permettre une liaison campus gare sans prendre le tramway, mais manifestement il n'a pas pris en compte que cette perte de temps pénalise les gradignanais. Pratiquement, on s'aperçoit que la liane 10 est très fréquentée jusqu'à Peixotto où les bus se vident au profit du tramway, plus rapide et plus confortable.

Les pôles d'échange concernant la liane 10 sont mal aménagés (aucun fléchage de correspondance) et les arrêts de la liane sont souvent distants de plus de 300m des arrêts correspondants de tram avec des voies très fréquentées à traverser (exemples : Peixotto, Montaigne-Montesquieu , gare Saint Jean).

Située à **8km** à vol d'oiseau du centre de Bordeaux, Gradignan est une commune de la CUB où l'offre de transport en commun place les habitants à **une heure** de trajet du centre de Bordeaux.

**La liane 8** ressemble en quelque sorte la future ligne de tramway que nous appelons de nos vœux. Partant de Malartic et passant par Thouars, elle permet de rallier le CHU Pellegrin en une demi-heure, performance encore une fois très théorique. Là encore, la correspondance possible avec le tramway à Arts et Métiers est très malcommode.

La **ligne 21** relie Talence Peixotto au stade d'Ornon en passant par le cimetière. Cela a obligé la création d'un arrêt « Cimetière » très exigu et mal situé.

Une **ligne 36** sert de liaison locale en passant par la mairie, le centre, le cimetière et l'ouest de la commune.

Tout le nord de la commune (Monjous, Saint Géry, Favard) reste non desservi par les TC : une solution pour désenclaver ces quartiers serait de faire passer la rocade à la ligne 20 qui croiserait la ligne 8 et permettrait une desserte de ces quartiers.

### **Les avantages du tramway**

Le **BHNS** (bus à haut niveau de service) fait appel à des bus, qui restent des véhicules certes peu coûteux, mais inconfortables, polluants, peu capacitifs et d'une faible durée de vie (âge moyen des bus de la CUB : 7 ans). Depuis peu, certains ont mis en avant ce qui n'est qu'un avatar du BHNS : le « trambus » qui n'a de tram que le nom.

Le **tramway** utilise des rames certes plus coûteuses, mais capacitives (1 rame = au moins trois bus), confortables (guidage rail), non polluantes et d'une durée de vie allant de 25 à 50 ans moyennant une maintenance sérieuse.

La fréquence d'un tramway est supérieure à celle d'un bus (au minimum 2mn30) et comme le tramway est plus capacitaire, il répond mieux à des développements de la demande et à des à-coups de trafic. Il peut aussi rouler plus vite (80km/h), notamment dans les zones dégagées et éloignées des centres villes. Les coûts d'exploitation d'un tramway sont trois fois inférieurs au voyageur transporté à ceux d'un BHNS puisqu'un conducteur de tramway transporte de 300 à 400 passagers dans une seule rame.

Même si l'infrastructure est plus coûteuse pour un tramway, son insertion est meilleure car son guidage lui permet d'occuper au plus 6m de largeur de voirie alors que le BHNS non guidé doit limiter sa vitesse à 50km/h tout en requérant 7m de largeur de voirie et plus en courbe. La durée de vie d'une infrastructure tramway est de l'ordre de 30 ans, alors que l'orniérage rapide des sites propres bus impose des travaux beaucoup plus fréquents. Ces coûts sont souvent « masqués » dans les budgets de voirie et/ou de sécurité.

Enfin, le tramway par son infrastructure plus coûteuse, impose une vraie réflexion sur l'environnement et l'urbanisme et est un véritable outil de gestion de la ville. De plus, il contribue à une réduction significative du trafic routier. Au-delà de son simple coût, c'est donc l'outil idéal pour refonder l'urbanisme dans l'optique d'un développement durable. Il contribue à réduire la congestion routière pour peu que son implantation soit volontariste.

C'est pour cela qu'il faut privilégier le passage du tramway par les ouvrages existants plutôt que d'en créer de nouveaux comme cela a été fait sur la ligne A.

### **Pourquoi un syndicat mixte ?**

Parce qu'il réunit des **collectivités de nature différente** : une Communauté Urbaine, un Département, 8 Communautés de Communes et 2 communes isolées. C'est un établissement public. Son budget permet de financer les études nécessaires à la mise en oeuvre du Scot et le fonctionnement du syndicat mixte. Ses recettes proviennent de ses 93 membres.

L'aire métropolitaine bordelaise compte 93 communes sur une superficie de **167 000 hectares**, pour environ **870 000 habitants** (ce qui représente environ les 2 tiers de la population du département). Un territoire vaste, qui demande donc un **esprit de coordination**. En effet, il ne s'agit pas de juxtaposer les ambitions des différentes communes, mais bien de penser le territoire dans sa globalité et de mettre en oeuvre un **projet commun**.

Un **syndicat mixte** (comme le STIF en Ile de France) serait donc parfaitement adapté pour développer une politique de mobilité cohérente sur l'agglomération étendue. De plus, il pourrait optimiser les investissements, harmoniser l'offre de transport et la tarification.

Il pourrait ainsi maîtriser les **déplacements** avec l'équilibrage et le développement des différents modes de transports : tramway et plan de déplacements urbains, transports collectifs péri-urbains, projets de nouveaux franchissements du fleuve dans la ville centre comme pour les liaisons nord-sud routières et ferroviaires, développement de la gare centrale, du port et de l'aéroport.

## **SDODM : Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains.**

Ce schéma qui date maintenant de 2009 doit être remis à jour et actualisé. La 3<sup>e</sup> phase des extensions du tramway est en cours : toutes les extensions de lignes existantes sont terminées et il reste à mettre en service le tram du Médoc et la ligne D.

Pour le tram du Médoc, il faut veiller à ce que les TER actuels ne pâtissent pas trop de cette nouvelle liaison et que la SNCF ne soit pas tentée de torpiller la ligne du Médoc dans son ensemble.

Pour la ligne D, il faudra voir si la partie en voie unique (de la rocade à Cantinolle) représente une opportunité d'investissement ou bien une économie de bout de chandelle dégradant la performance et l'efficacité de la ligne.

Une **quatrième phase** de développement est donc nécessaire et se met en place.

La prolongation de la ligne A jusqu'à l'aéroport trouve sa nécessité grâce à l'importante zone d'activités de l'aéroport.

Le **projet de ligne de Gradignan à Bordeaux** doit être rapidement étudié en détail et trouvera sa pertinence dans le cadre d'une vision globale de transversalité dans la Métropole. En effet, une ligne partant de Gradignan, croisant et se raccordant aux ligne B (Arts & Métiers) et A (Pellegrin) et continuant sur les boulevards jusqu'à Cenon crée pour la première fois un grand axe transversal mettant en correspondance les principaux axes de transport de la métropole sans passer par l'hypercentre.

## **Le tramway moins cher**

Les deux premières phases du tramway ont coûté relativement cher : c'était le prix à payer pour faire accepter ce nouveau moyen de transport à la population et aussi pour réaménager complètement une ville qui était sale, pourrie de voitures et polluée.

Les extensions ont été réalisées plus économiquement mais il est possible d'aller plus loin.

En effet, plus le tramway s'éloigne du centre, plus il doit être rapide pour ne pas avoir des temps d'accès au centre trop longs. Cela procure des pistes de réductions de coûts très intéressantes :

- Optimisation du nombre de stations qui peuvent être plus éloignées
- Optimisation du nombre de rames qui peuvent être moins nombreuses
- Optimisation des tracés en empruntant des tracés plus rectilignes et directs.

En particulier, il serait souhaitable de privilégier les ouvrages existants pour le franchissement de la rocade afin de dissuader les automobilistes d'utiliser leur véhicule. L'exemple du Haillan est significatif : on investit un pont à double voie sur lequel on ne pose qu'une voie unique et les automobilistes peuvent toujours accéder de la même façon à l'intérieur de la Métropole.

## Une nouvelle association à Bordeaux ?

Cette semaine, la FNAUT Aquitaine a lancé l'association « **Bordeaux Métropole Déplacements** ».

Cette association compte agir, faire des propositions et les faire partager sur la problématique de la mobilité durable dans la métropole. Elle fera un point presse tous les 3 mois sur des thématiques choisies.

Elle sera amenée à intervenir sur l'ensemble des projets de mobilité de la CUB et sur tous les modes de transports en commun :

- Les Trains Express Régionaux (TER) qui sont du ressort de la Région et (très mal) exploités par la SNCF
- Le réseau TBC, du ressort de la Métropole exploité par Keolis qui comprend le tramway, le bus, la batbus, les vélos libre service et le transport à la demande
- Les cars départementaux
- Les déplacements en vélo et à pied
- Le covoiturage

Les domaines concernés sont :

- L'extension de l'offre et des réseaux
- L'amélioration et le développement des infrastructures, en liaison avec les infrastructures nationales
- L'économie des transports
- La tarification et la billetterie
- Les interfaces entre les différents réseaux
- L'impact du tourisme dans la métropole avec la prise en compte des déplacements touristiques (signalétique, tarification, mise en valeur du patrimoine, utilisation des langues étrangères)

L'association privilégiera le dialogue entre toutes les instances concernées pour soutenir et obtenir des améliorations dans tous ces domaines au bénéfice des usagers.

**PRENDRE LE TRAM A GRADIGNAN** s'inscrit parfaitement dans cette optique et travaille avec des associations partenaires (liste non exhaustive)

- FNAUT
- Bordeaux Métropole Déplacements
- Association Talence Gare Multimodale
- Oui au Tram
- Le Tram C à Blanquefort
- Vélo Cités
- Les droits du Piéton
- Cobartec
- Groupement pour l'insertion des personnes handicapées
- Vivement le Tram !
- Movable
- Tram en Jalles
- Et d'autres ....