

## RENDRE le TRAM à GRADIGNAN VISIBLE et EVIDENT



**PRENDRE le TRAM à GRADIGNAN**

**Auteur : D. ROLLAND; tous droits réservés.**

# REUNION PUBLIQUE

## Nos actions à venir ...

- Dans cette période électorale où rien de concret ne va se décider
  - Faire formaliser par les candidats leur niveau d'engagement envers le projet
  - Etre dans le débat, en réseau avec les autres associations
  - Analyser et se positionner sur les propositions des candidats
  - Dès l'élection faite, refaire passer nos messages auprès des nouveaux élus (communes et CUB)

***PRENDRE le TRAM à GRADIGNAN***

***Auteur : D. ROLLAND; tous droits réservés.***



## Nos actions à venir ...

- Rester visibles et rendre le tramway à Gradignan visible et évident
  - Travailler en réseau avec les associations (Fnaut, Oui au tram, Vivement le Tram, Talence Gare Multimodale, droits du piéton, ...)
  - Avoir notre site Internet opérationnel avec espace adhérents

**Prendre-le-tram-a-gradignan.com**

- Communiquer régulièrement

***PRENDRE le TRAM à GRADIGNAN***

***Auteur : D. ROLLAND; tous droits réservés.***



## Les dessertes prioritaires et évidentes

La CUB a voté un « schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains » (SDODM) en avril 2011.

Ce schéma a pour objet de définir un cadre de référence en matière de TC permettant d'engager les études à mener pour définir les principaux axes de déplacements à l'horizon 2020 – 2030.

***PRENDRE le TRAM à GRADIGNAN***

*Auteur : D. ROLLAND; tous droits réservés.*



## Les dessertes prioritaires et évidentes

Le SDODM a mis en évidence quatre axes à traiter en priorité :

- La desserte des boulevards avec le bouclage Pont Bacalan Bastide et Pont JJ Bosc
- La desserte de Caudéran et de Saint Médard en Jalles
- La desserte de l'aéroport et de la zone aéroportuaire

**Et ... la desserte de Talence et de Gradignan**

***PRENDRE le TRAM à GRADIGNAN***

*Auteur : D. ROLLAND; tous droits réservés.*



## Les (in)actions de la CUB

### Les engagements ne sont pas tenus

Les études concernant les quatre corridors de TCSP (dont celui de Gradignan) devaient être rendues en avril 2013, elles ne sont ni terminées ni publiées à ce jour. Elles risquent donc un enterrement de première classe, bien cher payé.

### Une fois de plus, les études à répétition ne démontrent rien

Certains élus ont pu avoir connaissance des résultats des études (étape 2) et de ce que nous avons pu apprendre, les chiffres de fréquentation prévisibles seraient inférieurs à ceux des études de 2009 et compris dans une fourchette très large de 20 000 à 40 000 voyages par jour sur la ligne de Gradignan.

**PRENDRE 1e TRAM à GRADIGNAN**

*Auteur : D. ROLLAND; tous droits réservés.*



## Les études en cours

**Etape 2 : Analyse fine et insertion des tracés (fuseaux 7m)**

**Modélisation du potentiel théorique sur l'axe : vérifier que l'effet tram et les connexions potentielles sont bien prises en compte (Médoquine)**

**Préconisation mode de transport et estimation budgétaire globale : l'étude préconise uniquement des solutions « bus » sur les 4 axes, dont un BPSI (bus simple proprement insuffisant) ... payer plusieurs centaines de milliers d'€ pour arriver à ça !!!**

**Cette étape est donc actuellement bloquée, les élus ont des points de vue divergents ...**

***PRENDRE le TRAM à GRADIGNAN***

***Auteur : D. ROLLAND; tous droits réservés.***



## Les études en cours

**Etape 3 : Bilan socio-économique et estimation financière détaillée**

**Calcul de la rentabilité du projet**

**Etape à venir, dont les résultats (sur les 4 secteurs) auraient dû être présentés au conseil de CUB en mai 2013 et ne sont toujours pas publiées à fin 2013 !!!**

**Après cela, les élus sont les décideurs !!!**

***PRENDRE le TRAM à GRADIGNAN***

***Auteur : D. ROLLAND; tous droits réservés.***



# REUNION PUBLIQUE

## Un discours incohérent

### La CUB a un discours incohérent

Certains élus s'indignent de « la fin du tramway » d'autres s'en satisfont et prétendent que les chiffres donnés par les études sont trop faibles pour faire du tramway : nous aimerions leur rappeler que la 2<sup>e</sup> ligne d'Orléans était définie par les études et l'enquête publique à 22 000 voyages par jour et qu'elle est aujourd'hui à 27 000 voyages par jour.

De plus, la CUB dit qu'elle ne pourra investir qu'un km de tramway (30M€) par an : nous lui rappelons qu'un km de tramway (à double voie) ne doit pas coûter plus de 20M€ et que les budgets consacrés à la voirie et à la sécurité routière sont autrement importants et constituent autant de ressources.

Par ailleurs, la CUB fait le choix d'investir de manière importante dans l'élargissement de la rocade autoroutière (voirie nationale).

**PRENDRE le TRAM à GRADIGNAN**

*Auteur : D. ROLLAND; tous droits réservés.*



## Un avenir bouché ?

**La CUB n'a pas de perspective d'avenir en termes de mobilité et les actions sont en panne**

La CUB a l'objectif d'être une agglomération millionnaire en 2030 mais ne s'en donne pas les moyens en termes de mobilité. En effet, après de nombreuses séances de réflexion et de brain-storming (fabrique métropolitaine, Grenelle, réflexion régie, etc ...), force est de constater que la 3<sup>e</sup> phase du tramway prend 2 ans de retard et que **la 4<sup>e</sup> phase est inexistante.**

Comment penser assurer la mobilité d'une agglomération millionnaire avec 77km de tramway, des TER assurant une desserte très limitée géographiquement, des bus englués dans la thrombose et quelques voitures-gadgets en libre-service ?

***PRENDRE 1e TRAM à GRADIGNAN***

***Auteur : D. ROLLAND; tous droits réservés.***



## Une année blanche

### L'avenir est incertain et figé par les élections

Face à cette situation, notre association reste **lucide** en constatant qu'on rentre dans une période d'inaction politique à l'approche des prochaines élections et compte relancer à la rentrée ses actions en mobilisant les citoyens et les associations qui œuvrent sur le même sujet.

Par ailleurs, notre association interpellera tous les candidats sur leurs propositions en termes de mobilité d'avenir d'une agglomération qui prétend atteindre le million d'habitants.

***PRENDRE le TRAM à GRADIGNAN***

***Auteur : D. ROLLAND; tous droits réservés.***



## Pourquoi le tramway à Gradignan ?

*Parce cette ligne répond parfaitement aux enjeux du tramway de la CUB*

- Elle contribue à désaturer la ligne B par une ligne qui part de Pellegrin, passe à Talence (Ensam) et traverse Gradignan jusqu'au sud de la commune
- C'est une ligne plus transversale que radiale et qui établit des correspondances avec les lignes A & B
- Elle permet de contenir le transit automobile sur la N10 dans Gradignan (échangeur 16 : 3e de la CUB)
- Elle ouvre le sud Gironde au tramway : Cestas, Léognan, Val de l'Eyre

**PRENDRE le TRAM à GRADIGNAN**

*Auteur : D. ROLLAND; tous droits réservés.*



## Pourquoi le tramway à Gradignan ?

*Mais le tramway à Gradignan peut améliorer le maillage et l'intermodalité du territoire*

- Si la région et la SNCF se décident à rouvrir la gare de Talence Médoquine, le tramway sera en correspondance directe avec les TER reliant Bordeaux Saint Jean et le Médoc.
- De plus, une réouverture du raccordement des Echoppes permettrait de plus des liaisons par tram-train de Gazinet, Pessac vers Mérignac, Blanquefort et Macau sans changement.
- Le projet soumis récemment à enquête public reste donc très partiel et inefficace.
- Saluons le travail de l'association « Talence Gare Multimodale » qui défendent bec et ongles la réouverture de la gare de Talence.

**PRENDRE le TRAM à GRADIGNAN**

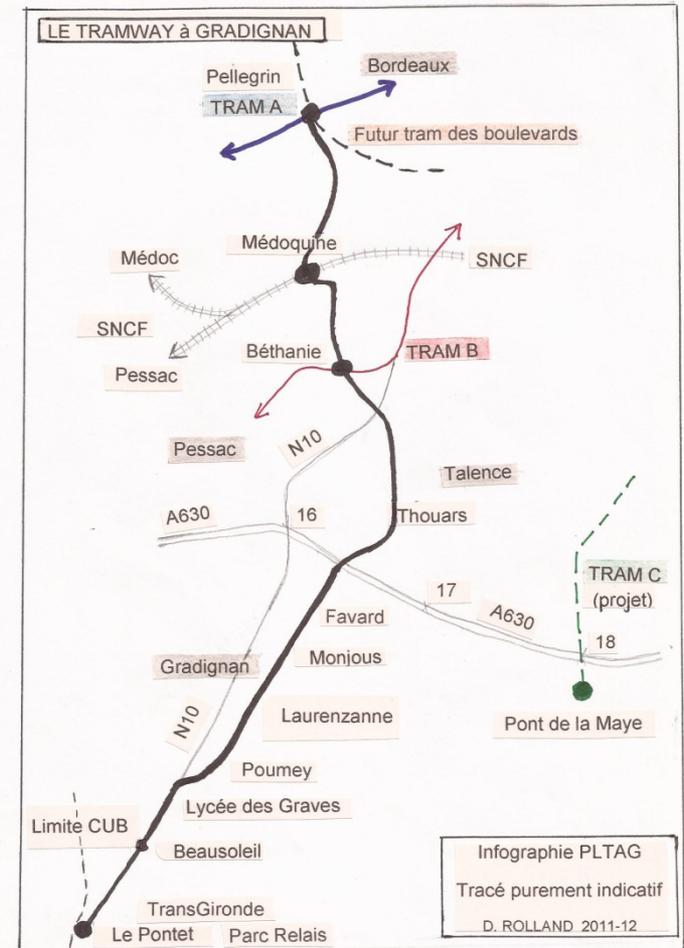
*Auteur : D. ROLLAND; tous droits réservés.*



## Transversalité et intermodalité

Ce schéma, purement indicatif, met en lumière toutes les possibilités d'intermodalité de la ligne projetée.

Ce schéma montre également, en intégrant le futur tram des boulevards, toute la contribution à la transversalité des déplacements apportées par ce projet.



**PRENDRE 1<sup>e</sup> TRAM à GRADIGNAN**

**Auteur : D. ROLLAND; tous droits réservés.**

## TRAM versus BHNS

- Cette confrontation est biaisée et ne prend en compte que des critères techniques : la pollution, le confort, l'efficacité et les vrais coûts ne sont pas pris en compte.
- Quelques villes s'orientent vers des « BHNS » mais elles n'ont pas encore de TCSP. Une trentaine d'agglomérations auront un « BHNS » (en fait bus plus ou moins évolué suivant les cas)
- D'autres améliorent sans cesse leur réseau de bus sans engager des coûts énormes et avec des résultats bien meilleurs.

***PRENDRE le TRAM à GRADIGNAN***

***Auteur : D. ROLLAND; tous droits réservés.***



## TRAM versus BHNS

- Les 22 agglomérations de +250 000h ont adopté et pérennisé le tramway sauf Lens, Aix en Provence et Toulon
- Les 10 autres agglomérations qui ont adopté le tramway ne dépassent pas 200 000h
- Si le BHNS est moins cher que le tramway, c'est que le niveau de service ne sera pas le même.
- Le CERTU a déclaré qu'à performance égale, les coûts globaux (investissement + exploitation) ne sont pas vraiment différents

***PRENDRE le TRAM à GRADIGNAN***

***Auteur : D. ROLLAND; tous droits réservés.***



## TRAM versus BHNS

- Le choix est donc difficile à faire sur des critères purement financiers.
- Les critères qualitatifs rentrent alors en jeu :
  - Pollution et bruit
  - Attractivité et accessibilité
  - Performance
  - Contribution à l'embellissement de la ville

**On est donc bien sur un choix de produit.**

***PRENDRE le TRAM à GRADIGNAN***

***Auteur : D. ROLLAND; tous droits réservés.***



## TRAM versus BHNS

- Le choix d'un BHNS peut s'avérer désastreux si le succès est malgré tout au rendez-vous.
- Sept ans après son ouverture, le « Busway » de Nantes est saturé ( 34 000v/j pour 30 000 maximum).
- Solution temporaire : remplacer les 20 bus actuels par des modèles 24m (plus inconfortables) : 20 M€
- Solution définitive : tout casser et mettre le tramway ... cela veut dire nouvelles études, nouveau chantier, nouveaux délais ....

**PRENDRE le TRAM à GRADIGNAN**

*Auteur : D. ROLLAND; tous droits réservés.*

