

AVIS SUR LE PROJET DE BUS EXPRESS PELLEGRIN THOUARS MALARTIC

Ce projet s'inscrit dans le schéma des mobilités adopté par Bordeaux Métropole en 2021. Sur le terrain, il vient remplacer la liane 8 qui relie actuellement et assez efficacement l'hôpital Pellegrin et le centre de Gradignan.

1- Le schéma des mobilités

Le schéma des mobilités adopté en 2021 présente une trop grande diversité des modes de transport : train SERM, cars express, tramways, bus express, bus classiques, vélo express auxquels se sont rajoutés un téléphérique et tout récemment un métro. Ce schéma reste donc très complexe et l'utilisateur aura beaucoup de mal non seulement à s'y retrouver mais aussi à passer facilement d'un mode à l'autre (correspondances laborieuses). Donc à terme un réseau peu lisible et compliqué à utiliser.

Au lieu de consolider, de mailler et de développer l'existant (tramway) Bordeaux Métropole éparpille les efforts entre différents modes de transport qui génèrent des correspondances inutiles et une complexité propre à dissuader l'utilisateur actuel et/ou potentiel.

2- L'expérience du bus express G St Aubin – Gare St Jean

Après presque une année de fonctionnement du bus G, il est intéressant de reprendre les chiffres prévus à l'enquête publique et la réalité :

Critère	Prévision enquête publique	Chiffres horaires actuels TBM	Constat actuel
Fréquentation	50 000 v/j		30 000 v/j
Durée trajet complet	60 mn	66 mn	70 à 90 mn
Durée gare – palais justice	15 mn	20 mn	18 à 25 mn
Vitesse commerciale	21 km/h	18 km/h	13 à 17 km/h
Fréquence max	5 mn	6 à 8 mn	7 à 8 mn avec phénomènes d'accordéon

Ce tableau basé sur le dossier de l'enquête publique G, sur les horaires actuels TBM et sur des relevés de terrain montre que le bus express G est loin d'atteindre les objectifs ambitieux qui lui étaient fixés. La fréquentation actuelle de 30 000 v/j correspond à peu près à la fréquentation des anciennes lignes de bus qu'il a remplacées. Le report modal semble insignifiant car la congestion n'a pas diminué de manière très visible sur l'axe du bus G.

Enfin, ce projet a officiellement coûté 155 M€ ce qui compte tenu des chiffres ci-dessus montre qu'il est loin d'être rentable.

3- Le projet Pellegrin – Thouars - Malartic

Le projet prévoit une ligne de bus de 11,5 km, partant de St Augustin et allant jusqu'à Gradignan Malartic, avec au niveau de la piscine de Thouars une mini branche avec 2 stations à Thouars

et P. Neruda. Ce tracé est critiquable dans la mesure où :

Une exploitation à deux branches aussi dissymétriques pénalise la fréquence sur la « grosse » branche (Gradignan) et rendra certainement plus difficile l'exploitation. Comme Bordeaux Métropole l'a enfin compris en mettant en place les lignes E & F du tram, les lignes à branches sont source de confusion pour l'usager et elles sont à éviter.

La liane 8 actuelle a son terminus au centre de Gradignan (Laurenzanne). La ligne prévue, en s'arrêtant à Malartic, supprime une liaison fort utile entre Malartic et le centre-ville.

Les principaux éléments financiers du projet sont les suivants :

Coût total : 112 M€ aux conditions de 2023 (pourquoi pas aux conditions d'aujourd'hui ?) ; à noter une provision pour aléas très faible ce qui laisse augurer (comme pour le bus G) des dépassements de coûts importants.

Fréquentation prévue : 24 500 usagers par jour dont 9 500 nouveaux usagers (qui auraient abandonné la voiture). La fréquence actuelle de la ligne 8 est autour de 7 500 v/j. On comprend mal ce triplement quand on sait que le report modal sur un BHNS nouveau est au plus de 30%.

Gains sur 40 ans apportés par le projet : 515 M

Usagers actuels (qui se déplaceraient plus vite) : 310 M€

Usagers nouveaux : 110 M€

Décongestion routière : 95 M€

Ce dernier chiffre est nouveau dans la mesure où il n'y avait pas de chiffre équivalent dans le dossier de la ligne G. Il nous paraît tout à fait hasardeux de parier sur une décongestion routière qui si on regarde le passé récent est loin de se produire. Quoiqu'il en soit, des explications simples sur l'obtention de ces chiffres manquent dans le dossier et cela les rend peu crédibles.

Tous ces chiffres visent à nous convaincre que ce bus sera hautement rentable mais malheureusement il n'y a aucune explication simple des hypothèses prises et du mode de calcul de ces chiffres. Il est donc permis de douter fortement de la rentabilité supposée de ce projet. Cette conviction est renforcée si on se livre à une comparaison des chiffres utilisés pour la ligne G et pour le projet actuel.

4- Comparaison entre le bus G et le projet présenté

Un tableau résume les grosses contradictions qu'on peut relever entre les deux projets :

Critère	Bus Express G	Bus Express Malartic
Fréquentation prévue	50 000 v/j	24 300 v /j
Longueur	21 km	11,5 km
Coûts	154 M€	112 M€
Coût au km	7,33 M€	9,73 M€
Gains anciens usagers	400 M€	310 M€
Gains nouveaux usagers	155 M€	110 M€
Gains décongestion	rien	95 M€
Coûts exploitation	148 M€	152 M€
Nombre bus électriques	40	20

Pour un projet deux fois plus court et deux fois moins fréquenté prévisionnellement que le bus G, le coût du km augmente sensiblement, les gains usagers sont pratiquement les mêmes et les coûts d'exploitation du projet à 20 bus sur 11,5 km sont les mêmes que ceux du bus G à 40 bus sur 21 km !

5- Un projet peu crédible

Ce projet apporte beaucoup de questions dont on ne trouve pas d'éléments de réponses dans les documents fournis.

Quelle est la crédibilité des chiffres et notamment la fréquentation estimée par rapport au 8 actuel ?

Quelles sont les hypothèses de calcul des gains de temps et de leur valorisation ?

Le montant exprimé en 2023 représente malgré tout un risque élevé et est sujet à caution, compte tenu des inévitables dépassements qui se produiront et d'une provision pour aléas très faible.

6- Nos propositions

Depuis longtemps, nous défendons un renforcement et un maillage plus complet du réseau de tramway. Parallèlement, nous avons toujours affirmé que le réseau de bus devait être amélioré « au fil de l'eau » en profitant des aménagements de voirie pour créer des couloirs, des stations mieux équipées, des passages prioritaires et des meilleures correspondances entre bus et tram. Bordeaux Métropole doit dès aujourd'hui s'engager dans une démarche d'acquisition de bus électriques à déployer sur tout le réseau.

Il est clair que l'actuelle ligne 8 aurait besoin de quelques modifications :

- Prolongement jusqu'aux boulevards
- Traiter le secteur de la rue de la Béchade en donnant priorité aux bus
- Voir ce que donnera la réouverture de Talence Médoquine sur la fréquentation
- Traiter le secteur Arts & Métiers de manière à éviter la désastreuse intermodalité bus/tram (400m à pied)
- Modifier le tracé de la 8 sur le cours de la Libération comme prévu pour le Bex
- Créer un P+R au droit de la station château de Thouars (celui prévu dans le projet nous paraît un peu éloigné)

Ainsi avec des coûts relativement modérés et pouvant être mieux étalés dans le temps, on pourra constater une augmentation de la fréquentation et envisager des projets de plus grande envergure comme une desserte tramway que nous appelons de nos vœux.

Par ailleurs, un tramway Pellegrin Gradignan serait – malgré un coût d'investissement plus important – probablement très rentable avec les fréquentations et le gains de ce projet, sachant que les coûts d'exploitation d'une ligne de tramway sont notablement inférieurs à ceux d'un bus fût-il express.

Dominique Rolland, président de Prendre le Tram à Gradignan

L'association « Prendre le tram à Gradignan » défend les usagers des transports en commun de Gradignan et de la Métropole. Elle milite pour la réalisation d'une ligne de tramway performante desservant Gradignan.

*Elle a obtenu **10 428 signatures** à sa pétition en faveur de ce projet. Elle organise régulièrement des réunions publiques et forums pour défendre ses idées.*

Contact : **Dominique ROLLAND** 06 8246 3332