



LA VOIX DES USAGERS

Ass. des Usagers Transports Public Sud-Gironde (AUTPSG) (Bordeaux-Langon-Agen)
Asso des Usagers du TER (AUTERBS)
St Foy La Grande
Périgord Rail + Ligne Bdx- Bergerac-Sarlat
Asso Service de Transport des Usagers Concertés et Efficaces (ASTUCE) (St Mariens)
Bordeaux Métropole Déplacements
(Crée 09/04/2012 - Bdx Métro création 01/01/2015)
Collectif Blaye Bordeaux Rail (CBBR)
Collectif TER Sud Aquitaine (TERéSA) (Mont de Marsan)
Des Transports pour l'Avenir du Médoc (TAM-TAM)
Prendre le Tram à Gradignan (Porte Sud de Bordeaux-Talence)
Pour le Tram à Parempuyre
Collectif Liane 5 (Villenave d'Ornon)

Conférence de presse mardi 21/9/2021

La FNAUT Nouvelle Aquitaine analyse la politique des mobilités de Bordeaux Métropole*

*FNAUT Fédération Nationale des Associations Usagers des Transports



INTRODUCTION (Christian BROUCARET Président FNAUT Nouvelle Aquitaine)

RER METROPOLITAIN (Philippe BINCTEUX Conseiller national de la FNAUT / CBBR)

TRANSPORTS DE LA METROPOLE (Gilles ANDRE Conseiller de la FNAUT / BMD)

UN POINT SUR LE TELEPHERIQUE (Christian BROUCARET Président FNAUT Nouvelle Aquitaine)

CONCLUSION / QUESTION

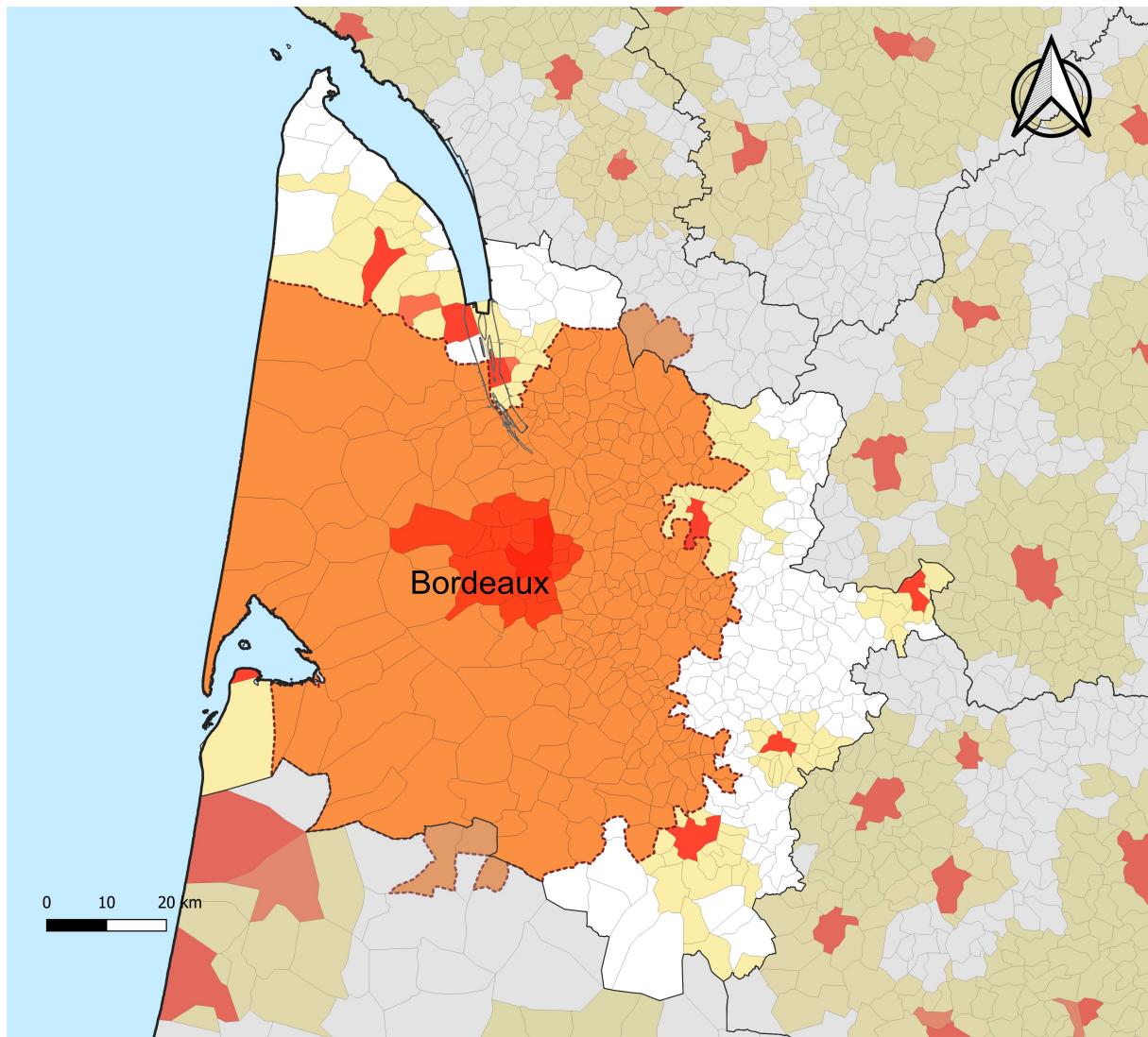
En préambule, naturellement notre vision est orientée transports en commun. Alors cette nouvelle stratégie des mobilités ?

Pour paraphraser le général de Gaulle, répondant à Michel Droit, le 14 décembre 1965 en scandant "L'Europe, l'Europe, l'Europe" et après avoir écouté les diverses interventions des élus de la Métropole et de la ville centre, notre première réaction est « le vélo, le vélo, le vélo »

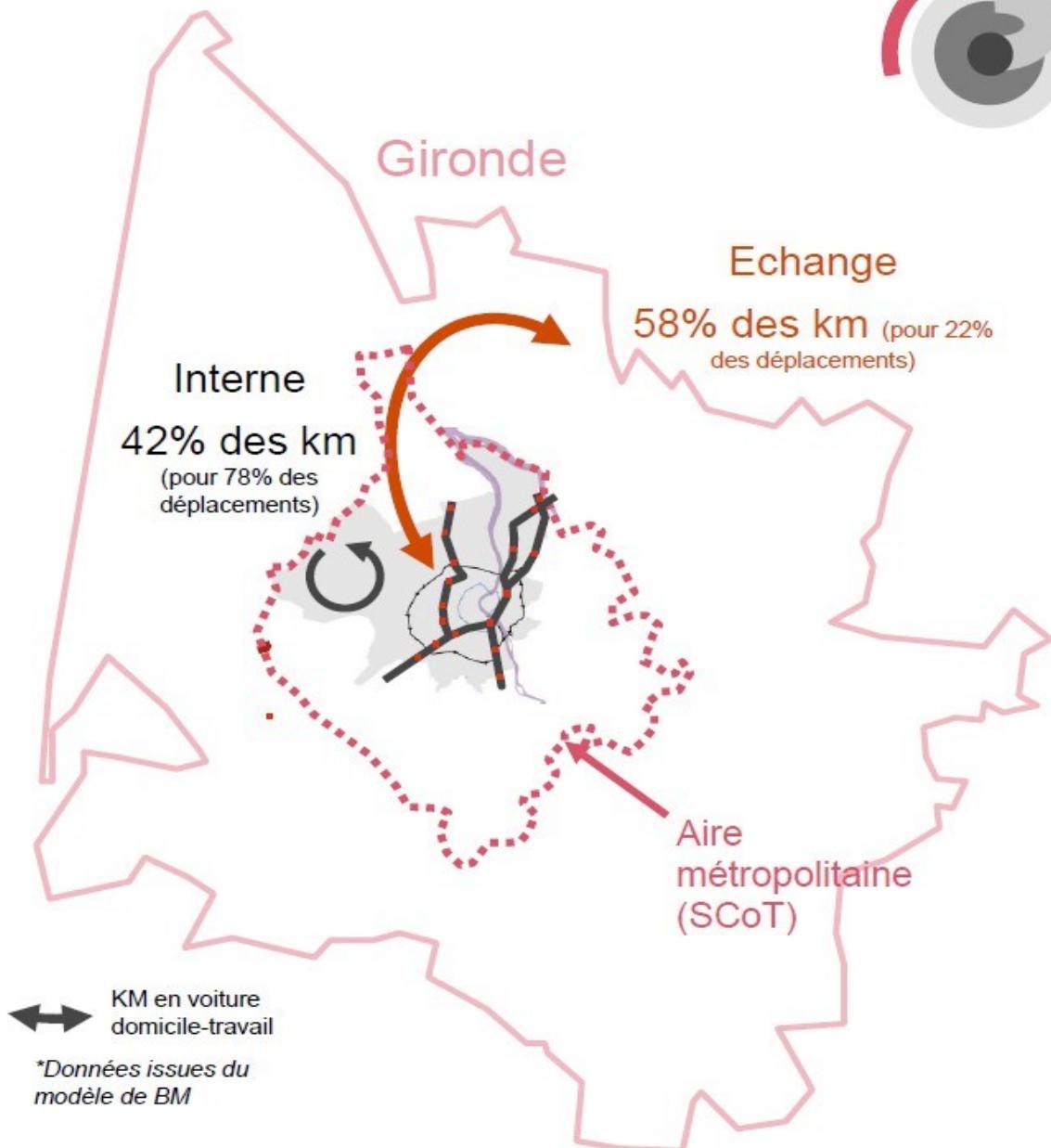
Nous pris connaissance de la nouvelle stratégie des mobilités de Bordeaux Métropole. Stratégie peu concertée et dictée plus par une écologie punitive que par une vision à long terme.

Rappelons le contexte : Bordeaux Métropole agglomération attractive, dynamique et en croissance jusqu'à présent (96 000 habitants de plus en Gironde 2013-2018).

L'aire d'attraction de Bordeaux 275 communes



Communes dont au moins 15 % des actifs travaillent dans la
Métropole bordelaise
-270/535 en Gironde
-3 dans les Landes
-2 en Charente-Maritime.



Un quart des emplois est occupé par des habitants hors métropole et 90% de leurs trajets se font en voiture avec prédominance de l'autosolisme.

Si 78% des trajets routiers qui touchent la métropole sont des déplacements internes, 22% viennent de l'extérieur (aire d'attraction de Bordeaux) mais ils représentent 58% des km réalisés tous les jours.

Pour alléger la rocade, la Métropole s'associe avec la Région et initie le RER Métropolitain. (Ph Binchteux)

RER MÉTROPOLITAIN



Plus de trains
régionaux

Plus d'économies

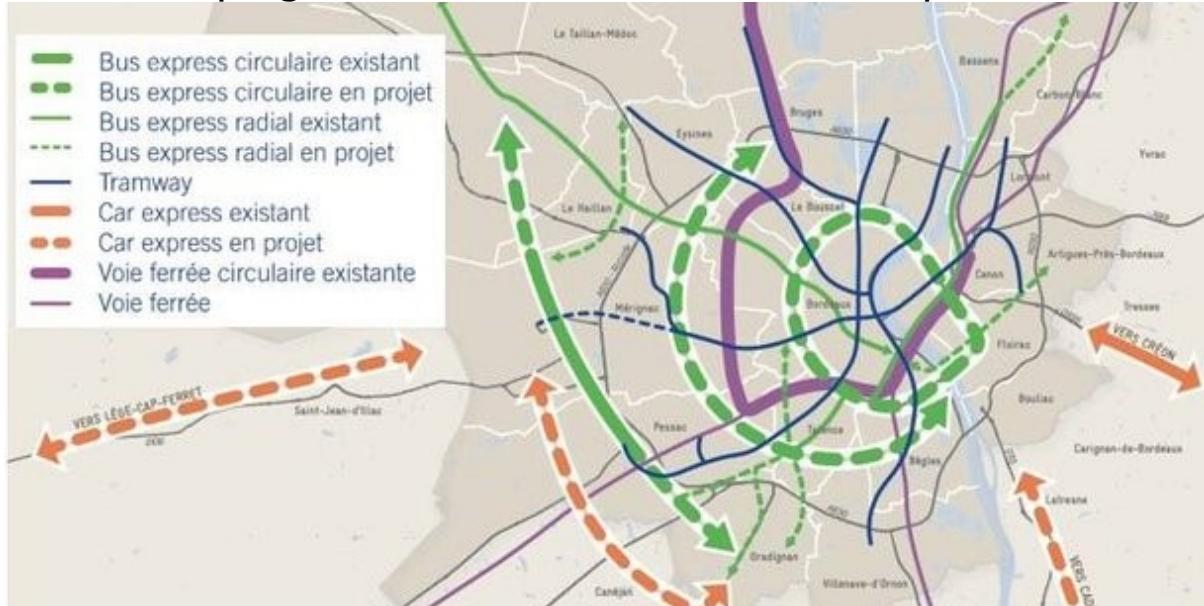


Plus de cars régionaux

Plus de gares

Le RER Métropolitain

Année après année, jusqu'en 2028, des étapes seront franchies, améliorant progressivement les services de transport.



Pour la FNAUT, c'est un projet qui va dans le bon sens !

Le mouvement des Gilets jaunes à son départ acte le mouvement pendulaire constraint d'obligation à venir travailler dans la Métropole. Mais pas à n'importe quel prix, ni à y passer trop de temps. **Le TER avec une tarification solidaire et le titre unique de transport (2 demandes très anciennes de la FNAUT !)** réponds à cette demande. La réouverture de haltes en liaison avec les transports de la Métropole seront un plus pour les usagers. Quelques bémols cependant, nous doutons de la réalisation possible de voies dédiées sur les autoroutes et repousser la réouverture de la ligne ferroviaire St Mariens-Blaye pour après 2030 une faute de vision prospective des collectivités! Des signaux d'alerte nous sont parvenus sur les difficultés d'accord budgétaire entre la Métropole et la Région particulièrement sur le paiement des circulations de week-end. Nos grands élus doivent comprendre que la richesse de la Métropole est en partie due au travail de ces usagers. Et qu'ils ont aussi le droit de venir le samedi ou le dimanche se divertir ou consommer dans Bordeaux !

Les transports de la Métropole Gilles André

Art. 13: «1) de la Déclaration universelle des droits de l'homme de 1948

Toute personne a le droit de circuler librement et de choisir sa résidence à l'intérieur d'un Etat. [...]»

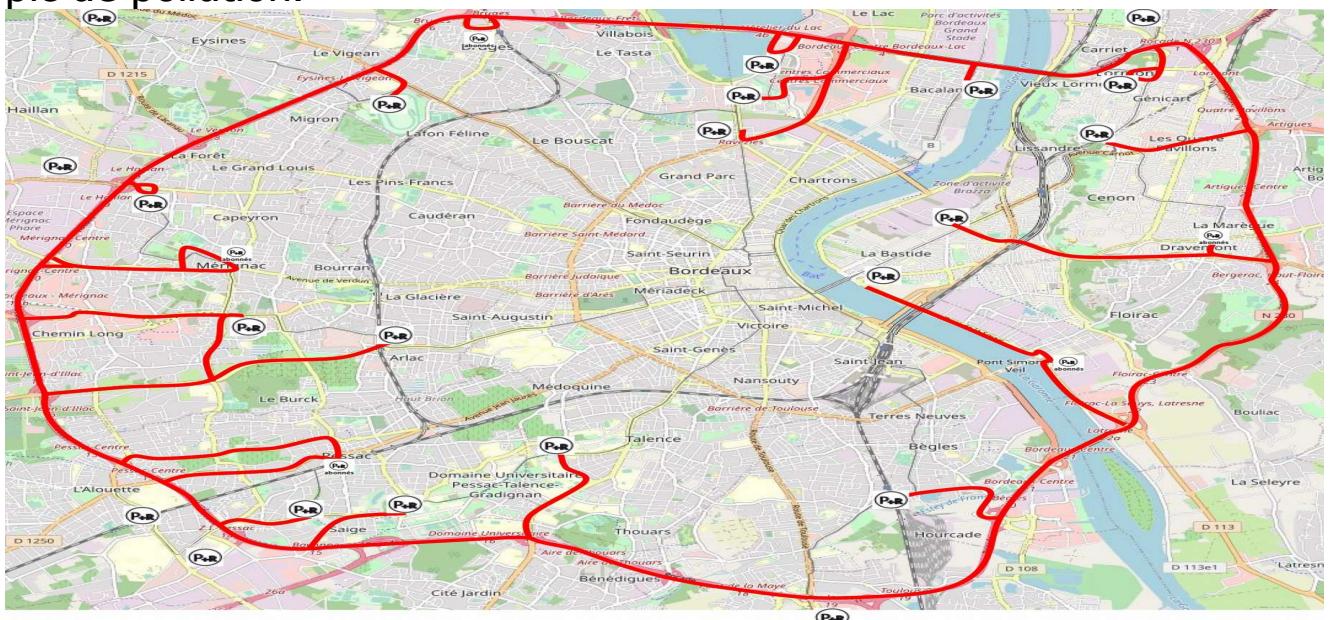
Les transports ce n'est pas que de la technique ou économique, c'est d'abord de l'humain !



On nous avait promis un changement : le monde après COVID
Nous avons le sentiment que le monde d'après ressemble
beaucoup au monde d'avant. Les pics de fréquentations à
quelques pour cent près sont ceux de 2019, le télétravail peine
à se généraliser, les étudiants reprennent en présentiel et le
tram B vers Talence va être surchargé comme dans le monde
d'avant (9300 étudiants de plus période 2015/2016)

En 2030, d'après les prévisions c'est environ 270 000 personnes
de plus par jour dans les transports.

A cela s'ajoute les Zones à Circulation Restreinte (ZCR) qui
vont arriver dans Bordeaux et l'épée de Damoclès au dessus de
la tête des automobilistes de la restriction de l'usage de la
voiture à l'intérieur de la rocade (vignette CRIT AIR), en cas de
pic de pollution.





Nous avons écouté les diverses interventions des élus de la Métropole et de la ville centre.

D'ici 2026, plus d'infrastructure de mobilité collective lourde ne sera créée malgré la croissance de la population.

D'un trait de plume les 3 extensions de tram prévues Saint-Médard, Gradignan (porte sud de Bordeaux- délestage Talence) et Parempuyre (porte du Médoc) sont annulées. Pourtant les concertations avec la population et les avis données par les élus nous semblaient aller dans le sens d'une vision efficace des transports.



Le tramway c'est fini scandent les élus métropolitains ; étonnant alors que Lyon et Lille développent leurs réseaux !

Le vélo est présenté par nos élus comme la solution **pour tous les déplacements.**

Chaque mode de déplacement a sa pertinence et ses limites. Le vélo est une réponse, certes utile mais pas universelle. Tout le monde ne peut ou ne veux faire du vélo (personnes âgées).

Aux environs et en dessous de 10 000 voyages /jour, bus classique



Jusqu'à environ 15 000 voyages / jour, on mise plutôt sur des lignes type Chronobus (Nantes, Bayonne), lianes (Lille, Bordeaux, Dijon),



Entre 10 000 et 30 000 voyages/jour BHNS



**Entre 30 000 à 35 000 voyageurs le tramway qui certes coûte plus cher à l'achat, mais s'use beaucoup moins vite (30 ans d'amortissement) que le bus (15 ans)
Attention, il est très difficile de prévoir le nombre de voyageurs et son évolution.**



Je n'évoquerai que la ligne C du tram de Bordeaux où les rames courtes de 32 m (272 passagers) ont très vite laisser la place aux rames longues de 44 m (395 passagers) obligeant à rallonger des stations...



Allongement des quais de la station de tramway « Place de la Bourse »

Bordeaux Métropole engage à partir du lundi 26 août, des travaux d'allongement des quais de la station de tramway « Place de la Bourse » à Bordeaux. Elle sera la dernière des cinq stations réaménagées sur la ligne C. L'objectif est de faire circuler des rames plus longues sans avoir à condamner les portes d'extrémités, permettant ainsi d'augmenter la capacité d'accueil, et d'améliorer le confort et l'accès des voyageurs.

Les travaux, programmés jusqu'à fin septembre, se dérouleront entre 6 h et 22 h. Pour rappel, la ligne C du tramway est actuellement interrompue entre les stations « Quinconces » et « Gare Saint-Jean » en raison de l'incendie survenu dans le parking des Salinières.

Ce chantier concerne le renfort de l'offre de transport sur cinq stations de la ligne C : Quinconces, Saint-Michel, Tautia et Sainte-Croix (allongements déjà réalisés), Place de la Bourse (chantier programmé). A l'origine, ces stations courtes étaient desservies par les rames de la phase 1 (33 mètres) mais elles reçoivent depuis plusieurs années des rames longues (44 mètres) sur lesquelles la dernière porte est condamnée puisque la rame est plus longue que le quai. Les quais sont donc allongés de 11 mètres.

La FNAUT nationale en 2016 avait initiée l'étude METHODOLOGIE POUR LE CHOIX DU MODE qui fait autorité dans le monde du transport en France ; il serait bien que la Métropole s'en inspire....

<https://www.fnaut.fr/retour-d-experiences-des-choix-tramway-bhns-dans-les-agglomérations-françaises-trans-missions-et-ttk/>

La FNAUT rappelle que le tramway est certes deux fois plus coûteux *à court terme* que le BHNS mais

- il est 4 fois plus ambitieux sur le plan environnemental, en raison de sa capacité et de son attractivité ; par rapport à une ligne de bus en site banalisé, l'augmentation de clientèle est, en moyenne, de 34 % pour le BHNS et de 130 % pour le tramway ;
- il est moins coûteux à long terme *par voyageur transporté* que le BHNS, d'environ 12 %.

En matière de transport en site propre, il est impératif de penser *à long terme*, d'autant que le rôle structurant du tramway sur l'urbanisation est nettement supérieur à celui du BHNS.

La FNAUT rappelle aussi que le BHNS, qui doit impérativement disposer d'un site propre sur l'ensemble de son itinéraire, est trop souvent réalisé sans progrès décisifs de la vitesse commerciale des bus.

Une proposition de la FNAUT

Le projet de « pré-métro »

Notre fédération en accord avec ses associations propose de réfléchir très rapidement à un réseau souterrain de lignes qui seraient parcourues par les tramways actuels en première étape. Ce réseau aurait le mérite de pouvoir être construit progressivement, en éliminant les points noirs du réseau, Porte de Bourgogne ou les barrières par exemple. Il donnerait le saut qualitatif indispensable au tramway d'aujourd'hui. Ensuite, le matériel peut évoluer selon la

fréquentation. C'est le principe du « pré-métro » tel qu'il a été mis en œuvre à Bruxelles et dans beaucoup d'autres villes européennes.

Ce projet de « pré-métro » présente l'avantage d'être phasable, évolutif et s'inscrivant dans une démarche volontariste de développement durable.

- Un réseau souterrain de lignes parcouru par les tramways actuels en première étape.
- Un réseau construit progressivement.
Un saut qualitatif indispensable au tramway d'aujourd'hui.
- Matériel pouvant évoluer suivant la fréquentation.



UN POINT SUR LE TELEPHERIQUE

Pourquoi la FNAUT est sceptique ? A la FNAUT nous sommes corporate, nous passons nos vacances à visiter des réseaux de transports; toutes les mauvaises idées ne sont l'apanage de Bordeaux Métropole ! Heureusement ! Et nous avons été à Brest, la Mecque du téléphérique en France.

Dans son étude, Bordeaux Métropole évoque 10.000 voyageurs par jour un coût de 50 millions d'euros. 10.000 voyageurs par jour c'est la norme d'une liane... **Prix unitaire d'une rame Tramway** 160 à 280 places 2 à 3 M € H.T bus articulé 120 places 0,6 à 0,8 M€ bus standard 55-80 places 0,4 à 0,5 M € H.T. Bus articulé classique 100 à 120 places 0,25 à 0,35 M€ H.T.

- 1 mois d'arrêt pour maintenance par ans (choix touristes ou usagers de la Métropole ?) fermé certains jours jusqu'à 11h maintenance préventive / exercice du GRIMP
- Pylone environ 70 m car 50m de tirant d'air / pont d'aquitaine/ bateau croisière/ fermeture vent /astreinte 7 agents dédiés/ entretien constant/ Survol/ UNESCO-Comparatif BREST



Conclusion



La FNAUT sera vigilante par exemple aux conflits d'usages entre les bus et les vélos sur des voieries inadaptées (exemple Pont de Pierre, barrière de Toulouse). Nous y reviendrons dans une conférence de presse prochaine avec le collectif LIANE 5 Villenave d'Ornon

Dans les 20 dernières années, la politique équilibrée des transports, tramway plébiscitée par les usagers et du réseau de bus associés à des complémentarités en modes doux aurons permis l'essor de l'agglomération. La stratégie proposée par la Métropole apparaît onéreuse, pour des résultats mitigés et aléatoires.

Aujourd'hui le compte n'y est pas !

Ne serait-ce pas plutôt une stratégie d'immobilité ? Une stratégie d'écologie punitive ? La réflexion initiée depuis un an aurait dû déboucher sur des solutions nouvelles, adaptées et ambitieuses. L'aggravation de la pollution et de la congestion des réseaux routiers aurait dû aussi pousser dans ce sens. Force est de constater que ce n'est pas le cas. Vous n'avez finis de venir à des conférences de presse de la FNAUT. Comme dans les années 90 (Val/Métro), nous serons là pour être force de proposition au service des usagers des transports en commun.



LA VOIX DES USAGERS

*Merci de votre attention !
Nous attendons vos questions ?*

