



URGENCE GRANDE LIGNE D

Le collectif « Urgence grande ligne D » vise à rassembler tous les acteurs – habitants, élus locaux, entreprises, associations – mobilisés pour la réalisation de la ligne D du tramway entre la place des Quinconces à Bordeaux et la place de la République à Saint-Médard-en-Jalles. Profitant d'un élan nouveau, nous tenons ici à réaffirmer notre volonté de voir se réaliser **la grande ligne D de Bordeaux aux portes du Taillan-Médoc via Le Bouscat, Eysines, et Saint-Médard-en-Jalles**. Ce projet vient ainsi compléter la desserte des **120,000 habitants du quadrant Nord-Ouest** de la Métropole, aujourd'hui délaissés par le réseau de tramway.

La ligne D du tramway, loin de se résumer au choix d'un mode de transport, est un **projet global**, mêlant environnement, mobilités et aménagement du territoire.

En effet, le tramway est un projet d'**avenir** qui favorise le développement des mobilités douces et **respectueuses de l'environnement**, avec des effets immédiats sur la pollution, les embouteillages, et les nuisances sonores. C'est également un puissant levier de transformation urbaine – la ville de Bordeaux en a fait l'expérience – qui contribue à un **cadre de vie apaisé**.

Dans la 3^{ème} ville la plus embouteillée de France¹, dont les portes d'accès – rocade et boulevards – sont saturées aux heures de pointe, il est urgent d'offrir une alternative à la voiture individuelle.

En effet, la **demande croissante de mobilité²** nous pousse à développer une offre de transports en commun performante. Le tramway est le seul mode de transport à la fois rapide et confortable pour les usagers. Il permet de relier Saint-Médard-en-Jalles à Bordeaux centre en 35 minutes et le futur quartier LGV de la gare Saint-Jean en moins d'une heure.

La grande ligne D offre également une nouvelle porte d'accès à la Métropole, renforçant ainsi l'attractivité de son réseau. Sur le tracé d'un **axe naturel vers le Médoc et l'Océan**, elle s'inscrit comme une réponse essentielle aux besoins de déplacements métropolitains.

Par ailleurs, la présence de grands groupes mondiaux sur le site de l'aéroparc – Safran, Airbus, Dassault, Thales – **rend indispensable** une liaison en tramway depuis le centre-ville, et ce afin de conforter le **dynamisme économique** de la région.

Face aux arguments avancés par les opposants au tramway : fréquentation surestimée, faible rentabilité et coût important, il convient de rappeler les retombées économiques de la grande ligne D :

- *Tout d'abord, le **potentiel de population** ne cesse de croître dans le cadre du plan « 50,000 logements autour des axes de transports », dont beaucoup ont déjà été initiés.*
- *Ensuite, le prolongement jusqu'à Saint-Médard-en-Jalles ne demande*

1 étude « TomTom Traffic Index » sur des données 2014 ; cité dans « Bordeaux occupe désormais la 3^{ème} place des villes les plus embouteillées de France », *Sud-Ouest*, 2 avril 2015.

2 Chambre régionale des comptes Aquitaine, Poitou-Charentes, *Rapport d'observations définitives sur les transports urbains de la CUB*, 30 septembre 2014.



qu'un **coût d'investissement modéré**³, grâce à un tracé sur voie unique, en milieu à faible densité urbaine⁴, et **améliore la fréquentation et la rentabilité de l'ensemble de la ligne**⁵. En outre, le nombre limité d'arrêts sur ce tronçon permet d'augmenter sensiblement la vitesse commerciale de la ligne.

- Enfin, la grande ligne D aura pour complément la liaison de **bus à haut niveau de service (BHNS)** prévue entre Bordeaux et Saint-Aubin-de-Médoc. Cette ligne de bus, sur un **tracé sud complémentaire** de celui du tramway, augmentera la fréquentation de la ligne D par l'acheminement de passagers depuis Saint-Aubin-de-Médoc.

Osons porter un **projet ambitieux** comme « la grande ligne D ». La France a su développer à partir des années 2000 un système de transports en commun efficace, érigé en « **modèle de tramway Français** ». Ce modèle qui a pu voir le jour grâce à une volonté politique forte, s'exporte aujourd'hui partout dans le monde – Brésil, Pays-Bas, Australie, Etats-Unis – et contribue à développer l'image de marque de la France à l'étranger.

A l'instar de ce qui se fait en Allemagne ou dans des grandes villes comme Lyon, Bordeaux Métropole doit continuer à développer un **réseau de tramway péri-urbain**⁶. Dans le cadre de la 3ème phase de travaux du tramway, avec de nouvelles liaisons au-delà de la rocade, la grande ligne D permet ainsi de concrétiser la volonté d'un système de déplacement « zéro carbone » à l'échelle de la Métropole.

Le collectif « Urgence grande ligne D » se fait le porte-voix d'une majorité silencieuse, dépendante de la voiture individuelle faute de transports collectifs performants. Mener à bien la grande ligne D, c'est ainsi développer un service public indispensable à la population et approuvé par **96% des habitants** de Bordeaux Métropole⁷.

La volonté affichée de faire de Bordeaux une « **Métropole millionnaire** » à l'horizon 2030 doit se concrétiser par un **projet de transport d'envergure** : la grande ligne D. Plus de 40 ans après la tentation « d'adapter la ville à l'automobile », ayons la lucidité et l'ambition de faire du tramway le mode de transport métropolitain.

SIGNATAIRES :

Jacques Mangon,

....

3 Coût d'investissement de 40M€ pour un prolongement de 4,1 km, sachant que les coûts d'exploitation sont couverts par les recettes tarifaires à raison de 4000 voyageurs/jour. A comparer au coût d'investissement de 221,3M€ prévu pour les 10 km du tracé initial de la ligne D.

4 Plateforme sur ballast en milieu à faible densité urbaine, ce qui permet un coût d'investissement 2 à 3 fois moins élevé qu'un tramway en centre d'agglomération.

5 La valeur actualisée nette (VAN) passe de 98 à 137M€ et le taux de rentabilité interne (TRI) de 6,8 à 7,4%

6 Direction générale des infrastructures des transports et de la mer, « Le renouveau du tramway en France », rapport du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, mai 2012

7 Sondage réalisé sur un échantillon représentatif de 1002 habitants de Bordeaux Métropole, âgés de 18 ans et plus pour le compte de Bordeaux Métropole, « Baromètre de climat intercommunal – vague 11 », sondage LH2-BVA, Février 2015.