



Saint-Médard-en-Jalles, le 11 janvier 2016

Objet : Lettre ouverte à M MANGON

Nos références : MM/011

De : Marc MORISSET

Groupe Local EELV Les Jalles

13 rue du Chai des Farines

33000 BORDEAUX

A l'attention de Monsieur le Maire

Hôtel de ville

Place de l'Hôtel-de-Ville

CS 60022

33167 Saint-Médard-en-Jalles

Monsieur le Maire,

Nous vous adressons cette lettre ouverte pour vous exprimer **notre ferme opposition à votre projet « Urgence grande ligne D »** ou projet d'extension du Tram de la Ligne D.

Si, comme nous le pensons, vous agissez dans le respect de l'engagement pris par la France en 2003, confirmé par la COP21, pour diviser par 4 nos émissions de gaz à effet de serre en œuvrant particulièrement pour limiter les déplacements automobiles dans la grande agglomération bordelaise, nous considérons que votre projet d'extension du Tram Ligne D va à l'encontre de cet objectif. Nous avons une approche bien différente de la vôtre sur la situation et l'avenir des transports en commun sur le quadrant Ouest-Nord-Ouest de la métropole bordelaise. Nous avons une vision plus globale et cohérente au travers de solutions locales.

Sur la forme, nous considérons que votre approche « Urgence grande ligne D » s'apparente plus à du lobbying, entretenu de toutes pièces avec des moyens municipaux, pour faire aboutir une promesse électorale dont l'objectif est étranger aux besoins de déplacements de nos concitoyens. Dans le but d'atteindre cet objectif, l'information partielle et partielle donnée aux Maires de certaines communes du Médoc et l'affichage de votre pétition dans de nombreux journaux et panneaux publicitaires, ne correspondent pas à nos valeurs démocratiques. Nous vous rappelons que l'intérêt général des concitoyens prévaut sur les envies et ambitions politiciennes dont vous faites preuve.

Sur le fond et pour éviter toutes polémiques, nous vous rappelons que nous ne sommes pas opposés au Tram, bien au contraire, dès lors que son investissement répond à 3 critères :

1^{er} critère, que son investissement soit judicieux.

Le coût d'investissement au kilomètre du tramway à double voie est de 21 à 28 millions d'euros (en voie unique de 12 à 15 millions euros) selon son milieu d'insertion. Le SDODM que vous avez-vous-même voté le 29 avril 2011 précise que le recours au Tram n'est justifié que sur des lignes recevant au minimum 2500 voyageurs par sens et par heure, en heure de pointe. Nous sommes très loin du compte sur la ligne D, 1090 voyageurs sur le tronçon le plus chargé ! Et ce ne sont pas les 2000 usagers estimés par jour et par sens, soit les 4000 dans les 2 sens que vous annoncez grâce au prolongement Cantinolle /Saint Médard Centre qui vont permettre d'atteindre ce seuil de pertinence. Selon ce cas de figure, un calcul simple nous donne une moyenne de 40 usagers par rame ; nous pouvons parler d'une fréquentation exotique !

2^{ème} critère, que son corridor soit bien choisi.

Le corridor le plus performant est sans aucun doute le tracé actuel de la liane 3 car c'est le tracé le plus court, desservant des zones d'activités, des groupes scolaires, des zones très urbanisées et des centres-villes comme Saint-Médard-en-Jalles, Le Haillan, et Caudéran. C'est donc à juste raison que la ligne E en Tram'bus reprend en grande partie le tracé de cette liane 3. Le corridor que vous proposez n'a pas cette pertinence.

3^{ème} critère, que son choix du tracé soit conforme à une logique de transport et au respect de l'environnement.

Votre projet d'extension de la ligne D en Tram via la piste cyclable, en bordure d'une zone verte classée pour partie en zone Natura2000, zone éminemment sensible puisque zone de captage de 20 % de l'eau potable de l'agglomération Bordelaise, zone très peu urbanisée qualifiée par tous de zone apaisée et de « poumon vert » du quadrant Nord-Ouest de Bordeaux-Métropole, nous semble une proposition ubuesque qui s'apparente à un « Grand contournement du Haillan ». Devons-nous comprendre que votre intention à plus long terme soit aussi de supprimer cette zone Natura2000 avec un Tram qui permettrait d'urbaniser le long de la voie ? Nous nous étonnons de votre double affichage, l'un protecteur du domaine du Bourdieu, bois classé sur Saint-Médard-en-Jalles, et l'autre saccageur de zones naturelles également classées, dans les communes limitrophes !

Force est de constater que votre projet d'extension de la ligne D en Tram, même en voie unique, ne répond à aucun de ces 3 critères, qu'il est un non sens économique, écologique et territorial pour l'ensemble de la population du quadrant Ouest-Nord-Ouest.

Ce projet pourrait même asphyxier le centre ville de Saint-Médard-en-Jalles et une partie de la commune si, comme vous l'envisagez, les médocains devaient se rabattre sur un parking relais situé à 2 pas de son centre.

Il nous semble que l'énergie que vous déployez serait bien mieux utilisée à bonifier la ligne E en BHNS (Bus à Haut Niveau de Service que nous appellerons Tram'bus*) avec toutes ses évolutions technologiques, prévue pour fin 2017. Cette ligne est structurante et nous l'attendons depuis la fin de la réalisation de la 2^{ème} tranche du Tram, c'est-à-dire depuis trop longtemps comme vous aimez aussi le répéter.

Les avantages du Tram'bus, véritable innovation dans tous les réseaux de transports en commun en France, avec Paris, Nantes, Toulouse, Lille, Metz, Strasbourg, Bayonne..., et dans le monde, Mexique, Canada, Etats-Unis, Chine... sont nombreux et intéressants à rappeler ici sur la métropole bordelaise :

- 1/ un coût très inférieur comparé au Tram pour un service comparable, 5 fois inférieur au kilomètre (5 millions d'euros au km sur la ligne E à comparer aux 27 millions d'euros au km pour la ligne D) (12 à 15 millions le km en voie unique). On peut donc en déduire qu'à chaque réalisation d'un km de Tram injustifié on néglige de 3 à 5 km de Tram'bus. Considérant que l'objectif étant de limiter le « tout voiture » par une offre alternative en transport en commun, la solution Tram'bus permet de densifier le réseau et de créer des lignes circulaires qui manquent cruellement sur l'agglomération bordelaise.
- 2/ une grande capacité, de 120 à 150 personnes à bord, avec des longueurs modulables en fonction des besoins.

- 3/ un partage des aménagements en site propre, limitant l'emprise de l'automobile, et utilisables par les autres transports, bus classiques et véhicules d'urgences, et par les vélos, ce qui n'est pas le cas d'une voie de Tram.
- 4/ un service de récupération des usagers bien meilleur que le Tram et notamment pour les zones périurbaines. Compte tenu de son coût et de son site partageable, le Tram'bus peut aller beaucoup plus loin que le Tram et desservir ainsi sans rupture de charge les communes éloignées des centres plus attractifs.
- 5/ un confort, avec une très faible nuisance sonore pour le voisinage grâce aux pneus et sa motorisation hybride ou 100 % électrique, un Wifi à bord et un look des plus futuristes rendent le Tram'Bus très attractif.
- 6/ une vitesse commerciale supérieure au Tram qui donne, avec la même régularité que le Tram, des temps de parcours très intéressants : Saint-Aubin-de-Médoc - la gare Saint-Jean en 1h03, ou Saint-Médard-en-Jalles - la place de la Victoire en 38 minutes, ou Saint-Médard-en-Jalles - Bordeaux-Quinconces en 36 minutes.
- 7/ un cadencement bien supérieur au Tram qui permet au Tram'bus d'offrir en heure de pointe une desserte toutes les 5 minutes ce qui, vous en conviendrez, n'est pas le cas du projet d'extension de la ligne D dont les dessertes du centre de Saint-Médard-en-Jalles, compte tenu de la voie unique, sont plausiblement de 20 minutes.
- 8/ un système très souple qui permet les déviations en cas de panne, des modifications et des évolutions du trajet dans le temps.
- 9/ un système qui pourrait dès le départ être entièrement électrique sans exiger de lignes aériennes.
- 10/ une utilisation actuelle du guidage optique pour optimiser l'entrée en station.

En complément, il n'est pas superflu de rappeler :

- que 50% des déplacements, responsables de la congestion d'automobiles et des émissions de pollutions font moins de 3km.
- que pour les écologistes que nous sommes et dans le respect du droit à la mobilité pour tous, il nous semble primordial de développer le maillage du service public des transports en commun, de travailler sur la complémentarité et l'inter-modalité des moyens de déplacement, train, Tram, Tram'bus, bus en site propre, bus, covoiturage, vélo et marche à pied. Par exemple, le « ticket unique » en est un exemple à grand succès dans de nombreuses agglomérations.
- que par le cumul de vos mandats de Maire, de conseiller départemental et conseiller communautaire, il nous semble que vous pourriez en faire profiter à l'ensemble de vos administrés en impulsant, avec les différentes collectivités, une politique cohérente des déplacements sur l'ensemble du territoire girondin.

Compte tenu de tous les avantages du Tram'bus et des rappels ci-dessus, nous nous opposerons fermement à votre projet partisan d'extension de la ligne D en Tram en voie unique via la piste cyclable, et nous soutenons que la politique du « Tram partout » depuis 20 ans sur l'agglomération bordelaise a nui au développement des autres modes de transports en commun en sa périphérie, et que votre politique actuelle abonde trompeusement en ce sens.

Nous considérons qu'une partie du budget allouée à votre projet d'extension du Tram ligne D serait plus utile si elle était affectée **à l'enrichissement de la ligne E en Tram'bus** (évaluée à 100 millions d'euros pour une desserte Saint-Aubin-de-Médoc - Bordeaux Quinconces) et **à la création d'aménagements** pour l'accompagner.

Nous vous rappelons que le choix du Tram'bus a été jugé pertinent par Bordeaux-Métropole sur cette ligne, dont la fréquentation attendue est supérieure de 20 % à celle de la ligne D. Ainsi, les aménagements qui nous paraissent pertinents et utiles dans les circonstances budgétaires actuelles consistent à :

1 - Prolonger la ligne E du Tram'Bus jusqu'à la Gare Saint-Jean (car cette prolongation semble trouver un accord unanime) sans qu'il soit nécessaire de faire des économies sur les aménagements des sites propres (alors même qu'il faudrait qu'ils soient plus nombreux).

2 - Desservir certains quartiers de Saint-Médard-en-Jalles tels qu'Issac et Cérillan négligés par le projet actuel.

3 - Initier la création de parkings relais en périphérie du quadrant Ouest-Nord-Ouest pour capter les automobilistes, puisque telle est votre argumentation en direction de ces usagers. Cela pourrait être à Magudas, route de Martignas, à Villepreux au bord de la route de Lacanau, et sur la desserte indispensable d'Issac pour les automobilistes venant du Temple et du Porge. De plus, une réflexion s'impose sur des poches de stationnement le long de la ligne.

4 - Prolonger la ligne A du Tram, comme l'a proposé Madame la Maire du Haillan, non pas en Tram mais **par un Tram'bus**, qui desservirait l'Aéroparc Technowest, via les 5 chemins, pour une desserte de Magudas avec en bout de ligne un nouveau parking relais.

5 - Prolonger le Tram de la ligne D au moyen d'un Tram'bus, du rond-point de Cantinolle ou encore en amont vers Bordeaux, via le centre du Taillan-Médoc jusqu'à l'entrée Nord de la ville, au-delà de l'avenue de Soulac, avec la création d'un parking relais pour les automobilistes médocains, futurs usagers du réseau TBC. Ainsi, dès demain, nous inviterons Madame la Maire du Taillan-Médoc à solliciter un ajout aux SDODM afin d'étudier l'opportunité d'une extension vers le nord de sa commune. Cette extension pourrait être l'amorce de la ligne circulaire Aéroport - Le Taillan-Médoc du point suivant.

6 - Proposer une ligne circulaire en Tram'bus partant du nord du Taillan-Médoc vers l'aéroport, via Cantinolle (connexion Ligne D), Le Haillan (connexion Ligne E - Tram'Bus), le rond-point des 5 Chemins (connexion Prolongement Ligne A - Tram'Bus) et celui de Dassault (connexion Ligne 11).

L'ensemble de nos propositions se ferait à budget équivalent à celui de votre projet d'extension du Tram de la ligne D en voie unique de 60 millions d'euros. Nous soutenons que la politique du « Tram partout » depuis 20 ans sur l'agglomération bordelaise a nui aux développements des autres modes de transports en commun en sa périphérie, et que votre politique actuelle abonde trompeusement en ce sens.

En conclusion, Monsieur le Maire, cette lettre ouverte vous est offerte comme un bien commun de toutes et de tous pour les prémises d'une meilleure démocratie.

Vous remerciant de votre attention, et restant à votre disposition pour une rencontre, veuillez recevoir, l'assurance de nos salutations les meilleures.

Pour le groupe local EELV Les Jalles,



Marc MORISSET

Secrétaire du Groupe Local EELV Les Jalles

* Le terme BHNS ou TCHNS est un barbarisme peu évocateur. Le concept de Tram'bus employé à Nîmes et Bayonne mais aussi par le constructeur VANHOOL, est beaucoup plus parlant et correspond à la réalité, à savoir un matériel ultra moderne à mi-chemin entre le tram et le bus.