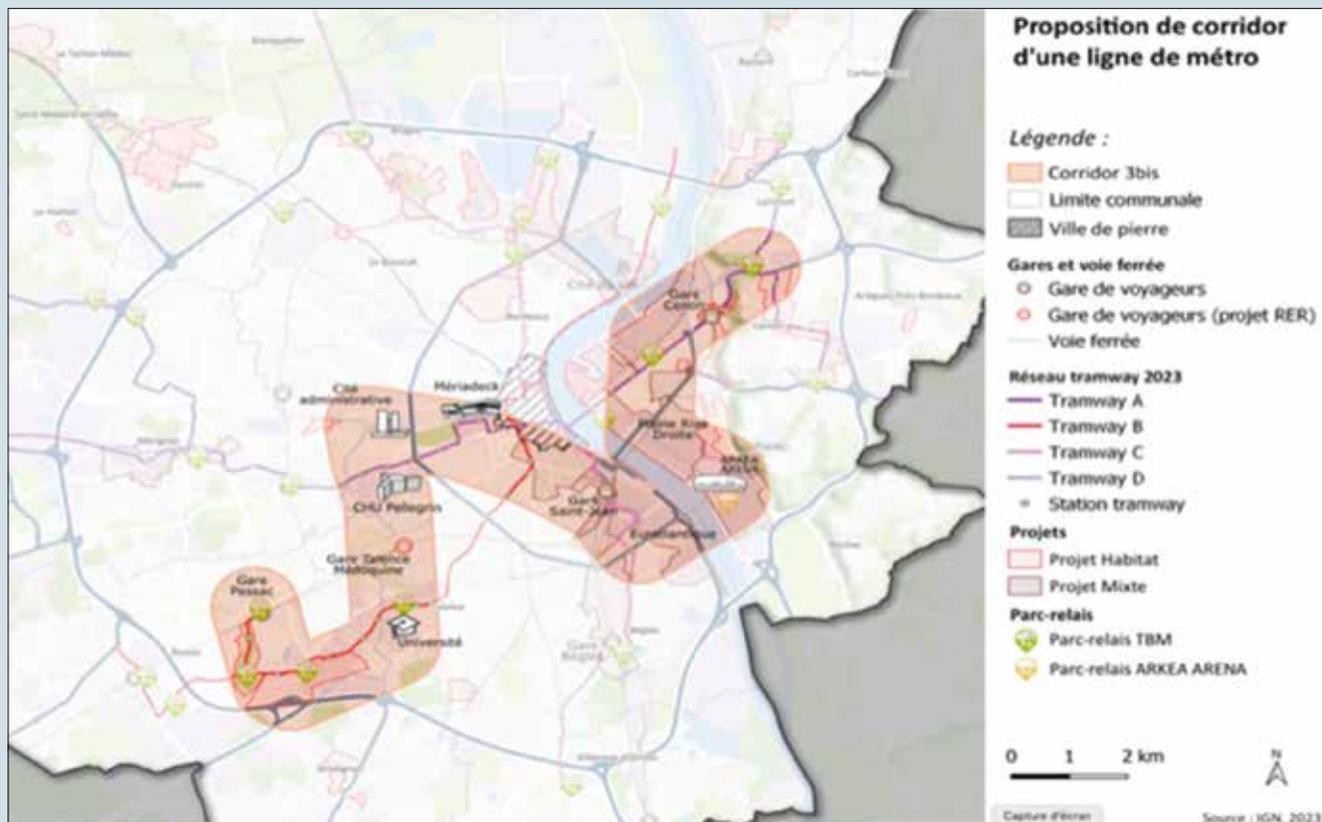


Chaque mois, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) nous fait part d'une difficulté, grande ou petite, rencontrée par les usagers. Ou d'informations qu'elle juge intéressantes.

## Et si l'étude du métro de Bordeaux concluait au retour du tram à Gradignan ?



Le schéma des mobilités de Bordeaux Métropole se limite à l'horizon 2027/2028. Il prévoit essentiellement des lignes de bus express. C'est tout à fait insuffisant pour une métropole disposant d'un seul réseau de tramway largement saturé pour faire face à l'augmentation de sa population. L'idée d'une nouvelle ligne de transport en commun structurante au niveau de la Métropole de Bordeaux fait son chemin. Dans ce contexte, Bordeaux Métropole a décidé de lancer fin 2023 une étude d'opportunité et de faisabilité d'une ligne de métro.

Cette étude propose deux corridors desservant les principaux pôles de l'agglomération bordelaise : centre-ville, gare Saint-Jean, zone Euratlantique, zone universitaire de Talence. Ils suivent un axe Nord-Est / Sud-Ouest.

Les deux propositions font le choix de Cenon gare comme terminus Nord et de Pessac centre comme terminus Sud. Choix peu judicieux : ces deux sites sont déjà bien desservis par le tram et les TER, y placer un terminus d'un mode lourd ne ferait que capter une fréquentation déjà existante. En effet, il vaudrait mieux placer des terminus dans des endroits encore mal desservis, pour y attirer une nouvelle clientèle. La zone Talence/Thouars/Gradignan est bien

mieux adaptée pour un terminus sud. En dehors de la question des terminus, la proposition de corridor 3 bis paraît la plus pertinente. Il dessert des pôles majeurs où passe le tram (gare St Jean, CHU) et des pôles moins bien desservis tels que Cité administrative et Arena. De plus, techniquement, un premier tronçon à l'air libre pourrait être réalisé plus rapidement et plus économiquement depuis le terminus Nord Est, passant par le pont Simone Veil (qui est déjà prévu pour accueillir une voie de tramway) et le quai rive gauche jusqu'à la gare. Il y a tout l'espace qu'il faut à ces endroits.

Le projet de métro s'élève à trois milliards. Un tel budget asséchera toute autre réalisation en TC pendant 15 ans. Pour cela il apparaît judicieux de penser à un tram-express. Cette solution peut s'inscrire dans le cadre de l'étude et permet de phaser les réalisations.

Rappelons aussi qu'un projet de tramway « 3<sup>e</sup> branche de la ligne B vers Gradignan » est aussi à l'étude. La « fusion » de ces deux projets paraît très souhaitable, y compris économiquement. Notre association suit le dossier attentivement.

Dominique Rolland,  
président de « Prendre le Tram à Gradignan »