



DÉPLACEMENTS SUR LA CUB. Les lignes de tramway seront prolongées mais d'autres modes de transport sont envisagés. Détails

Tramway ou bus à haut niveau de service, au choix

■ L'étude de la 3^e phase du tramway devrait commencer en septembre. Actuellement, la CUB anime des réunions de concertation sur les extensions des trois lignes qui ont été validées. Soit 14,6 kilomètres de plus, divisés comme suit :
Sur la **ligne A**, 3,1 km, du centre-ville de Mérignac à la cité des Pins, voire au-delà de la rocade pour y installer un parc-relais. Sur la **ligne C**, 3,7 km, de Bègles à Villenave-d'Ornon, toujours avec prolongement et parc-relais au delà de la rocade. Sur la **ligne B**, 1 km, de Bacalan vers Bordeaux-Nord et 3 km à

Pessac, de Bognard vers Haut-Lévêque et l'Alouette, encore avec un parc-relais et l'idée de faire fonctionner l'intermodalité à la gare de Pessac.
« On réfléchit à la création d'une 4^e ligne, la D, sur le quadrant nord-ouest », rappelle Didier Maurin, adjoint au chef de projet de la mission tramway. « Elle ira des Quinconces aux boulevards, au niveau des barrières Saint-Médard ou du Bouscat pour continuer, soit vers Saint-Médard-en-Jalles, soit vers Eysines. Ces études de faisabilité ont besoin d'être complétées pour vali-

der le tracé et le mode de transport, soit un tram, soit un bus à haut niveau de service (BHNS), comme le busway de Nantes. »
Quatre projets. Depuis le 1^{er} avril, la CUB a lancé une concertation sur les communes concernées par l'extension mais aussi sur le schéma global d'amélioration des transports en commun et le développement de quatre projets de transport en commun en site propre (TSCP). Tram, bus et busway sont donc des alternatives possibles : elles concerne-

raient la liaison centre-ville Mérignac-aéroport, Charles-Perrens-Gradignan par Talence, la prolongation de la ligne A La Gardette vers Bassens et Carbon-Blanc, une desserte de la rive droite depuis Bacalan par le futur pont Bordeaux-Bastide vers Cenon Pont-Rouge et Floirac.
Si pour la 3^e phase, on est en cours de désignation d'un maître d'œuvre, il faudra compter un délai de deux ans d'études à partir de septembre, avant de déboucher sur le déclenchement de l'enquête d'utilité publique à vali-

der par le préfet. On peut fixer le début des travaux à 2011, 2012 ou 2013. Reste à résoudre le problème du financement et de la participation de l'État. En revanche les quatre dossiers susceptibles d'accueillir un TSCP ne font l'objet d'aucun calendrier précis.
Dernier projet de la CUB, le tram-train du Médoc qui, à partir de Ravezies-Cracovie, emprunterait la plate-forme ferroviaire de la voie du Médoc. L'étude de faisabilité est achevée. Reste à la CUB à prendre la décision.
: D.M.

L'EXPÉRIENCE NANTAISE. Trois fois moins cher que le tram mais de moindre capacité, le bus à haut niveau de service, vite saturé, est victime de son succès

Le busway séduit la CUB



Le busway a été mis en service sur une ancienne voie autoroutière qui va du sud au centre-ville. Michel Sainte-Marie et son adjointe Marie Récalde PHOTOS D. M.

: Dominique Manenc
Michel Sainte-Marie a toujours plaidé en faveur de la solution la plus adéquate, sur le plan économique et social, pour relier l'aéroport à la zone des Quatre Chemins de Mérignac qui se trouve sur le trajet de la ligne A.
Un tram ou un bus en site propre ? « En 2014, le TGV mettra Bordeaux à deux heures de Paris et le trafic aérien d'Air France risque de chuter de moitié. Sera-t-il alors raisonnable de pencher pour un tram, onéreux, plutôt que pour un mode de transport rapide et plus respectueux des deniers publics ? »
Voilà pourquoi, jeudi, le maire de Mérignac a conduit une délégation à Nantes pour y découvrir le bus à haut niveau de service _le busway_ en place depuis fin 2006. Des élus méridionnais, des responsables de la Communauté urbaine et des responsables du club d'entrepris-

se de sa ville étaient du voyage, la zone aéroportuaire étant une grosse pourvoyeuse d'emplois et donc de salariés concernés par les déplacements.
Préféré au tram. Les Nantais ont le choix : trois lignes de tram sur 42 km, des bus, des chronobus, des express, des TER et des navettes fluviales. Et le busway sur 7 kms.
« Lorsqu'on a envisagé de prolonger la ligne de tram 3, il fallait déboursier 135 millions d'euros pour 4 km et 17 000 voyageurs par jour », rappelle Alain Boeswillwald, directeur de la Semitan, Société d'économie mixte des transports de l'agglomération nantaise.
« Fin 2001, nous avons étudié une alternative car l'État venait de donner un coup d'arrêt aux subventions. La décision pour le busway a été prise début 2002. Dix-huit mois de travaux ont suffi et la mise en service a démarré le 6 novembre 2006. » Le tracé est celui d'une

ancienne autoroute qui entrainait dans la ville par le sud.
Gaz naturel. Sur cette 2x2 voies, on a installé une plate-forme centrale de 14 centimètres de haut et cinq mètres de large qui départage les deux voies latérales de 7,5 mètres de large sur lesquelles circulent le busway.
La ligne 4 de busway, c'est 7 km équipés de 15 stations dont huit sont des lieux d'échanges avec le réseau, et de quatre parcs relais de 1 100 places. Vingt véhicules y circulent.
« Nous avons investi 50 millions d'euros dans l'infrastructure et 9,3 dans le matériel roulant. Ce qui revient à un prix du km de 7 millions d'euros pour le busway contre 22 millions d'euros pour le tramway. Soit trois fois moins cher », remarque le directeur de la Semitan.
Il fonctionne au gaz naturel, demeure prioritaire aux carrefours. Toutes les portes sont accessibles à la montée et la des-

cente. Sa fréquence est de six minutes aux heures creuses, 3,30 en période de pointe.
Trop de succès. Un point négatif ? « Son succès » affirme le directeur de la Semitan. « Sa capacité n'est que de 120 places et on a atteint le cap prévu des 24 000 voyageurs par jour. On envisage de mettre les fréquences à trois minutes et on a un projet d'extension de cette ligne. »
Mérignacais et Bordelais ont été séduits. « Un système performant car complet avec des infrastructures de qualité, des stations bien équipées, des voitures sur pneus confortables, une information permanente pour les usagers, la priorité aux feux », commente Didier Maurin, adjoint au chef de projet de la mission tramway. « Certes, il y a deux à trois fois moins de places que dans le tram, mais il est d'un tiers moins cher. C'est une réponse acceptable. »

Trois questions



1 Que pensez-vous du réseau nantais ?

Ils ont vingt ans d'expérience pour avoir lancé leur première ligne de tram en 1985. Et donc une grosse longueur d'avance. Ils ont su développer un esprit de transport public collectif qui commence à peine à voir le jour chez nous. En sept mois, nous avons fait autant de kilomètres de tramway qu'eux en vingt ans. Pendant ce temps, nous n'avons pas pu améliorer le réseau de bus alors que celui de Nantes est très hiérarchisé.

2 Quel est votre avis sur le busway ?

C'est un système intermédiaire, entre le tram et le bus. Il doit permettre d'éviter de créer un fossé entre le tramway et le reste du réseau. Je pense qu'il est tout à fait adapté à la liaison aéroport-centre-ville de Mérignac. Mais aussi pour desservir le campus ou des zones périphériques.

3 Quels sont les avantages de ce mode de transport ?

Il est très performant, confortable et surtout très économique puisqu'il est trois fois moins cher que le tramway. De plus, c'est un système réversible car évolutif puisque la plate-forme sur laquelle il circule peut laisser passer un tramway par la suite. Cette visite nantaise nous ouvre des perspectives. Pourquoi d'ailleurs ne mettrait-on pas un busway sur les boulevards ?
Propos recueillis par D.M.

Le busway, c'est quoi ?

Mode d'emploi. Il fonctionne 7 jours sur 7, de 5 heures à 0 h 30. Les arrêts se font sur quinze stations, toutes équipées de systèmes d'information en temps réel et de distributeurs automatiques de tickets. On peut accéder au busway par ses quatre portes à fermeture centralisée. Pas de vente de titres dans le busway.