

## **Avant la réunion publique du Mercredi 29 Mai à Pessac**

### **Seconde Contribution à la concertation pour la liaison gare Saint-Jean de Bordeaux/aéroport de Bordeaux-Mérignac.**

**Gérard CHAUSSET adjoint au Maire de Mérignac, Président de la Commission Transport de Bordeaux Métropole.**

## **Liaison Gare Saint-Jean - aéroport via la gare de Pessac Alouette**

Pour assurer les liaisons aéroport / centre-ville dans les agglomérations française tous les modes de transports publics sont utilisés : train; métro; tramway...Le bus est majoritaire soit pour des liaisons directes ou en rabattement.

Les fréquences varient entre 10 et 30mn dans la plupart des cas, sur l'ensemble de la journée.

Les temps de parcours, ils sont très variables en fonction de l'éloignement de l'aéroport par rapport au centre-ville.

### **Le TER complémentaire**

La liaison rapide aéroport/gare Saint Jean par le rattachage du TER à Pessac Alouette est une solution complémentaire intéressante, mais qui a ses limites.

### **Concurrence politique**

Depuis quelques années, environ 2010, les promoteurs de cette solution ont fait de cette desserte une priorité. Elle est venue en quelque sorte concurrencer de fait la liaison naturelle Aéroport 4 Chemins par Mérignac. Cette option est apparue aussi comme une concurrence politique entre Mérignac et Pessac, une option ne pouvant avancer sans que l'autre soit totalement écartée.

Pour autant la rapidité du trajet ne rend pas à mes yeux cette liaison comme prépondérante, car il y existe beaucoup d'inconnues.

### **Les Points positifs**

Le temps de trajet entre Pessac Alouette et Gare Saint-Jean est de 8 minutes. Pour rejoindre les 8 km entre l'aéroport et l'Alouette, plusieurs tracés ont été proposé, il semble qu'aujourd'hui la solution la plus simple soit une navette cadencée de type JETBUS qui pourrait emprunter le bande d'arrêt d'urgence de la Rocade et éviter des investissements routiers. Cette navette pourrait se caler avec les TER. Ainsi on pourrait avoir une liaison d'une durée entre 30 et 40 minutes toutes les demies heures, en heure de pointe, car les TER sont cadencés à 30 minutes en heures de pointe et à l'heure le reste de la journée.

Cette donnée rend bien sûr très attractive l'idée de raccorder l'aéroport à Saint-Jean via cette gare. Le service pourrait être rapidement assuré par la navette JETBUS de l'aéroport.

**Il s'agit donc principalement d'une décision d'exploitation qui évite les investissements et plus un choix d'infrastructure.**

Cette solution de navette Alouette aéroport permettrait aussi d'offrir une liaison aux salariés provenant d'Arcachon et travaillant sur les zones d'entreprises de Mérignac.

### **Des interrogations**

#### **Sur les 4 millions de voyageurs de l'aéroport après l'arrivée de la LGV, combien iront directement à Saint-Jean ?**

La question qu'on doit se poser est : « quel est le potentiel de voyageurs arrivant à l'aéroport qui souhaitent se rendre directement à Saint-Jean ? ». Ceci quand la LGV mettra Paris à deux heures de Bordeaux. Je ne doute pas qu'il y ait un intérêt pour certains usagers en transit ou des « femmes/hommes d'affaires ! ». Cependant, on peut difficilement prétendre qu'ils seront majoritaires.

Aujourd'hui, nous n'avons aucune connaissance de la quantité de ces destinations. On pourrait l'évaluer généreusement entre 500 et 700 mille voyageurs an.

#### **Comment cadencer l'avion avec le TER ?**

Pour ailleurs une étude menée par TBC en 2013, démontrait que moins de 50 % des vols pouvaient être mis en correspondance avec un TER. Le cadencement 30 minutes est uniquement proposé en jours ouvrables hiver et seulement en heures de pointe et l'amplitude (absence avant 7h30 le matin et après 20h00 le soir) ne permet pas de couvrir l'ensemble des vols de la journée.

En effet seuls les TER d'Arcachon s'arrêtent à l'Alouette. Pour améliorer la fréquence il faudrait que la SNCF arrête les TER provenant des lignes de Mont de Marsan et Dax, ce qui d'après les observateurs de ce type de dossier semble plus complexe qu'il n'y paraît. Enfin, en heures de pointe, les TER sont confrontés à des problèmes de saturation.

Pour que cette option soit efficiente il faut que les voyageurs soient sûrs d'avoir une option TER dans les trente minutes qui suivent leur arrivée. Ceci à priori est illusoire à moins de consacrer des moyens ferroviaires importants pour une fréquentation somme toute relativement modeste.

**En conclusion** si les temps de parcours sont attractifs, il existe de nombreux handicaps pour faire de cette solution la voie royale pour aller à la Gare.

**Les fréquences seront irrégulières à cause d'un cadencement non sécurisé avec l'ensemble du trafic aérien, le potentiel de voyageurs reste très aléatoire.**

Aussi, si sur le papier et en théorie, relier l'aéroport par TER depuis l'Alouette est attrayant car plus rapide que la liaison TRAMWAY ou BHNS par les 4 Chemins, elle reste assez problématique et plus restrictive dans son offre de service sur l'ensemble de l'agglomération.