

Le TRAM'BUS permettra d'offrir un meilleur service aux usagers sur les futures lignes à équiper, que le tramway. Plus flexible, plus adaptable, il sera plus régulier, plus rapide, plus sûr :

- ❑ **Plus régulier** : les TRAM'BUS peuvent se dépasser et ne connaissent pas de ce fait les problèmes d'exploitation du tramway, qui surviennent 2 jours sur 3 sur le territoire de BORDEAUX METROPOLE (220 accidents matériels et corporels en 2013). En effet, en cas d'incident ou de panne de l'une des rames, toute la ligne de tramway est affectée car les rames ne peuvent que se suivre à la queue leu leu.
- ❑ **Plus rapide** : le TRAM'BUS permettra de relier rapidement les territoires éloignés de BORDEAUX METROPOLE avec des services express qui cohabitent avec des services « omnibus » qui desservent toutes les stations. Ce que ne permet pas le tramway qui est prisonnier de ses rails et dont les rames ne peuvent se dépasser.
- ❑ **Plus sûr** : le TRAM'BUS a un gabarit compact (24m au lieu de 43m pour le tramway) qui réduit fortement l'isolement des usagers et le sentiment d'insécurité aux heures creuses (il y a eu 1200 actes d'agression, de bagarres, de dégradation de matériels, d'incivilité, etc sur le réseau en 2013 (près de 4 par jour !).

Le TRAM'BUS sera parfaitement adapté aux trafics actuels et futurs. Les 3 principales lignes de bus transportent en moyenne 8 fois moins de passagers/jour que les 3 lignes de tramway : 17 000 voyageurs seulement contre 112 000 ! Le tramway serait à l'évidence fortement surdimensionné pour de tels trafics.

Le TRAM'BUS permettra de desservir un très grand nombre d'usagers. Il est au minimum 4 fois moins cher que le tramway : 9M€/km pour un site propre continu contre 32 M€ pour le tramway (Coût de la phase 3). Ce coût comprend l'aménagement de stations comme pour le tramway (billetterie, information voyageurs en temps réel, etc.). En réalisant un site propre là où c'est utile seulement, le coût pourra en être encore réduit. Pour le même budget, on fera beaucoup plus de TRAM'BUS qu'on aurait fait de tramway.

Le TRAM'BUS est plus facile à insérer dans le tissu urbain. Ses travaux de réalisation sont moins longs que le tramway, et plus acceptables par les commerces riverains qu'il faut veiller à préserver.

Le TRAM'BUS est déjà plébiscité par de grandes villes : HAMBOURG, STOCKHOLM, PARIS, etc, comme aussi par NANTES, STRASBOURG, NIMES, METZ (ci-joint photos), etc.

TRANS'CUB demande

que le TRAM'BUS soit présenté aux Bordelais

qu'il soit exposé sur les quais par les différents fabricants (français, suisse, belge, allemands) pendant 1 mois comme cela a été le cas pour une rame de tramway, afin que les Bordelais puissent juger sur pièce et que leurs avis soient recueillis.

que l'option TRAM'BUS soit étudiée dans tout projet futur de transport collectif.

TRANS'CUB présentera ses propositions pour le réseau de BORDEAUX METROPOLE début avril 2015, une fois les élections passées.

Contact : J. DUBOS : 06 45 24 63 95, D TEISSEIRE : 06 79 71 50 59