

SAINT-AUBIN-DE-MÉDOC / BORDEAUX

Mise en service, stations, retards... on vous dit tout sur la ligne G

Daniel Bozec, d.bozec@sudouest.fr



La station du bus express, arrêt Caillou, fin prête à hauteur du Carrefour Contact, avenue de Lattre-de-Tassigny à Bordeaux.

La nouvelle « ligne G » de bus express, qui relie Saint-Aubin-du-Médoc et la gare de Bordeaux entre en service samedi, en attendant la livraison des bus électriques.



Trois ans de chantier presque jour pour jour, et une date de mise en service tout juste dévoilée sur les réseaux sociaux, avant même le détail de l'inauguration : la première ligne du bus express dans la Métropole bordelaise entrera en service samedi entre Saint-Aubin-du-Médoc et la gare Saint-Jean à Bordeaux, décrochage à Saint-Médard-en-Jalles compris. Objectif annoncé, 50 000 voyageurs quotidiens. Soit « 18 000 déplacements automobiles en moins par jour », met hardiment dans la balance Bordeaux Métropole.

1 Un heure dix entre les terminus

La nouvelle « ligne G », c'est son nom, se distingue d'une ligne de bus classique par la qualité revendiquée de la desserte : 50 % de l'itinéraire est en site propre, sur voie dédiée – proportion qui descend à 45 % à Bordeaux – et des aménagements routiers, y compris au moyen de feux, qui donnent la priorité au bus en sortie de station ou aux intersections, un modèle calqué sur le tram. Des stations d'un standing équivalent, là aussi, à celui du tram (avec abri et borne de tickets) sont placées tous les 500 mètres, pour des fréquences de « cinq, six minutes » en heure de pointe « entre Bordeaux et Saint-Médard », est-il précisé par Bordeaux Métropole. La ligne G, dont une partie de l'itinéraire se substitue à celui de la ligne 3, placera la gare à « une heure dix » du terminus de Saint-Aubin-de-Médoc. Surprise de dernière minute, le tracé se prolongera jusqu'à la Méca, quai de Paludate, à compter du 8 juillet.

2 Le raté des bus électriques

Ombre notable au tableau, les fameux bus électriques tout confort ne seront pas de la fête, samedi. Retenu par Bordeaux Métropole après un appel d'offres en 2021, le constructeur néerlandais VDL Bus & Coach accuse un énorme retard de livraison pour ne pas avoir maîtrisé l'industrialisation de batteries extra-plates logées dans le plancher : l'ensemble des 40 bus commandés (pour 40 millions d'euros) ne seront pas livrés avant mi-2025. De source syndicale, les premiers exemplaires sont toutefois attendus « à partir de novembre ». Des bus conventionnels assureront donc l'intérim.

3 Parkings-relais et vélos

Présentée comme une alternative au tramway, la ligne G apparaît d'ailleurs sur les cartes de TBM avec les lignes A, B, C et D. Elle aura coûté, matériel roulant compris, « 154,6 millions d'euros » (dont 6,8 millions abondés par l'État), soit 7 millions d'euros le kilomètre, contre 27 millions pour le tram. Trois parkings-relais sont placés sur le parcours, près du lycée Sud-Médoc, à Saint-Aubin-de-Médoc, devant le Carrefour Market du Caillou, à Bordeaux. Fort de 360 places, le plus grand sera aménagé l'an prochain au Haillan, à l'arrêt Mermoz.

Les 21 kilomètres de l'itinéraire comptent enfin 43 % de cheminements cyclables (40 % en bande cyclable élargie et 3 % en piste cyclable). Les couloirs de bus sont partagés avec les cyclistes en espace contraint, c'est-à-dire dans Bordeaux intra-muros, mais dans une proportion qui retombe à 14 % de l'itinéraire total. La ligne G en appelle d'autres : d'ici 2027, sept lignes de bus express quadrilleront la métropole.

Publié le 27/05/2024 – Sud-Ouest – Daniel Bozec