

Le tramway du Médoc

TRANSPORTS

Les rames qui longeront la voie ferrée du Médoc doivent arriver en 2014 à Blanquefort

Laurie Bosdecher
lbosdecher@sudouest.com

Rejoindre en vingt minutes le centre de Bordeaux depuis Blanquefort ? Utopique aujourd'hui, même aux heures les plus fluides de la journée. À l'horizon 2014, ce temps de trajet, qui peut laisser songeur les automobilistes circulant dans le nord de l'agglomération, sera possible.

Ce matin, en conseil communautaire, les élus doivent valider le lancement d'un appel d'offres permettant de choisir le maître d'œuvre qui assurera la conception du tramway du Médoc. Un prolongement de la ligne Cactuelle, inscrit dans la troisième phase d'extension du réseau de transports en commun de la Communauté urbaine, qui présente l'originalité d'être construit sur ballasts.

Ce nouveau mode de transport également appelé tram périurbain est répandu dans le Nord de l'Europe. Il vient de faire son apparition en France.

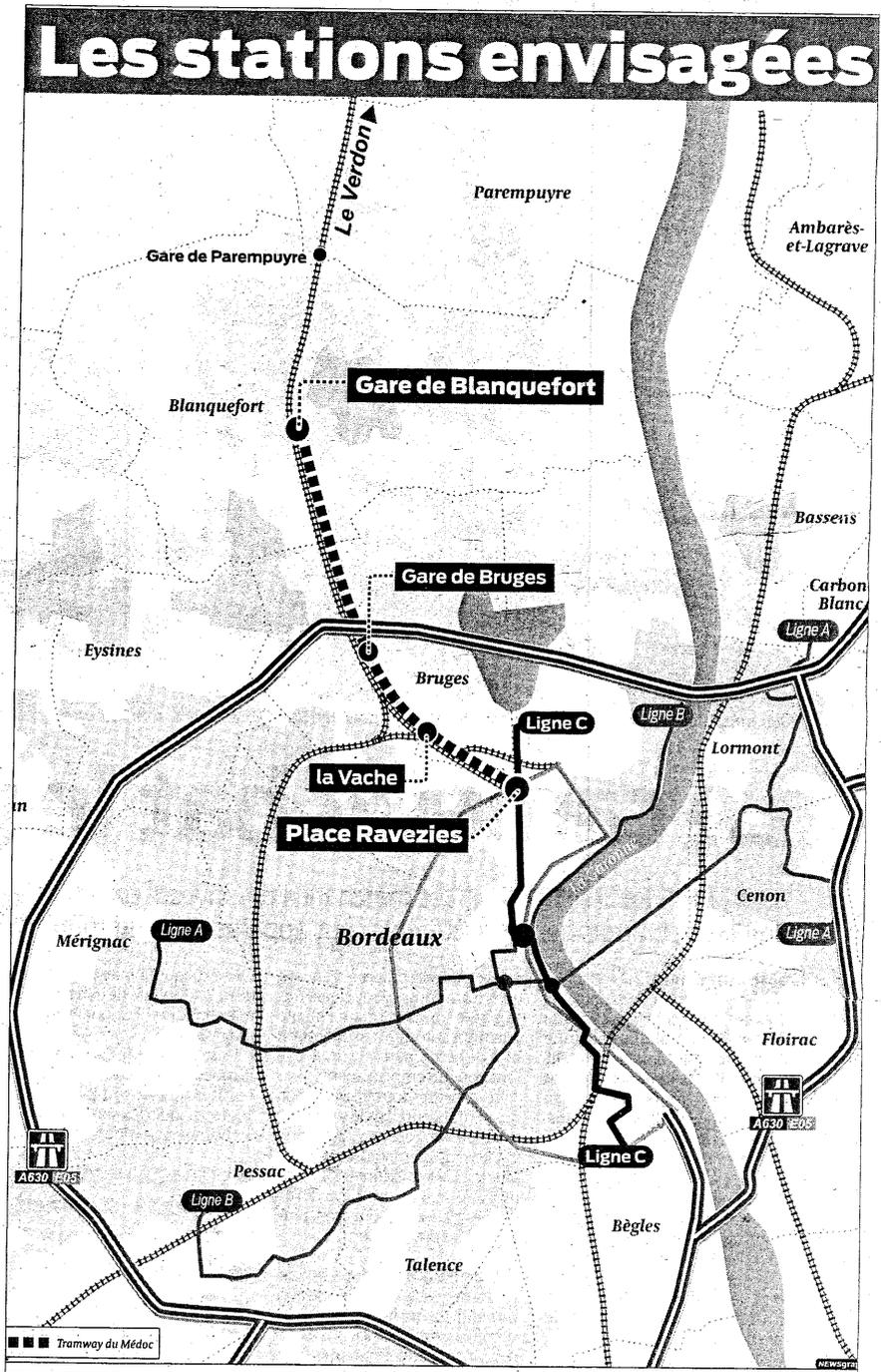
Au niveau de Ravezies ou Cracovie, où la ligne doit prendre son départ, les voyageurs, sans qu'ils n'aient besoin de changer de rame, circuleront alors sur des rails construits en parallèle à la ligne de chemin de fer actuelle qui remonte vers le Médoc. 7,2 kilomètres doivent être réalisés jusqu'à la gare de Blanquefort, terminus actuellement acté dans le projet.

Nord de l'agglomération désengorgé

La réalisation de cette ligne s'annonce comme un atout majeur pour la ville, le nord de l'agglomération, mais aussi le Médoc. Blanquefort qui capte le trafic venant de la presqu'île est aujourd'hui l'une des villes les plus engorgées de l'agglomération avec un effet de trombose sur l'avenue du XI-Novembre. « Avec l'arrivée du tram, la ville va consolider sa position de porte d'entrée du Médoc », relève le maire et président de la CUB, Vincent Feltesse, qui s'est particulièrement impliqué dans ce dossier depuis 2003.

À partir de 2014, les habitants du Pian-Médoc, Macau, Castelnau pourrout y garer leur voiture dans un parc relais (un autre est prévu à Bruges) et rejoindre la place Ravezies en 11 minutes, celle des Quinconces en 22 minutes. Les études estiment la fréquentation à 22 200 voyageurs par jour à l'horizon 2020.

La zone industrielle, située juste



Le tramway du Médoc, qui prendra son départ à Ravezies ou Cracovie, empruntera la ligne de la ceinture ferroviaire, puis celle qui remonte dans le Médoc. REPRODUCTION DR

à côté du terminus du futur tramway a également tout à y gagner. Actuellement en pleine reconversion, « elle sera la première de cette taille sur la CUB à être desservie par le tramway », poursuit-il. Un atout non négligeable pour attirer les entreprises dans le futur éco-parc tourné vers les matériaux de construction écologiques.

Mais si les conseillers communautaires ont été partants pour lancer des études sur ce projet, alors même que Vincent Feltesse n'était pas encore président de la CUB, c'est avant tout pour son coût de construction, « moitié moins cher qu'une ligne classique », précise le vice-président en charge des transports de demain, Gérard Chausset.

La réalisation des rails sur ballasts a été estimée à 10 millions d'euros le kilomètre (études et achat des rames compris), pour une voie classique, le coût varie entre 20 et 30 millions d'euros.

Après une enquête publique, qui doit être conduite en 2011, les travaux prévus sur 18 mois se réaliseront sur l'emprise ferroviaire. La

Sud Ouest 13/02/09

est sur les rails

CUB aura donc peu de terrains à acheter (essentiellement pour la construction des stations), mais elle passera une convention avec Réseau ferré de France pour exploiter ce domaine public.

10 millions le kilomètre

Autre atout: la vitesse commerciale du tramway sur ballasts. Sur le réseau classique, elle est de 19 km/h, « elle a été estimée à 39 km/h » sur cette ligne. Pour une raison simple: elle n'aura pas à jongler avec le trafic automobile et desservira un nombre moindre de stations. Quatre sont actuellement envisagées: Cracovie ou Ravezies, La Vache, à la limite des communes du Bouscat et Bruges, les gares de Bruges et Blanquefort.

Les études à finaliser permettront de déterminer la fréquence des rames, « mais l'intervalle de passage envisagé est de l'ordre de 20 minutes, avec la possibilité d'exploiter à 10 minutes », précise le vice-président.

« À partir de 2014, on pourra rejoindre la place Ravezies depuis la gare de Blanquefort en 11 minutes »

En revanche, reste une contrainte à prendre en compte. La mise en service du tramway du Médoc, sur la voie parallèle à celle réservée à la SNCF, n'interrompra pas le trafic des TER cadencés (lire par ailleurs) sur cette ligne et celle du fret. « Il y aura des consignes de sécurité à respecter avec les trains », relève-t-il.

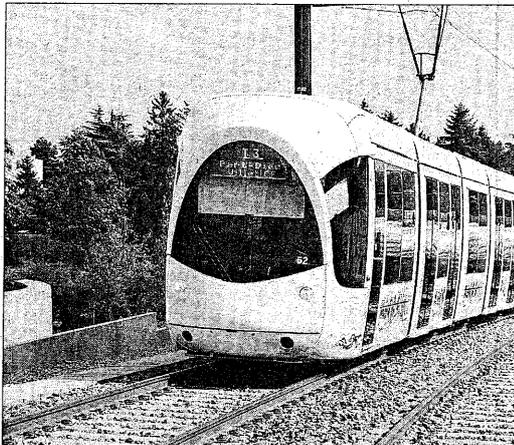
Plus facile à réaliser et moins coûteux que la future ligne D, le tram du Médoc semble avoir pris un temps d'avance sur la future ligne D, qui doit elle aussi desservir le quadrant nord-ouest de l'agglomération (les boulevards, à l'horizon 2013-2014).

« Pas concurrent de la D »

« Faux, répond Gérard Chausset, pour la ligne D, le maître d'œuvre est déjà choisi, ce n'est pas encore le cas pour le tramway du Médoc. Et si le tracé est défini pour celui-ci, il y aura aussi d'autres difficultés techniques auxquelles nous devons faire face et auxquelles nous ne sommes pas habitués, puisque nous expérimentons ce nouveau mode de transport. » Mais d'espérer que ce tramway sur ballasts « sera un point de départ concluant pour l'utilisation à terme de la ligne de ceinture ferroviaire ».

Vincent Feltesse tempère aussi. « Il y a un bassin de chalandise énorme dans le quadrant nord-ouest en raison du déficit actuel de transports en commun. Les habitants actuellement utilisent trois fois plus les transports en commun que sur le reste de l'agglomération. Ces deux lignes ne seront pas concurrentes, au contraire, elles seront complémentaires. »

Le modèle de Karlsruhe



À Lyon, la ligne 3 du tramway roule sur une ancienne voie de chemin de fer. PHOTO NICOLAS ROBIN

■ Attention où vous mettez les pieds et levez bien les yeux avant de traverser les rues principales. A Karlsruhe, ville allemande située à quelques kilomètres de Strasbourg, les rails sillonnent la cité et le trafic des tramways est incessant dans le centre-ville commerçant.

C'est ici qu'on a vu pour la première fois circuler un tramway sur une infrastructure ferroviaire. C'était en 1992. Inventé dans le but de mieux desservir les villes périurbaines depuis le centre-ville sans rupture de charge pour les voyageurs, le concept, couplé à un tarif d'abonnement, permet aux usagers d'utiliser bien plus facilement différents modes de transport. Il a connu un succès sans précédent.

Depuis, beaucoup d'élus d'agglomération ont fait le voyage à La Mecque du tram train pour venir

s'en inspirer. Mais, en France, seules les métropoles de Strasbourg, Mulhouse et Nantes ont pour le moment des projets similaires à celui de la cité allemande.

Dans les autres villes, des tramways roulent bien sur des emprises ferroviaires aménagées, mais ils ne les partagent pas avec d'autres trains.

À Lyon, par exemple, Lea, la ligne 3 du tramway, à l'est de l'agglomération, circule sur une voie ferrée qui n'est plus utilisée. Ce sera aussi le cas dans un premier temps pour le tramway du Médoc qui aura une voie réservée à lui seul.

« En Allemagne, un tram train peut croiser un TGV, cela ne pose aucun problème, remarque le vice-président Gérard Chausset. Imaginer cela en France ne fait pas encore partie de notre culture. »

LA RÉGION PARTIE PRENANTE

Le tram-train à l'horizon 2020

Sur les 70 millions d'euros prévus pour ce projet, 50 sont supportés par la CUB, 20 par la Région qui a été partie prenante dès le lancement des études sur ce mode de transport parallèle à la voie de chemin de fer. À terme, cette collectivité est en effet intéressée par la ligne qui va être construite. Elle souhaite y faire circuler un tram-train qui, lui, ne s'arrêterait pas à la gare de Blanquefort mais remonterait plus au nord dans le Médoc, vers Parempuyre, Macau voire au-delà. Une compensation qu'apprécierait notamment la commune de Parempuyre qui, dans un premier temps, avait été aussi évoquée pour accueillir le terminus du tramway du Médoc.

À la différence du tramway sur ballasts, le tram-train roule plus vite et s'arrête moins fréquem-

ment. La ligne du tramway du Médoc sera conçue pour accueillir ce mode de transport et les TER classiques même si des adaptations seront nécessaires notamment en terme d'alimentation électrique.

Ce nouveau maillage des transports en commun qui va au-delà de l'agglomération pourrait voir le jour à l'horizon de 2020 mais va nécessiter une réflexion globale entre les différentes collectivités locales (CUB, Conseil général, Conseil régional).

Ce double projet pourrait répondre aux critères de l'appel à projets lancé dans le cadre du Grenelle de l'environnement. La CUB y a postulé et doit obtenir une réponse de l'État fin mars pour savoir si elle est susceptible d'obtenir des aides pour cette réalisation.