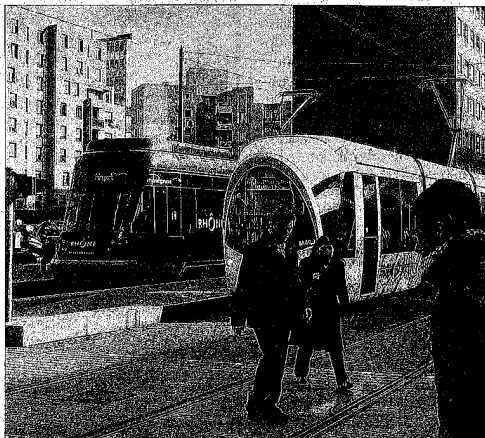


# Un tram surtout, le tram-train sera pour plus tard



À Lyon, la navette aéroport et le tram utilisent les mêmes voies. PHOTO J.-P.V.

## FUTUR Pour circuler à la fois sur les voies de la SNCF et les voies du tram, il faudra un matériel spécifique

On parle à tort de tram-train lorsque l'on évoque la ligne Bordeaux-Blanquefort. Ce sera seulement, dans un premier temps, une ligne de tram et n'y circuleront que les rames que l'on connaît à ce jour ou des rames de même type. « Le tram-train, ce sera pour plus tard », confirme Gérard Chausset, vice-président de la CUB.

Un tram-train, c'est une rame qui circule à la fois sur des voies ferrées et des voies dédiées au tram. Il faut donc une motrice adaptée pour passer d'une voie à l'autre. Aucune difficulté au niveau des rails puisque l'écartement est le même. Un problème électrique, surtout, train et tram n'utilisant pas la même puis-

sance. Un problème de signalisation aussi. Les panneaux sont différents. Karlsruhe en Allemagne a été la première ville européenne à mettre en service un vrai tram-train. Les élus de la CUB s'y sont rendus pour s'en inspirer.

### L'exemple lyonnais

En France, Mulhouse est la seule ville depuis décembre 2010 à utiliser la formule à 100 %. Ailleurs, ce sont des solutions intermédiaires. À Nantes, par exemple, il y a un tram-train mais la circulation n'est pas totalement mixte. Il en est de même en Île de France, où le tram-train qui va de Bondy à Aulnayne circule pas sur les voies urbaines. À Lyon, ce n'est pas tout à fait du 100 % aussi mais on s'en approche et c'est peut-être la solution qui pourrait être retenue pour la ligne de Blanquefort. « Rhône Express », la navette de l'aéroport et les rames du tram de la ligne 3 se parta-

gent les voies sur 15 kilomètres (gare de La Part Dieu-Meyzieu) alors qu'il s'agit de deux matériels différents en poids et en forme. Fabriqué par Stadler, le Rhône Express est plutôt imposant : fabriqués par Alstom, les rames Citadis sont fines comme celles de Bordeaux. Le premier passe toutes les 15 minutes, le second de façon beaucoup plus cadencée. Et au terme du tronçon commun, Rhône Express poursuit sa route tout seul sur une voie ferrée normale pour atteindre l'aéroport. Sur les voies du tram, il roule à 70 km/h, pour grimper ensuite jusqu'à 100 km/h.

Un exemple intéressant pour Bordeaux. Un tram-train du style Rhône Express pourrait fort bien circuler entre Blanquefort et Bruges (sur les voies SNCF et voies tram) puis emprunter la voie ferroviaire qui contourne Bordeaux par l'ouest et rejoindre la gare multimodale de Pessac.

Jean-Paul Vigneaud

## Trans'CUB veut déposer un recours contre le projet

■ Denis Teisseire, figure historique de l'association Trans'CUB est très remonté contre le projet qu'il a baptisé « soit disant tram-train ». « On ne peut pas le nommer autrement puisque cette appellation donnée par la CUB est fautive. On ne construit en fait qu'une ligne à côté d'une autre ligne. Il ne s'agit pas, dans les faits, d'un tram-train. » Il indique que son association, présidée par Jacques Dubos, a l'intention de déposer un recours devant le tribunal administratif contre cette extension de la ligne C qu'il qualifie par ailleurs d'absurde. La démarche se ferait avec l'association Aquitaine alternatives.

« Cette extension ne dessert pratiquement pas les grands équipements du secteur générateurs de nombreux déplacements. De plus, elle est justifiée par des créations d'emplois et de logements dont l'augmentation la plus importante se

situe au niveau de Cracovie (les allées de Boutaut), déjà desservie par la ligne C actuelle. »

« Les chiffres publiés dans les documents officiels au moment de l'enquête publique font apparaître une fréquentation maximum de 500 passagers par heure... aux heures de pointe, avance-t-il. Ce qui est bien peu pour un investissement de 96,7 millions d'euros ! »

De son côté Gérard Chausset indique que « le nombre de voyages sur l'ensemble du service TTM (extension et tronçon commun de la ligne C) est estimé à 48 100 par jour en 2016. Ce chiffre inclut les voyages propres à l'extension Cracovie-Blanquefort, soit 8 900 voyages par jour.

« Par ailleurs, le nombre d'usagers supplémentaires captés le long de cette extension est de 4 500 comme l'indique le dossier de Déclaration d'utilité publique.