

Bordeaux

Au bazooka contre le tram

L'association Trans'CUB conteste vivement les chiffres qui justifient le tram-train Médoc et la troisième phase du tram.



Denis Teisseire (à gauche) et Jacques Dubos (à droite) : les deux responsables de Trans'CUB vont demander audience au préfet. PHOTO GUILLAUME BONNAUD

La Communauté urbaine de Bordeaux (CUB) a-t-elle volontairement gonflé les chiffres de la fréquentation attendue du réseau TBC pour mieux justifier la troisième phase de construction du tramway et le projet de tram-train Médoc ? L'association Trans'CUB en est convaincue.

Et elle l'a fait savoir hier en des termes très sévères. N'hésitant pas à parler de « scandale » ou de « tricherie », Trans'CUB a livré le contenu de sa contribution à l'enquête publique relative au projet de tram-train Médoc, qui a pris fin hier. C'est un brûlot.

« Dénî de la réalité »

Selon Jacques Dubos, président de Trans'CUB, et Denis Teisseire, figure historique de l'association, les hypothèses de trafic qui sont contenues dans le dossier d'enquête publique sont totalement irréalistes. « La CUB a basé le dossier d'enquête publique du tram-train Médoc et de la phase 3 du tramway sur une hausse de la fréquentation du réseau de 45 millions de voyages entre 2010 et 2011. Or, la progression de la fréquentation sera trois fois moindre. Les chiffres de 2010 sont connus : le réseau a enregistré 102 millions de voyages, au lieu des 119 annoncés dans le dossier d'enquête publique. La CUB ne pouvait pas ignorer que le résultat serait tout autre que celui des prévisions. C'est un déni de la réalité », explique Denis Teisseire. Si l'on se fie au dossier d'enquête publique, le réseau TBC doit enregistrer 166 millions de voyages en 2015 et

200 millions en 2020. Pour Trans'CUB, « tous les calculs liés à cette fréquentation sont invalides, tous les dossiers sont faux et bons pour la poubelle ».

L'association explique ensuite que le manque à gagner en recettes pour la CUB, lié à l'écart entre la fréquentation attendue et la fréquentation réelle du réseau, serait compris entre 150 et 200 millions d'euros à l'horizon 2020 (1). Conclusion logique : de telles sommes seraient plus utiles dans d'autres points du réseau, plutôt que « sur les bouts de lignes des extensions de la phase 3 ou sur le tram-train Médoc, dont le trafic serait au mieux de 500 passagers par heure », selon Denis Teisseire. Trans'CUB va maintenant demander audience au préfet pour l'inciter à stopper les travaux de la phase 3 du tram et mettre fin au projet de tram-train Médoc.

« Pas de pratique de fraude »

Côté CUB, le vice-président Gérard Chausset (chargé des transports de demain) minimise la charge de l'association : « La rentabilité socio-économique du dossier est calculée sur une base de cinquante ans. En 2020, on aura peut-être atteint les prévisions, peut-être pas. Personne ne peut le dire. Mais je cite toujours l'ancien préfet Doublet, des années 70, qui disait qu'il faut concevoir les infrastructures de transports en commun en fonction des heures de pointe et celles de la voiture en fonction des heures creuses. Depuis quarante ans, on a presque toujours fait l'inverse. La CUB n'a pas une pratique de fraude dans les études sur lesquelles elle s'appuie. Nous sommes sur du prévisionnel et sur un projet prévu pour durer cinquante ans ».

Quant aux prévisions de fréquentation données par le dossier d'enquête publique, elles sont issues du contrat de délégation de service public signé entre la CUB et Keolis qui exploite le réseau TBC. Ils représentent la fréquentation que le délégataire est censé atteindre et servent de base aux éventuelles pénalités s'il n'y parvient pas. Ce qui a été le cas dès la première année d'exercice (2010).

(1) Calcul réalisé avec l'hypothèse d'un déficit de 62 millions de voyages par rapport aux prévisions en 2020, avec un prix moyen du voyage à 0,45 €, valeur retenue dans le dossier d'enquête publique.