

La charge de Trans'Cub contre le tram-train du Médoc

L'association a transmis de nouveaux documents au tribunal administratif. Les prévisions de coût et de trafic sont en cause||Le vice-président EELV de la CUB réagit aux attaques de Trans'Cub.



(photo)

1 sur 2

La fermeture de la gare de Ravezies, l'été dernier à Bordeaux, a été la première étape du projet tram-train.

À plusieurs reprises, déjà, le bouillonnant porte-parole de Trans'Cub, Denis Teisseire, avait critiqué le projet de tram-train du Médoc (TTM), cette extension de la ligne C du tramway qui doit être construite entre le quartier de Ravezies (station Cracovie) à Bordeaux, et la gare de Blanquefort sur l'emprise de Réseau Ferré de France (RFF). Les Brugeais se souviennent certainement d'une altercation assez violente qui l'avait opposé à Gérard Chausset, vice-président de la Communauté urbaine de Bordeaux, chargé des transports de demain, lors d'une réunion publique, en juin dernier, sur leur commune ; Denis Teisseire estimant que « les chiffres du tram-train étaient faux ».

« Quasiment personne »

Lors d'une conférence de presse organisée hier, à Bordeaux, les membres de Trans'Cub ont sonné la charge. Sur le thème « 120 millions foutus en l'air », ils fustigent le coût du projet et la faible fréquentation du TTM prévue en bout de ligne. Le président, Jacques Dubos, et Denis Teisseire ont expliqué qu'ils avaient désormais des informations précises, ils parlaient même de « nouvelles révélations » pour justifier le recours qu'ils ont déposé devant le tribunal administratif de Bordeaux en juin, dans le but de faire annuler l'arrêté de déclaration d'utilité publique signé par le préfet le 23 mars 2012. Un nouveau « mémoire » vient d'être transmis à la justice. Il met en exergue une série de

chiffres, trouvés dans des documents de la CUB « à diffusion restreinte » selon Denis Teisseire. « Nous avons déposé au départ un recours gracieux auprès de la Communauté urbaine qui a refusé le débat », regrette-t-il.

L'association Trans'Cub se sert de ces données pour affirmer que le tram-train du Médoc « ne transportera quasiment personne », soit « 290 voyageurs en heure de pointe et moins de 50 à Blanquefort. Ce qui représente un trafic « dix fois inférieur à celui retenu par le schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitain (SDODM) pour le tramway qui est de 2 500 voyageurs ».

« Le bébé du président »

Côté finances, Trans'Cub dénonce une « très forte dérive ». « Le coût a plus que doublé en quatre ans : 57 millions d'euros en 2008 et 120 millions au budget de décembre 2012. » Selon Denis Teisseire, les élus de la Communauté urbaine ont lancé la phase 3 du tramway en 2009 « les yeux bandés », « dans l'urgence, sans aucun chiffre de fréquentation ni de coût ». Il pointe également des « chiffres de fréquentation invraisemblables qui varient d'un dossier d'enquête publique à l'autre ».

Au-delà des considérations financières, du « gaspillage » et de la « supercherie » dénoncés, Denis Teisseire et Jacques Dubos pensent que le TTM est avant tout « le bébé » du président de la CUB ». En effet, Vincent Feltesse était encore maire de Blanquefort lorsque le projet a été lancé. « Chaque maire veut le tramway chez lui. Il le considère comme un avantage politique », a déclaré hier Jacques Dubos. « Il valorise sa ville et permet une requalification urbaine. »

Un autre recours

Un autre recours contre le tram train du Médoc a été déposé devant le tribunal administratif par l'association des riverains du projet Ausone (ARPA) de Bruges, selon sa présidente Véronique Leroy. Cette action s'associe à la démarche de plusieurs habitants, certains voyant leur maison menacée par le projet.

Pour sa part, Denis Teisseire espérait hier que la juridiction bordelaise pourrait stopper le TTM « d'ici six mois ».

Chausset dénonce la méthode

En réponse aux critiques formulées hier par Trans'Cub, l'élue communautaire Gérard Chausset (Europe Écologie-Les Verts) dénonce, lui, la méthode. « La CUB a organisé plusieurs réunions de concertation sur la phase 3 du tramway et Trans'Cub a généralement brillé par son absence. » « En fait, l'association a besoin d'exister et tombe dans une dérive de juridiciarisation. On ne compte plus les recours qu'elle a déposés et qui n'ont pas abouti. C'est de l'acharnement. »

Le vice-président chargé des transports de demain, qui est un ancien adhérent de Trans'Cub, ne veut pas répondre sur les chiffres donnés par Denis Teisseire et ses amis, concernant la fréquentation du futur TTM dont la livraison est prévue pour « fin 2014 début 2015 ». « Nous les réservons à la justice administrative », dit-il.

Un pont à Bruges

Sur le coût du projet, en revanche, l'élu est précis. Il affirme que l'enveloppe concernant le projet global hors taxe et avec le matériel roulant s'élève aujourd'hui à 109 millions d'euros. « Cette valeur était de 76 millions d'euros en 2009, hors matériel roulant ». « En 2010, nous avons décidé d'une modification du programme. Elle concerne la réalisation d'un pont à Bruges et de deux stations supplémentaires. »

« Le tram-train du Médoc est un bon projet. Il coûtera 14 millions d'euros du kilomètre, ce qui n'est pas particulièrement cher. Il faut savoir qu'il s'agit d'un projet évolutif. Les rails du tramway seront compatibles avec le TER et le tram-train qui pourra emprunter, plus tard, la ligne de ceinture. On n'aura pas besoin de refaire des travaux. »