

Bordeaux

Le Tram-train du M édoc avance

La Déclaration d'utilité publique pour cette extension de la ligne C du tramway signée, les travaux doivent débuter en 2012.



L'extension de la ligne C sera aménagée sur 7,1 km entre les allées de Boutaut et la gare de Blanquefort. (Photo Stéphane Lartigue)

[Imprimer](#)

Le 23 mars dernier, le préfet de la Région Aquitaine, Patrick Stefanini, signait la déclaration d'utilité publique (DUP) du « Tram-train du Médoc » (TTM).

Le projet est donc plus que jamais sur les rails. Les appels d'offres vont être lancés et les travaux doivent débuter avant la fin de l'année pour une mise en service annoncée fin 2014. Le terme de tram-train reste toutefois assez nébuleux pour les futurs usagers.

Il est vrai que dans un premier temps, il s'agit tout simplement d'installer une ligne de tramway sur l'emprise de la ligne de chemin de fer qui file vers le Médoc. Parallèlement à cette voie.

Mais le système se veut évolutif. Plus tard, un nouveau matériel devrait être utilisé. « Cette deuxième voie pourra recevoir le tramway, des trains et des tram-trains », répète Gérard Chausset, vice-président de la CUB chargé des transports de demain. Et un raccordement avec la ligne de ceinture est prévu, notamment vers Pessac. L'élus n'exclut pas, pas ailleurs, que le tram-train puisse un jour remonter vers le nord, au-delà de Parempuyre.

1 Des allées Boutaut à la gare de Blanquefort

Pour l'heure, cette extension de la ligne C du tramway sera aménagée sur 7,1 km, entre les allées de Boutaut, dans le secteur de Ravezies, à Bordeaux, et la gare de Blanquefort.

Un décrochage de la ligne de tramway sera aménagé à quelques encablures de l'actuelle gare de Ravezies, appelée à fermer. Les voyageurs pourront aller tout droit, vers les Aubiers ou bien prendre la direction du Médoc.

Sur une première partie, la nouvelle ligne tram-train sera construite sur l'emprise de l'actuelle voie de chemin de fer désaffectée. Jusqu'au lieu-dit La Vache (Bruges), il circulera à double sens. Il roulera, ensuite, sur une voie unique jusqu'à son terminus.

De La Vache à Beyreman, le TTM empruntera la voie ferrée existante, qui entre-temps aura été réhabilitée. Ensuite : direction Blanquefort. Des rails seront installés à côté de la voie ferrée actuelle. Sur son côté ouest.

2 Un pont à Bruges pour enjamber la voie

Plusieurs ouvrages doivent être construits, notamment pour le franchissement de la rocade. Le plus important reste toutefois le pont prévu dans le quartier Beyerman, à Bruges, et plus particulièrement entre les rues Camille-Maumey et Andron. Cet ouvrage, qui permettra au tramway d'enjamber la ligne de chemin de fer Bordeaux -Le Verdon pourrait accueillir également une piste cyclable et une route destinée à améliorer la circulation entre l'avenue d'Aquitaine et le Tasta.

Les caractéristiques architecturales de cet ouvrage ne sont pas encore fixées, selon Gérard Chausset. Cette route, par ailleurs, devrait faire l'objet d'une nouvelle enquête d'utilité publique.

3 Des passages à niveau qui inquiètent

Sur l'ensemble de son parcours, la nouvelle ligne sera jalonnée de six stations dont les appellations ne sont pas définitives : Cracovie, La Vache, Bruges-sud, Gare de Bruges, Tiscot, gare de Blanquefort.

La question des passages à niveau, on le sait, inquiète bon nombre de riverains, notamment à Bruges, du côté des rues Fleuranceau et Andron. Le passage des TER perturbe déjà la circulation et le phénomène devrait empirer avec l'arrivée du TTM.

À raison de quatre tramways par heure, dans chaque sens, le temps d'attente risque, en effet, de grimper en flèche. Les services de la CUB se veulent toutefois rassurants sur le sujet et parlent d'une augmentation de l'ordre « de 8 à 9 minutes par heure ». Pas plus.

« À chaque passage de tramway, la barrière devrait rester baissée entre une minute et une minute trente », précise un technicien. Le cadencement devrait, par ailleurs, assurer des correspondances avec le TER.

4 Les voyageurs de TER devront s'adapter

« Nous ne laisserons personne sur le carreau. Nous accompagnerons les usagers jusque sur leur lieu de travail », assure Gérard Chausset. Reste, que les voyageurs des TER devront changer leurs habitudes. Au moins durant les travaux. La desserte vers la gare de Ravezies pourrait cesser dès le mois de septembre.

Dans ce cadre-là des bus doivent être mis en place à partir de la gare de Blanquefort ou de la gare de Bruges pour acheminer les usagers vers Bordeaux. Il sera également possible de se rendre, en train jusqu'à Arlac par le biais d'une bifurcation utilisée jusqu'à présent par le fret. À terme, Les TER ne passeront plus par le passage à niveau de La Vache.

5 Des propriétaires impactés

Enfin, selon les techniciens de la CUB « quatre à cinq maisons » devraient être démolies pour permettre la construction de la ligne (dont deux anciennes habitations de garde-barrière). Elles sont situées sur les communes de Bruges et de Blanquefort.

Par ailleurs, des discussions ont déjà commencé avec « une cinquantaine de propriétaires » du secteur, à qui la collectivité risque bien de prendre un bout de jardin. Dans des proportions qui ne sont pas encore connues avec exactitude.

À noter enfin que deux parcs relais seront aménagés en gare de Blanquefort (120 places) et en gare de Bruges (60 places).