

Bordeaux

## Des rails sur la prairie

La banlieue, ce n'est pas forcément le Far West, c'est aussi le nouvel horizon du tramway, qui repart pour cinq ans de travaux.



Les soudeurs d'ETF (Eurovia travaux ferroviaires) lors de la première soudure de la phase 3, hier matin, sur l'extension de la ligne C devant le Palais des congrès de Bordeaux-Lac. (photo thierry david)

Pour ceux qui l'auraient oublié, « Des rails sur la prairie » est le titre du 19e album des aventures de Lucky Luke. L'histoire de la conquête des vertes plaines de l'ouest américain par un train que les compagnies de diligences à cheval font tout pour torpiller. Quel rapport avec le tramway de Bordeaux ?

En célébrant, hier, la première soudure qui marque le début du chantier d'extension du réseau, la Communauté urbaine a lancé la conquête par le tram de la vaste banlieue ouest, loin du tissu serré du centre-ville de Bordeaux, à travers les étendues pavillonnaires et les grands espaces verts.

Certes, la banlieue n'est pas le Far West, mais le tramway va désormais s'aventurer vraiment aux marges de l'agglomération. C'est ce qu'on appelle la troisième phase du réseau, soit le prolongement des trois lignes actuelles et la création de deux nouvelles : la D entre les Quinconces et Eysines, et le tram-train Médoc entre Ravezies et Blanquefort.

### Besoin d'argent

Cette troisième phase a donc été ouverte symboliquement hier matin par la soudure des premiers rails de l'extension de la ligne C, entre l'actuel terminus des Aubiers et le futur dépôt des trams de la Jallère, aux confins de Bordeaux-Lac. Cette extension de 3,4 km desservira fin 2014 plusieurs sites importants : l'écoquartier Ginko, les hôtels du Lac, le Palais des congrès, le Parc des expositions, et enfin le futur stade.

Le premier tronçon jusqu'à la station Ginko devrait être mis en service fin 2013. « Nous vivons un moment plus que symbolique, a rappelé Élisabeth Touton, adjointe au maire chargée de l'urbanisme. Il y a une très forte attente dans ce quartier dont l'accès n'est pas toujours évident. » Pour Gérard Chausset, vice-président de la CUB chargé des déplacements de demain, « 2013 est une année phare, on entre dans le dur de la troisième phase. Faire une soudure, c'est joindre deux bouts, chose pas facile pour beaucoup de nos concitoyens mais aussi pour les transports. Je profite de la présence de nos deux parlementaires (Vincent Feltesse et Sandrine Doucet, NDLR) pour leur dire que nous

avons besoin de finances pour les transports en commun. C'est ça qui va nous aider à mieux souder l'ensemble de l'agglomération. »

De l'argent, il y en a quand même un petit peu, puisque, comme l'a rappelé Vincent Feltesse, président de la CUB, la troisième phase du tram représente un investissement d'environ 957 millions d'euros. Soit presque autant que la première phase des années 2000-2005. Ce qui fait de la CUB le premier investisseur public.

### **Sacré pari**

Mettre autant d'argent dans l'extension du réseau est un sacré pari. Lors du Grenelle des mobilités, en 2012, les analyses de l'agence d'urbanisme A'urba avaient clairement montré que le tram n'était pas performant sur les longues distances, par manque de vitesse. De fait, ce sont des rames souvent à moitié vides qui desservent les terminus des lignes actuelles. Envoyer le tramway encore plus loin vers les limites de l'agglomération, dans la conquête d'un ouest (la phase 3 ne concerne pas l'est de l'agglomération) lointain et très peu dense en habitat, n'est pas une partie gagnée d'avance. Au début, les voyageurs chanteront peut-être, comme Lucky Luke le fit pour la première fois dans « Des rails sur la prairie », « I'm a poor lonesome cow-boy » (1).

(1) « Je suis un pauvre cow-boy solitaire. »