

avant la fin de l'année 2010. Les travaux débuteront dès 2011 et dureront cinq ans. "Les deux premières années sont les plus spectaculaires puisqu'il s'agit d'effectuer les terrassements et les ouvrages comme les ponts, aqueducs, etc. La seconde phase consistera à poser les rails et à installer la signalisation", explique Christian Maudet.

### ■ RFF se dit prêt au dialogue

Les deux projets Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne sont étudiés simultanément et ont une partie commune en sortie sud de Bordeaux. Ces lignes sont comprises dans les 2.000 km de ferroviaire prévus par la loi Grenelle 1. Les deux projets représentent ensemble environ 420 km de lignes. L'évaluation du budget total est encore approximative, mais, compte tenu des nouvelles lignes et des nouvelles gares à construire, il est estimé à environ 11 milliards d'euros. "Si le comité de pilotage a retenu un fuseau, il l'a assorti de prescriptions et de recommandations. Par exemple, il préconise que certaines lignes soient enterrées via des tunnels dans le Pays basque et qu'on ait recours à des tranchées couvertes à certains endroits", précise le chef de la mission GPSO. Durant l'été 2011, les tracés à proprement parler seront présentés et les points délicats seront discutés à l'automne. Il s'agira alors de formuler des hypothèses en fonction de la configuration géographique (mesures d'insertion acoustique,

traitement des ouvrages d'art). Aux associations qui remettent en cause la pertinence de faire une ligne nouvelle, RFF rétorque qu'il leur faut alors s'adresser à l'Etat, seul décisionnaire. Par contre, en ce qui concerne les conditions d'insertion de la ligne nouvelle, RFF a déjà engagé des discussions avec les viticulteurs, les sylviculteurs, les syndicats, les chambres d'agriculture et les Safer (Sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural). Christian Maudet confirme que "RFF envisage de verser des indemnités aux professionnels lésés par le tracé". Si la déclaration d'utilité publique est nécessaire pour que les travaux commencent, RFF dit vouloir, en amont, mettre en place des stratégies foncières par anticipation pour, par exemple, replanter une exploitation viticole avant que les terrains soient rachetés. L'enquête publique sera terminée fin 2012 ou début 2013 et les travaux seront entamés un an après. "Toutes les caractéristiques techniques (vitesse, conditions de desserte des gares, caractéristiques des voies) sont retenues en même temps que le tracé afin d'anticiper les conditions de régulation des travaux", précise Christian Maudet. La mission GPSO de RFF emploie 18 personnes entre Bordeaux et Toulouse pour préparer le projet et une dizaine de bureaux d'études travaillent sur les impacts environnementaux et techniques.

E. P.

[www.gpso.fr](http://www.gpso.fr) [www.rff.fr](http://www.rff.fr)

## Le tramway, "la colonne vertébrale du réseau de transports"

"Il y a cinquante ans, le tramway existait à Bordeaux. Avec un système d'alimentation par le sol, le réseau actuel s'apparente donc à une innovation régénérée. Ce qui est véritablement novateur, c'est la volonté des collectivités de développer les transports en commun", affirme Gérard Chausset, vice-président de la CUB

service est prévue en 2014. Avec le projet global d'extension du réseau, l'objectif est d'atteindre 200 millions de voyageurs par an d'ici à 2020-2025, contre environ 100 millions aujourd'hui. L'extension des trois lignes existantes se poursuit également et devrait s'achever aux environs de 2013-2014. "Une fois le réseau étendu, à l'horizon 2025, on aura le plus grand réseau de tramway neuf", se félicite Gérard Chausset.

### ■ L'intermodalité

Cependant, il ajoute que le tramway n'est pas en mesure de répondre à toutes les problématiques de transport. "C'est la colonne vertébrale, mais les bus et les Vcub s'ajoutent pour former le squelette total." Soucieux de développer l'intermodalité, Bordeaux est la seule ville en France à proposer un abonnement unique permettant d'utiliser les trois modes de transport. Dans cet esprit, la CUB souhaite mettre en place une meilleure connexion entre les TER et les transports urbains. Ainsi, un projet de tram-train vers le Médoc est envisagé. Il serait alors possible de se déplacer de la place Ravezies jusqu'à Blanquefort en empruntant l'emprise SNCF.

[www.lacub.com](http://www.lacub.com)

E. P.

Depuis la mise en service du tramway à Bordeaux, il y a sept ans, une baisse du trafic automobile intra-rocade de l'ordre de 4 à 5 % a été observée. En 2007, 44 km de réseau de tramway étaient accessibles et le projet d'extension va le porter à 74 km d'ici à 2020-2025. Les travaux débuteront avant l'été 2011 et concernent 17 km de réseau. Celui-ci s'étendra jusqu'à la rocade, sortie 9 (Mérignac Haillan, Parc des expositions et Haut-Lévêque). L'objectif de cette première phase d'extension est de capter les voitures avant qu'elles arrivent dans l'agglomération. L'investissement pour cette future ligne D s'élève à 500 millions d'euros et la mise en