

Tram-train : « 70 millions d'euros déjà engagés »

Décision de justice oblige, les projets de ligne D et de tram-train du Médoc sont à l'arrêt. Mais les travaux sont bien avancés et des dépenses réalisées. État des lieux||CHIFFRES Le tribunal a remis en cause les évaluations de fréquentation sur les deux projets.

- L'analyse socio-économique, prévoyait 62 300 montées par jour en 2016. © Photo



- Certaines stations de la ligne D, comme ici à Bruges, étaient déjà achevées. © Photo

déjà réalisés », assure l'élu. Et c'est...

«La décision du tribunal a été beaucoup plus rapide qu'on ne le pensait », précise Christophe Duprat, vice-président de la Communauté urbaine de Bordeaux en charge des transports. D'autant plus que la CUB avait déposé des éléments d'informations complémentaires seulement quelques jours avant que le couperet ne tombe. Mais c'est sans plus attendre que le tribunal administratif a décidé le 23 octobre d'annuler les déclarations d'utilité publique de la ligne D du tramway et du tram-train du Médoc, mettant un coup d'arrêt aux deux projets (nos précédentes éditions). Une décision qui tombe en plein travaux puisque le chantier du tram-train du Médoc bat son plein. « 70 % des travaux sont déjà réalisés », assure l'élu.

Et c'est justement pour pouvoir achever ces travaux que la CUB a décidé d'assortir son appel d'une demande de sursis à exécution du jugement. « Nous allons demander ce sursis car les travaux du tram-train sont très avancés et que la décision du tribunal administratif entraîne

aussi un risque de perte de subventions publiques et de pénalités de la part des entreprises engagées dans ce chantier », a indiqué Alain Juppé, sans connaître totalement pour l'heure l'ampleur du risque financier.

Sur 7,2 kilomètres

En attendant donc, le chantier est interrompu. Pourtant, sur cette ligne de 7,2 kilomètres qui doit permettre de relier la place Ravezies à Bordeaux, à la gare de Blanquefort via Bruges, les travaux d'infrastructure sont déjà très avancés. « Les infrastructures de voies sont faites et les entreprises terminent de poser les rails, précise Christophe Duprat. En outre certaines stations comme celle de La Vache à Bruges ou celle de la gare de Blanquefort sont déjà terminées et n'attendent plus qu'à recevoir le mobilier urbain. »

Restait à finir le parc relais de surface réalisé du côté de la gare de Blanquefort mais aussi et surtout à achever la construction de l'ouvrage d'art Beyerman qui permet de franchir la voie de chemin de fer de ceinture. « Le pont n'est pas terminé. Les piles sont posées, mais pas le tablier. Des négociations sont également en cours concernant une dernière acquisition foncière au bas du pont. »

Initialement, le tram-train du Médoc devait être achevé en avril 2015. Une livraison repoussée ensuite à 2017. « Nous étions dans les délais mais nous avons pris un an et demi de retard à cause de la problématique des passages à niveau ». La SNCF a en effet demandé des études plus poussées sur le franchissement des passages à niveau sur le tracé. « Une rencontre a eu lieu récemment entre Alain Juppé et le directeur régional de RFF pour trouver une solution et gagner du temps ». Et du temps, il en faudra également au tribunal pour valider ou invalider la demande de sursis à exécution.

Le coût du tram-train est évalué à un peu plus de 100 millions d'euros. « Nous avons déjà engagé 70 millions d'euros sur ce chantier. »

Ligne D : en préparation

Moindre mal en revanche pour la ligne D, d'une longueur de 9,8 kilomètres, qui prévoyait de relier la place des Quinconces à Bordeaux jusqu'au lieu-dit Cantinolle à Eysines et limitrophe des communes du Haillan, du Taillan-Médoc et de Saint-Médard-en-Jalles, d'ici à 2017. Le chantier n'en est en effet qu'à sa phase préparatoire. « Nous sommes beaucoup moins avancés sur la ligne D, précise Christophe Duprat. Des travaux de déviation de l'aqueduc situé rue Croix-de-Seguey sont en cours et les premiers travaux préalables à la déviation du réseau de bus (réaménagements, signalétique...) ont démarré. Ils auraient dû être achevés en fin d'année. »

Du côté des dépenses, « seuls » 200 000 euros ont été pour l'heure engagés sur un coût global du projet estimé à 240 millions d'euros.

Le point noir : les prévisions de trafic

Dans son jugement, le tribunal administratif pointe des insuffisances en particulier dans l'évaluation des fréquentations des deux projets qui « ont faussé substantiellement l'appréciation du public » lors de l'enquête publique menée en 2011. Selon la CUB, la ligne D permettra de desservir plus de 37 % de la population et des emplois du quadrant Nord-Ouest

(78 000 habitants et bassins d'emplois). À l'horizon 2025, avec la réalisation des projets sur Eysines, elle desservira 11 000 habitants de plus, soit 43 % des personnes du quadrant Nord-Ouest. Ainsi, l'analyse socio-économique, incluse dans l'enquête publique, prévoyait 62 300 montées par jour en 2016. Pour les associations Trans'Cub et Aquitaine Alternatives, les chiffres de fréquentation sont « irréalistes ». Ils partent du constat que le tramway est peu fréquenté en bout de ligne et lui préfèrent le bus à haut niveau de service, moins coûteux.

La Fédération nationale des usagers des transports (Fnaut) Aquitaine s'est aussi exprimée dans un communiqué, regrettant « que les usagers du quadrant nord-ouest de l'agglomération soient, une fois de plus, inutilement pénalisés par des péripéties administratives C'est 80 000 habitants qui attendent le tram sur une ligne D promise pour fin 2013 ».

Quant au tram-train du Médoc, l'analyse socio-économique évalue le trafic à 48 100 montées par jour en 2016. Une hypothèse « ambitieuse » à en croire le jugement du Tribunal administratif. Pour les associations Trans'Cub et Aquitaine Alternatives, les trafics réellement attendus ne justifient pas la création de cette ligne. Il juge le projet « non pertinent économiquement ».