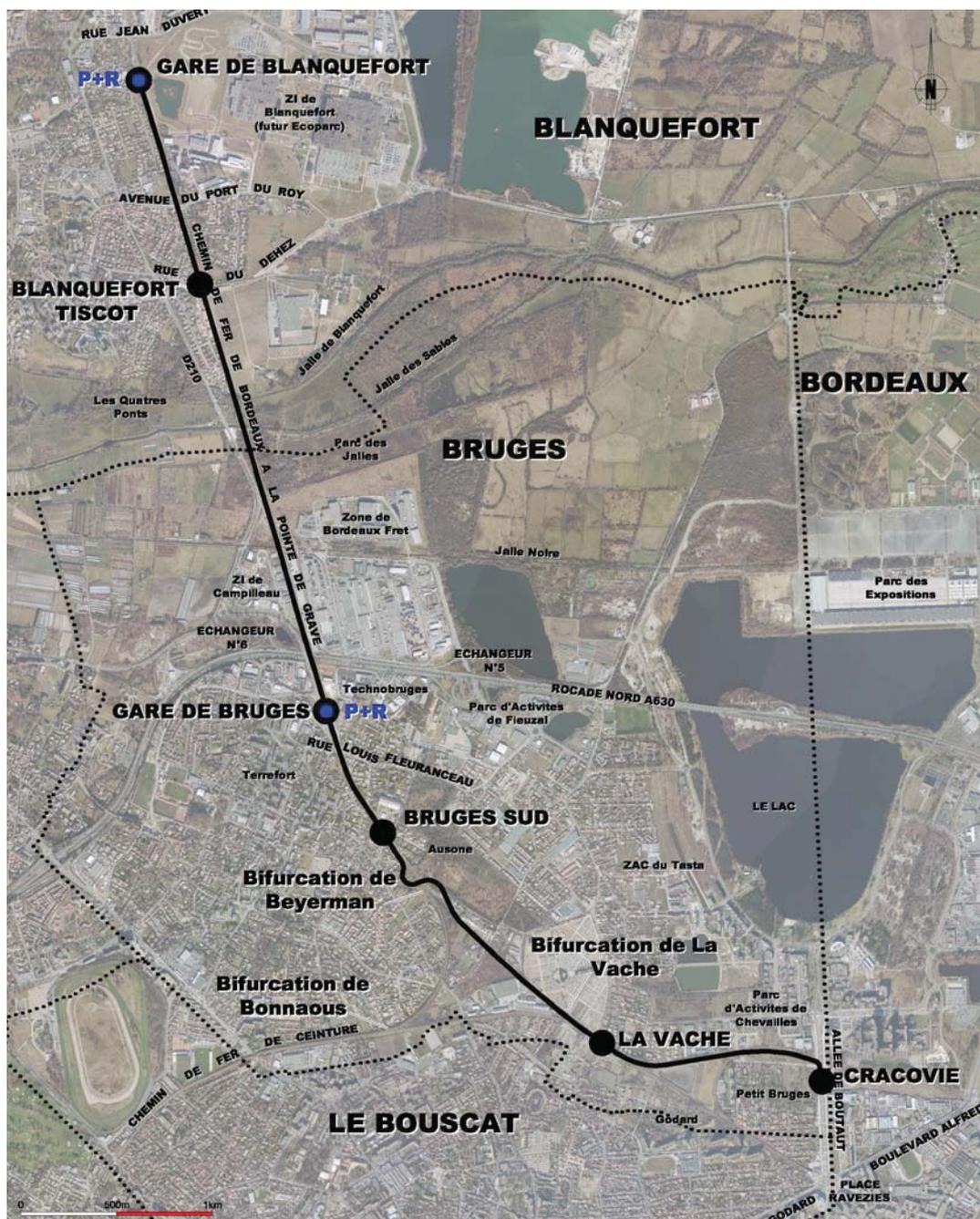


# Tram Train du Médoc:



Le Tram train du Médoc a pour vocation d'améliorer la desserte en transport en commun et la qualité de service des communes situées au nord de l'agglomération. Il répond à la volonté de développer le réseau multimodal et de faciliter les relations entre les pôles d'habitats, les pôles d'emplois et les équipements. Elle permettra de desservir les villes de Bruges et Blanquefort par l'intermédiaire de 6 stations. Cette ligne se connecte sur le réseau tramway existant au niveau de la ligne C vers Ravezies.

L'opération ne consiste pas uniquement en la réalisation d'une ligne de tramway, mais intègre aussi la conception d'infrastructures évolutives vers la circulation d'un tram train entre Bordeaux et Parempuyre, des TER et des trains de fret.

Le projet consiste en l'utilisation des emprises ferroviaires de la ligne Bordeaux / Pointe de Grave pour y intégrer une ligne de tramway d'environ 7 km en voie unique en terminus à Blanquefort. Cette ligne permettra de desservir les communes de Bordeaux, Bruges et Blanquefort et ultérieurement Parempuyre.

La ligne créée se connecte au réseau de tramway existant (ligne C).

# ①. Les caractéristiques de la ligne

- **Longueur de la ligne : 7,2 km jusqu'à Blanquefort,**
- **Les stations**

Six stations sont prévues :

- La station Cracovie
- La station La Vache
- La station Bruges Sud
- La station Gare de Bruges
- La station Blanquefort Port du Roy
- La station Gare de Blanquefort

- **Les ouvrages d'art :**

Trois ponts routiers et cinq ponts rail jalonnent le tracé. Les ouvrages d'arts identifiés sont à élargir pour intégrer la voie tramway.

Les intersections avec la voirie seront traitées comme des passages à niveau munis de barrières.

- **Les prévisions en exploitation :**

Charge maximale (Blanquefort) en heure de pointe du soir : 600 personnes en 2014

Temps de parcours TER : 10 minutes entre Blanquefort, Bruges, Saint Louis (+ rebroussement vers la gare Saint-Jean)

Temps de parcours tramway : environ 15 minutes

Nombre de rames dédiées : 4 rames

# ②. Les enjeux :

Les objectifs et les enjeux inhérents à la création de la ligne du tram train du Médoc sont les suivants :

## **Un territoire en attente d'une desserte en transports en commun**

Le quadrant Nord-Ouest de l'agglomération est depuis longtemps mal desservi par les transports en commun, et est en attente d'une politique de transport cohérente majeure.

La politique de transport collectif est portée par le lancement de la première phase du tramway dans les années 90.

Elle s'inscrit dans une volonté marquée d'offrir aux usagers un réseau attractif et performant qui permet de rééquilibrer les modes de déplacements contribuant par la même à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Les infrastructures et les emprises existent et sont exploitables pour proposer une nouvelle offre de transport durable reliant ce secteur au centre de l'agglomération.

Le projet du tram train du Médoc contribue en tous sens à une réponse cohérente de transport de cette zone Nord-Ouest. Il semble une solution novatrice et durable pour le développement des transports de La Cub.

## **Un projet à plusieurs horizons, à la fois urbain et ferroviaire**

La Communauté urbaine de Bordeaux s'est orientée vers la création d'une ligne de tramway en voie unique dans les emprises du réseau ferroviaire national en parallèle de la voie unique ferroviaire existante, ce projet pouvant évoluer vers la mise en place d'un tram train circulant sur le réseau ferroviaire au nord de Blanquefort.

Le principe d'un tel phasage est tout à fait judicieux. Privilégier dans un premier temps un tramway sur ballast permet de raccourcir le calendrier et d'assurer une faisabilité financière, tout en se préservant la possibilité de faire évoluer le dispositif vers un tram train.

A terme, le tram train du Médoc pourrait soit rester complémentaire à l'offre actuelle TER (le TTM assure une desserte périurbaine proche), soit être prolongé et se substituer aux TER périurbains.

L'exploitation en deux voies uniques (voie unique tram train et voie unique ferroviaire) évoluera par la suite en exploitation en voie double, avec une mixité de circulation tram train / TER sur la portion bifurcation de Beyerman – Blanquefort).

Cette particularité pose une question complexe, celle de la création d'une infrastructure évolutive du mode tramway au mode ferroviaire, tout en assurant une excellente maîtrise des coûts.

## **Un projet compatible avec une interconnexion sur le réseau de tramway et sur le réseau ferroviaire**

L'infrastructure créée se connecte au réseau existant de tramway (ligne C), pour permettre des missions Blanquefort / Bordeaux centre.

Elle réserve également une liaison ferroviaire entre la voie ferrée de ceinture et le futur pont Bacalan-Bastide afin de permettre le développement du réseau à un horizon plus lointain que 2014. Un branchement ultérieur entre la voie nouvelle et la voie ferrée existante à proximité de la gare de Blanquefort permettra l'exploitation de tram train en direction du Verdon.

Ces connexions avec l'infrastructure ferroviaire existante sont essentielles à la mise en place de l'offre tram train à long terme.

## **Une inter modalité favorisée**

La stratégie engagée pour le développement d'un réseau TC équilibré passe par le déploiement d'une offre TC alternative et complémentaire à l'automobile, fondée sur le réseau armature du tramway, sur son articulation avec le réseau bus et sur l'intégration du réseau ferré existant.

Le tram train du Médoc illustre parfaitement cette volonté par son approche multimodale. Il offre des complémentarités efficaces entre les modes, en particulier avec le TER.

## **Une exploitation dans des conditions de sécurité optimales**

Le projet prévoit dans un premier temps l'exploitation d'un tramway le long d'une voie ferroviaire circulée par des TER et des trains de fret. La cohabitation des deux modes avec une telle proximité implique un traitement rigoureux des interfaces pour pouvoir assurer une exploitation dans des conditions de sécurité optimales pour l'ensemble des acteurs.

L'exploitation en voie unique avec des évitements répartis sur la ligne nécessite des dispositifs de sécurité spécifiques pour prévenir des risques de collision. Le croisement dénivelé entre le tramway et le RFN permet d'améliorer la sécurité de l'exploitation.

## **Un projet qui s'inscrit dans un territoire urbain évolutif**

Le projet du tram train du Médoc traverse un territoire qui présente de nombreuses emprises foncières mutables et une densité urbaine peu élevée. Ces caractéristiques laissent présager une transformation et une densification le long du tracé et plus particulièrement au droit des stations.

Ces stations deviennent de vraies centralités, encore plus que celles des phases 1 et 2, parce que peu nombreuses et plus espacées.

Apparenté à un tramway périurbain, le tram train du Médoc s'inscrit dans des problématiques urbaines et de questionnements liés à l'avenir de la Communauté urbaine de Bordeaux initiés par la démarche de Bordeaux métropole 3.0.

## **③ Calendrier prévisionnel**

Marché de maîtrise d'œuvre générale du projet a été attribué au groupement SYSTRA/COTEBA/INGEROP/ECCTA/BLP/SIGNES pour un montant de 3.1 M€

Dépôt du dossier d'enquête publique à la préfecture durant l'été 2011

Enquête publique Automne 2011

Début des travaux 2012

Mise en service 2014