

BORDEAUX, le 04 juillet 2008



COMPTE RENDU DE REUNION

■ OBJET : COMITE DE PILOTAGE TRAM-TRAIN DU MEDOC réunion du 26 juin 2008

Début réunion : 11h00

Fin réunion : 12h30

Animateur : Vincent FELTESSE

Rédacteur : Mathieu MAUVILLAIN

■ PARTICIPANTS

Voir liste en page 2

DESTINATAIRES

- *les participants*
- **Pour information :**

■ Nombre de pages : (page de garde comprise)

Documents annexés :

LIEU : Hôtel de Communauté **Salle :** salle des commissions réunies.

Ordre du jour :

- **présentation de l'étude de faisabilité du tram-train du Médoc ;**
- **modalités d'exploitation à court terme ;**
- **possibilités d'exploitation à long terme.**

ETAIENT PRESENTS

Membres du Comité de Pilotage

M. Vincent FELTESSE
Mme Christine BOST
M. Gérard CHAUSSET
M. Jean-Marc GAUZERE
M. Mathias ALBERTONE
Mme Béatrice de FRANCOIS
Mme Elizabeth TOUTON
M. Bernard SEUROT
M. Jean-Marc PINCEMY
M. Jean-Louis CARRERE
Mme Emmanuelle BAUDOIN
M. Bruno de MONVALLIER
M. Franck LANGRAND

Représentants de l'administration

M. Pierre LANGRAND – Directeur Général
Mme Valérie CHARLE – Direction Générale
M. Alain LORGEUX – Direction du pôle aménagement urbain et habitat
M. Thierry GUICHARD – Direction générale des Services techniques
M. Pierre HERVY – Direction du pôle économique
M. Alain LAMAISON – Direction de la communication
M. Etienne LHOMET – Mission Tramway
M. Didier MAURIN – Mission Tramway
Mme Christine LEMONNIER – Mission Tramway
M. Claude MANDRAU – Mission Tramway
M. Mathieu MAUVILLAIN – Mission Tramway

Autres participants

M. CHADANSON – A'URBA
Mme Martine DUMAS – Mairie de Blanquefort
M. Franck BOUILLON- Mairie de Blanquefort

Etait excusé

M. Jean-Luc MERCADIE

Monsieur le **Président FELTESSE** ouvre la séance à 11h05.

Monsieur le **Président FELTESSE** débute ce premier comité de pilotage Tram-Train en précisant qu'il est le fruit d'une démarche de différents acteurs du territoire qui travaillent ensemble depuis plusieurs mois (notamment sur l'étude dite « STOAB » : Schéma des Transports de l'Ouest de l'Agglomération Bordelaise) : le Conseil Régional d'Aquitaine, le Conseil Général de la Gironde, la Communauté Urbaine de Bordeaux, Réseau Ferré de France.

Ce comité de pilotage permet d'asseoir politiquement l'aspect technique de la démarche déjà engagée, grâce aux élus : Jean-Louis **CARRERE**, 1^{er} vice-président du Conseil Régional en charge des infrastructures et des déplacements, Jean-Marc **GAÛZERE** et Gérard **CHAUSSET** vice-présidents de la Communauté Urbaine de Bordeaux en charge des transports et des déplacements, ainsi que les élus des Communes concernées (Bordeaux, Bruges, Le Bouscat, Blanquefort, Parempuyre).

Monsieur le **Président FELTESSE** souligne le fait que les données évoluent rapidement sur la question des déplacements péri-urbains qui fait l'objet de discussions politiques avec Alain **ROUSSET**, président du Conseil Régional, et Philippe **MADRELLE**, président du Conseil Général. Ces évolutions conduisent à penser qu'il est nécessaire de mettre en place, entre les différentes instances dirigeantes, une collaboration non seulement technique mais également politique afin de répondre aux enjeux de ce qui peut être considéré comme une révolution en matière de déplacements.

Monsieur **Jean-Louis CARRERE** énonce la volonté politique du Conseil Régional d'Aquitaine, en collaboration avec les Autorités Organisatrices de Transports (Communauté Urbaine de Bordeaux, Conseil Général de la Gironde), de faire en sorte que l'offre de transports collectifs devienne une réalité en Aquitaine. La mise en œuvre de « MODALYS » a été amorcée sur l'agglomération Bordelaise et doit être étendue à l'ensemble des agglomérations d'Aquitaine, de même que sont mises au premier plan les questions d'accessibilité des transports.

D'autre part, des mesures visant au cadencement des Trains Express Régionaux ont été amorcées et ce cadencement pourra intervenir, grâce aux efforts conjoints du Conseil Régional d'Aquitaine, de Réseau Ferré de France et de la SNCF, vers le 07 juillet 2008.

Ces mesures associées aux études réalisées sur l'amélioration de la desserte du Médoc notamment permettront d'accroître la cohérence du schéma des déplacements et la fréquence des dessertes.

Enfin il est souhaitable d'arriver à donner corps à la coopération des principaux acteurs publics locaux (Conseil Régional d'Aquitaine, Conseil Général de la Gironde et Communauté Urbaine de Bordeaux).

Monsieur **LHOMET** propose de revenir sur la notion de Tram-Train avant de présenter l'étude de faisabilité du Tram-Train du Médoc qui prévoit une desserte des villes de Buges, Blanquefort et Parempuyre.

TRAM-TRAIN PRESENTATION :

Monsieur **LHOMET** rappelle que l'aménagement du territoire français sous la 3^{ème} République a été réalisé principalement en s'appuyant sur le ferroviaire urbain et suburbain. Ainsi, les transports ferroviaires péri-urbains existaient déjà dans l'agglomération bordelaise dès les années trente, les tramways suburbains partaient vers Blanquefort et Eysines, vers Saint Médard en passant par le Grand Louis, vers Mérignac, vers Gazinet. Existait également des chemins de fer départementaux : voie du Médoc, voie de Lacanau,

voie d'Arcachon etc... et également des réseaux rive droite.

Monsieur **LHOMET** présente un modèle de réseau ferroviaire conservé et amélioré en Allemagne à Stuttgart notamment où un réseau de « stadtschnellbahn » (réseau urbain rapide) a été conservé après sa création durant la seconde guerre mondiale.

Monsieur **LHOMET** souligne en revanche que la notion de Tram-Train d'interconnexions est plus récente. La ville de Karlsruhe, agglomération d'environ 500 000 habitants, a été une des premières à se doter d'un tel équipement. En 1992, la ville s'est équipée avec des tramways dits « bi-voltage », qui permettaient de capter la tension urbaine et la tension suburbaine, afin de relier le centre de la ville avec les vallées avoisinantes. Ainsi la suppression des correspondances entre différents modes de transport a permis de multiplier par quatre la fréquentation.

Cet exemple a amorcé le succès du Tram-Train qui cependant ne connaît encore que peu de réalisation du fait des contraintes règlementaires, techniques et organisationnelles.

Entre 1992 et aujourd'hui, le réseau de Karlsruhe est passé de 140 km de ligne à 530 km de réseau interconnecté. Le réseau est très dense, voire trop dense, notamment dans le centre ville.

Monsieur **LHOMET** expose un autre type de concept de liaison suburbaine et qui consiste à envoyer des tramways urbains un peu loin de la ville, en récupérant notamment des emprises ferroviaires. Tel est le cas du projet LEA (Liaison Est de l'Agglomération) à Lyon qui s'est déployé sur un réseau ferroviaire sous-utilisé. Ainsi les tramways urbains sont envoyés, sur ballast, jusqu'à une quinzaine de kilomètres de la ville. On retrouve également cette pratique à Montpellier, où le tram est envoyé très loin du centre ville en voie unique sur ballast.

Monsieur **LHOMET** ajoute que le vrai premier Tram-Train français sera développé par la commune de Mulhouse prévu pour 2010 (date déjà repoussée à plusieurs reprises) et sera en interconnexion avec le réseau de tramways urbains déjà existant. Il s'agira d'utiliser des voies qui desservent une petite vallée (vallée de la Thür) et qui seront utilisées à la fois par les TER et par le Tram-Train.

Monsieur **LHOMET** précise enfin que ce qui est intéressant dans le concept de ferroviaire péri-urbain est d'arriver à faire qu'un véhicule ferroviaire avec un grand confort puisse amener rapidement des usagers en centre ville. Ainsi, quel que soit le mode de desserte utilisé (TER, Tram-Train, tramways péri-urbains), l'élément essentiel est de disposer d'une vue d'ensemble de la desserte ferroviaire à l'échelle de la métropole Girondine.

PRESENTATION DE L'ETUDE DE FAISABILITE DU TRAM-TRAIN DU MEDOC :

Monsieur **LHOMET** présente le concept du Tram-Train du Médoc qui consiste à desservir les communes de Bruges, Blanquefort et Parempuyre comme indiqué par la délibération adoptée sur ce sujet. A terme, il s'agit d'établir un projet de Tram-Train sur des infrastructures qui seront partagées entre les trains de marchandises, les TER et les Tram-Trains. Ainsi le Tram-Train sera en interconnexion avec les autres modes de déplacements.

Monsieur **LHOMET** précise qu'une étude de faisabilité a été lancée et qui cherche à déterminer la possibilité au tramway ou au Tram-Train d'utiliser un débranchement de la ligne C qui pourra passer par Cracovie ou Ravezies et desservir Bruges, Le Bouscat, Blanquefort et Parempuyre.

Monsieur **LHOMET** ajoute que l'étude de faisabilité permet de dégager plusieurs horizons : la réalisation d'un tramway en voie unique le long du réseau ferré national, la mixité d'un trafic tramway/Tram-Train en voie unique sur le réseau au nord du terminus du tramway.

Monsieur **LHOMET** précise, qu'à ce jour, une voie unique part de la voie de chemin de fer de ceinture et se dirige vers Le Bouscat, Bruges, Blanquefort et Parempuyre. Deux possibilités sont donc envisageables :

- Soit une voie parallèle au réseau ferré national est créée ce qui permettrait d'avoir deux systèmes à peu près étanches avec d'un côté le transport de marchandises et les TER, de l'autre le tramway.
- Soit la conservation de la voie unique en mixant les trafics mais cette possibilité nécessite de se trouver en configuration Tram-Train afin de permettre la superposition des usages.

Monsieur **LHOMET** ajoute que RFF va lancer une étude particulière sur ce point afin de connaître la capacité de la voie unique à supporter le trafic cumulé des trains de marchandises, des TER et d'un éventuel Tram-Train, compte tenu de la signalisation actuelle et en prenant en compte une amélioration de la situation.

Monsieur **LHOMET** présente la situation actuelle de la ligne de TER qui partent de la gare Saint Jean en direction de la gare Saint Louis et desservent successivement Bruges, Blanquefort, Parempuyre, Ludon, Macau...

Plusieurs ouvrages d'art existent sur cet itinéraire, notamment le franchissement de la rocade qui offre la possibilité d'accueillir à terme une deuxième voie même si le tablier est conçu pour une seule voie actuellement. Plusieurs franchissements de voies sur l'itinéraire nécessiteront également d'aménager les ouvrages d'art (doublement des tabliers) pour permettre d'accueillir une éventuelle deuxième voie.

D'autre part un certain nombre de passages à niveau existent le long de cette infrastructure avec les risques que cela représente sur le plan de la sécurité.

Monsieur **LHOMET** présente un schéma plus général (servant d'hypothèse donnée au bureau d'étude comme configuration à long terme) qui envisage la possibilité à terme d'un service de Tram-Train passant par le futur pont Bacalan-Bastide, qui longerait les bassins à flots, récupérerait les emprises au niveau de Cracovie et se rebrancherait sur la voie ferrée de ceinture en se dirigeant soit vers la gare Saint Jean soit vers Pessac centre (cette dernière hypothèse implique la reconstruction de la branche manquante du triangle des échoppes).

Monsieur **LHOMET** indique que les études ont envisagé deux scénarios :

- La réalisation d'une voie unique dédiée au tramway et longeant l'actuelle voie unique dédiée au trafic TER avec deux possibilités d'itinéraires :

→ Faire passer la desserte urbaine à l'Ouest là où l'emprise est vierge mais où il est possible de réaliser une deuxième voie avec plusieurs options pour le terminus :

- Soit Blanquefort ce qui établit la distance à 7,2 kms entre le point de départ (éventuellement Cracovie) et le terminus,
- Soit Caychac ou Parempuyre.

Une partie sensible de l'étude concernant le croisement éventuel des voies tramway et de voie TER a fait l'objet d'un chiffrage à part. Plusieurs solutions sont envisageables sur cette question : la réalisation d'un passage sous terrain mixte accueillant voitures et tramway ou l'établissement d'une demande de dérogation nationale pour obtenir l'autorisation d'un croisement franc entre les TER et les tramways.

→ Faire passer la desserte urbaine à l'Est avec les mêmes possibilités de terminus.

- La mutualisation de l'actuelle voie unique.

Monsieur **LHOMET** souligne le fait que les zones à desservir (zones d'activités et de population) se situent davantage sur la partie Ouest du tracé tant à Bruges qu'à Blanquefort. Ainsi le positionnement du tramway à l'Est obligerait les passagers à traverser les voies ferroviaires du TER pour se rendre dans les noyaux urbains créant une difficulté dans la gestion du franchissement par le flot d'usagers.

Monsieur **LHOMET** met en avant les enjeux d'intermodalité non seulement entre tramways et TER mais également avec le réseau de bus urbains et les cars qui nécessiteront la mise en place de site de rabattement (Caychac, Blanquefort, Parempuyre).

Monsieur **LHOMET** évoque également la difficulté de créer un parc-relais en gare de Bruges.

Monsieur **SEUROT** précise que l'emprise nécessaire a été réservée afin de pouvoir réaliser cet ouvrage.

Monsieur **LHOMET** indique que ces aménagements peuvent également être l'occasion de repenser la problématique des aménagements cyclables.

Monsieur **LHOMET** présente quelques données sur l'exploitation et les performances : le temps de parcours actuel assuré par les TER entre Parempuyre et la gare Saint Louis est de l'ordre de 12 à 13 minutes, et pour rejoindre le centre de Bordeaux, la suppression des correspondances permettrait d'atteindre le centre ville (place des Quinconces) en 23 minutes. Ce temps de parcours est très concurrentiel par rapport à celui des véhicules particuliers.

La vitesse commerciale pourrait atteindre 39 km/h notamment du fait du petit nombre de stations.

Les besoins en rames supplémentaires de tramway pour assurer le service sont évalués à trois rames, quatre si la ligne atteint Caychac ou Parempuyre.

Monsieur **LHOMET** ajoute que la gare de Blanquefort se trouve au croisement de nombreux projets d'aménagements notamment du fait de sa situation un peu éloignée du centre de Blanquefort : création d'un site de développement économique, proximité de l'usine Ford, et réaménagement du site de la gare de Blanquefort qui vient de faire l'objet d'une convention récemment ratifiée entre tous les partenaires.

Monsieur **LHOMET** fait une présentation des premiers résultats des études menées sur le plan du foncier et de l'impact sur le patrimoine bâti. Les impacts sont faibles : quelques maisons de garde barrière seraient concernées, une propriété au moins serait concernée par la trémie.

D'un point de vue technique, les incertitudes sur la réalisation du projet ont été levées et l'estimation budgétaire de 70 millions d'euros est respectée.

Monsieur **LHOMET** indique que les études de faisabilité étant terminées, il faut établir le mode opératoire communs aux différents partenaires. Si l'organisation du partenariat permet d'avancer rapidement, il est possible d'envisager une DUP en juillet 2011 et une mise en service du projet en 2014.

Monsieur **LHOMET** apporte quelques précisions relatives aux coûts qui varient selon l'option choisie :

- L'option prévoyant une voie ferrée positionnée à côté de la voie existante avec un terminus à la gare de Blanquefort, le chiffrage se porte à 57 millions d'euros dont environ 10 millions pour le matériel roulant.
- Si le terminus de cette option se prolonge à Caychac, le coût atteindrait 70 millions d'euros
- Si le terminus de cette option se prolonge à Parempuyre, le coût pourrait s'élever à 75 millions d'euros.

L'ensemble des ces scénarios permet de rester dans une fourchette proche du budget de 70 millions d'euros initialement prévu.

Monsieur **LHOMET** termine cette présentation en précisant que les prochains comité de pilotage permettront d'affiner le projet mais que ce dernier présente, dans sa globalité, une faisabilité technique et financière avérée.

Monsieur le **Président FELTESSE** précise que si la faisabilité technique et financière est un point très positif, il ne faut pas pour autant mésestimer les difficultés, notamment en terme de réglementation.

Monsieur le **Président FELTESSE** ajoute que plusieurs questions se profilent notamment celle de savoir si le recours au tram-train doit se faire dans le premier temps de ce projet. En effet, l'éventualité de privilégier dans un premier temps un tramway sur ballast permet de raccourcir le calendrier, et de favoriser la rentabilité industrielle tout en se préservant la possibilité de faire évoluer cette disposition sur un tram-train (c'est-à-dire prévoir l'adaptabilité des différents ouvrages d'art afin d'assurer la compatibilité lors du basculement sur du tram-train).

Monsieur le **Président FELTESSE** évoque également la question du choix du terminus, des conséquences financières que cela induit et de la cohérence avec la stratégie du Conseil Régional d'Aquitaine sur le cadencement des TER.

Monsieur **SEUROT** exprime son accord sur la possibilité évoquée de prioriser un calendrier court et efficace en débutant l'aménagement par du tramway sur ballast pouvant évoluer vers du tram-train. Il faudra bien appréhender les différents enjeux des aménagements, notamment le nombre de stations en fonction des projets immobiliers qui se créeront sur ce parcours. Une attention toute particulière devra être portée sur le croisement avec la voie ferrée du TER.

Madame **DE FRANCOIS** rappelle que la délibération qui a été votée prévoyait l'étude de faisabilité technique et financière jusqu'à la Commune de Parempuyre. Les études ont bien intégré la Commune dans leurs conclusions mais les cartes présentées aujourd'hui s'arrêtent à Blanquefort ou à Caychac selon les scénarios. Madame **DE FRANCOIS** précise qu'une gare existe à Parempuyre, que la réserve des terrains a été votée lors de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme, que des parcs de stationnements sont prévus pour la mise en place du cadencement des TER et que des opérations immobilières de logement sont en cours dans cette zone. Il serait donc difficile d'imaginer, tout en considérant les contraintes financières, que la ville de Parempuyre, Commune de 8000 habitants et présentant les infrastructures précitées à une distance de un kilomètre de la gare de Caychac qui n'existe pas encore.

Monsieur le **Président FELTESSE** indique que la demande de transports collectifs émanant des communes de la CUB est très forte et qu'il n'est pas possible d'y répondre favorablement dans son intégralité. Concernant la Commune de Parempuyre, la proximité géographique entre Caychac et Parempuyre ne fait aucun doute mais la liaison de ces deux communes induit indubitablement un surcoût.

Monsieur le **Président FELTESSE** précise également qu'un allongement de la desserte aurait un effet sur les intervalles des temps de passage, compte tenu du fait que le réseau est en voie unique.

Madame **DE FRANCOIS** indique que la place nécessaire au retournement du tramway est disponible en gare de Parempuyre et que la distance entre Caychac et Parempuyre se couvre en une minute.

Monsieur **MAURIN** précise que l'étude de faisabilité a bien été réalisée jusque sur la commune de Parempuyre dont la gare se trouve à 850 mètres au nord de Caychac. La desserte de la gare de Parempuyre nécessite le doublement de cette voie sur les 850 mètres pour assurer la compatibilité entre le trafic ferroviaire classique et des fréquences de tramway de l'ordre du ¼ d'heure. Cet investissement supplémentaire s'élèverait à 2,6 millions d'euros. Seul un tram-train en remplacement d'un service TER existant, pourra s'insérer sur la voie unique.

Monsieur **GAÜZERE** indique que ce projet est un véritable challenge pour la structuration de la métropole dans un contexte éco-environnemental qui s'y prête particulièrement. Il semble nécessaire d'agir vite et en cohérence avec les éventualités évoquées concernant la voie ferrée de ceinture.

Monsieur **GAÜZERE** souhaite savoir si le bouclage de cette voie ferrée de ceinture entre Ravezies et la gare Saint Jean est envisagé et également quel est le projet le plus simple à réaliser d'un point de vue technique voire économique.

Monsieur **CARRERE** précise, concernant la mise en place d'un partenariat entre les différents acteurs locaux, que le Conseil Régional, qui intervient sur son domaine de compétence, est ouvert aux discussions qui seront nécessaires.

Sur la problématique de la desserte de Parempuyre, le cadencement des TER toutes les ½ heures peut apparaître comme étant une bonne solution mais il doit s'inscrire dans une cohérence plus générale de desserte entre le Médoc et le sud-ouest de l'agglomération. Une réflexion sur la zone du « triangle des Echoppes » doit être ainsi amorcée afin de développer la desserte par les TER entre Macau et Pessac en passant par Parempuyre et Blanquefort.

Monsieur **CHAUSSET** précise que le fait d'évoquer le triangle des Echoppes induit d'aborder également la question de la voie ferrée de ceinture.

Monsieur **CARRERE** ajoute que si le scénario retenu par la CUB est celui d'un tramway sur ballast jusqu'à Caychac ou Parempuyre, l'intérêt du partenariat avec le Conseil Régional porte sur la desserte de la zone au-delà du terminus du tramway vers le Nord du Médoc par du TER. Ainsi, avant l'éventuelle transition vers du tram-train, il est possible de mettre en place des stratégies complémentaires de déplacements entre les TER et le tramway sur ballast.

Madame **BAUDOIN** indique que tout l'enjeu du triangle des Echoppes repose sur la nécessité d'éviter l'utilisation, par le futur tram-train, du tronçon entre Pessac et la gare Saint Jean qui est saturé en matière ferroviaire puisque elle reçoit le trafic international de fret et les lignes de TGV. Il n'est donc pas envisageable d'utiliser ce tronçon pour du transport urbain.

La liaison entre la voie ferrée de ceinture et la ligne du Tramway qui dessert la gare de Pessac n'existe pas et reste donc à créer. Il serait intéressant, au terme de la réalisation du tramway, que le Conseil Régional mette en place un cadencement des TER qui desservent Macau, Ludon, Parempuyre, Blanquefort, Arlac et Pessac. Ainsi, lorsque le basculement vers du tram-train pourra être réalisé, les infrastructures seront prêtes et il suffira de faire les acquisitions de matériel roulant pour le mettre en œuvre.

Monsieur le **Président FELTESSE** demande à ce que soit rappelé le coût de ce projet de réhabilitation du triangle des échoppes.

Monsieur **MULLER** précise que cette réhabilitation a été envisagée dans le scénario tram-train de l'étude « STOAB » dont le chiffrage se portait à 340 millions d'euros pour l'ensemble du projet sans avoir isolé le coût de la seule restructuration du triangle des échoppes. Il serait intéressant de dégager, à l'appui des données que peuvent fournir RFF et le Conseil Régional d'Aquitaine, le coût de cette restructuration permettant la liaison Macau-Pessac, sans aller jusqu'au tram-train tel qu'il a été envisagé dans l'étude STOAB.

Monsieur **CARRERE** propose de lancer la partie d'étude que le Conseil Régional peut fournir sur le triangle des échoppes afin de répondre à cette interrogation.

Monsieur le **Président FELTESSE** ajoute qu'il semble pertinent de lancer un faisceau d'étude entre les différents partenaires : Conseil Régional, Conseil Général, Communauté Urbaine, et cela dans un temps court.

Monsieur **de MONVALLIER** salue l'excellente collaboration entre RFF et la mission tramway et la Communauté Urbaine de Bordeaux de façon plus générale pour arriver aux différents scénarios qui ont été présentés. RFF est très favorable aux projets qui vont dans le sens du développement du transport ferroviaire y compris lorsque cela suppose une articulation assez fine entre les différentes autorités organisatrices.

Sur le plan foncier, les scénarios envisagent l'utilisation des emprises ferroviaires et l'étude montre que cette utilisation peut revêtir la forme soit d'un transfert de gestion entre RFF et la CUB, l'évolution récente de la législation en ce domaine le permettant, soit d'une autorisation temporaire d'occupation qui présente probablement un intérêt moindre que le transfert de gestion. Certaines difficultés techniques pourraient se présenter mais ne devraient pas s'avérer bloquantes pour autant devant la volonté commune d'aboutir.

Monsieur **de MONVALLIER** ajoute que RFF a porté, dans un premier temps, un intérêt particulier à la réalisation sans étape du tram-train afin d'éviter certains investissements intermédiaires qui auraient pu s'avérer inutiles pour le recours immédiat au tram-train.

Cependant, les arguments de temps, de constitution de parc roulant et de gestion de ce parc évoqués lors des différentes interventions soulignent la pertinence d'un projet alternatif au tout tram-train afin de pouvoir faire face aux contraintes de temps, de coûts et en matière de réglementation.

Monsieur **de MONVALLIER** indique que RFF est très favorable à ce projet et sera attaché à répondre aux problèmes techniques qui se présentent et qui ne sont pas encore totalement clarifiés et plus particulièrement sur le plan de la sécurité des traversées de voies.

Monsieur le **Président FELTESSE** souhaite connaître les points clés qui garantiront l'évolutivité d'un tramway sur ballast comme évoqué vers un tram-train.

Monsieur **MAURIN** précise que l'évolutivité technique d'un système à l'autre ne pose pas de problèmes majeurs dans un contexte de développement de ce matériel roulant dont plusieurs régions ont fait l'acquisition. Il est possible d'envisager un passage progressif du tramway au tram-train en fonction des acquisitions de matériel roulant, notamment en procédant à l'insertion d'un service tram-train dans les

tramways au fur et à mesure de ces acquisitions.

Si l'évolutivité technique est envisageable sans heurts, il faudra avoir lever auparavant quelques préalables notamment avoir identifié les maître d'ouvrage/ d'œuvre, et les entités en charge de l'exploitation.

Monsieur le **Président FELTESSE** souhaite obtenir une précision sur le gabarit et le poids d'un tram-train en comparaison avec ceux d'un tramway afin de s'assurer de la compatibilité avec les différentes infrastructures de l'agglomération et notamment le futur pont Bacalan-Bastide.

Monsieur **MAURIN** indique que les contraintes du pont sont approchées de façon à pouvoir faire passer indifféremment un tramway ou un tram-train. En revanche, il ne sera pas possible d'y faire passer un TER pour des raisons géométriques (pente et gabarit) et réglementaires (traversée de ville).

Le poids d'un tram-train est supérieur à celui d'un tramway : 60 tonnes en charge maximale pour un tramway et 80 tonnes pour un tram-train, mais la répartition du poids sur une longueur plus élevée permet de conserver une charge à l'essieu identique à celle d'un tramway (environ 12 tonnes).

Ce matériel pourra donc passer aussi bien sur les ouvrages urbains construits pour les besoins d'un tramway ou d'un tram-train. En revanche, il est possible de connaître quelques difficultés pour envoyer un tram-train en centre ville notamment sur deux points : la présence de l'APS (Alimentation Par le Sol) et l'existence de courbes très prononcées (rue Vital Carles par exemple).

Monsieur **CHAUSSET** souhaite savoir si l'étude telle qu'elle existe actuellement est validée par RFF sans amendements.

Monsieur **de MONVALLIER** indique que RFF est en accord avec les conclusions avancés par l'étude et précise que parmi les freins qui s'opposent à une mise en œuvre rapide d'un tram-train se pose la question de la redevance payée par les trains qui circulent sur le réseau ferré national et dont le calcul repose sur le nombre d'arrêt en gare. Cette réglementation n'a pas de sens pour un tramway dont la vocation est de s'arrêter de façon beaucoup plus fréquente. Cette réglementation doit évoluer prochainement mais représentait jusqu'alors un frein au développement du tram-train.

Monsieur **GAÛZERE** demande à connaître le cadencement maximum du trafic TER entre Blanquefort et Pessac et quelles améliorations pourraient y être apportées.

Monsieur **CARRERE** indique que le cadencement optimal entre Blanquefort et Pessac se situe aux alentours de la ½ heure. Cet optimum pourrait difficilement être réduit même en réalisant le débranchement du triangle des Echoppes.

Madame **TOUTON** souhaite savoir s'il est possible de mesurer l'impact d'un cadencement des TER au regard de fréquentation probable, si ce cadencement peut s'avérer suffisant et si les outils existent pour cela.

Monsieur le **Président FELTESSE** indique que chaque fois qu'une politique de cadencement a été mise en place, la fréquentation a augmenté. L'impact d'un cadencement toutes les ½ heure devrait pouvoir se mesurer dès les prochaines semaines car le Conseil Régional met en place cette stratégie à partir du 5 juillet. C'est notamment pour cela que les gares de Blanquefort et Parempuyre ont été réaménagées et ont vu leur capacité de stationnement en hausse afin de créer des conditions favorables à cette augmentation de fréquentation.

Monsieur **CARRERE** indique que les statistiques de fréquentation après six mois d'exploitation réseau

avec ce cadencement seront communiquées aux différents partenaires présents et ajoute, concernant la gare de Blanquefort, que les réaménagements envisagés ne seront pas les mêmes en fonction du scénario choisi parmi ceux évoqués précédemment (passage à l'Est ou à l'Ouest de la voie ferrée unique).

Monsieur **GUICHARD** souhaite savoir si le Conseil Régional a établi un cahier des charges d'un tram-train de façon précise concernant les caractéristiques en terme de temps, de puissance...

Monsieur **CARRERE** indique que le tram-train ne relève pas du champ de compétence direct du Conseil Régional qui participe au partenariat autour du tram-train du Médoc dans le cadre d'un chevauchement éventuel des réseaux TER et tramway ou tram-train. Le Conseil Régional se veut partenaire du projet tram-train et ce, quelque soit le scénario retenu, mais ne peut en être le conducteur.

Monsieur **ALBERTONE** apporte une précision concernant le scénario choisi et sa conséquence sur le réaménagement de la gare de Blanquefort. La SNCF a déposé le permis de construire pour ce qui concerne le cœur du projet de réhabilitation et d'extension des bâtiments de la gare dont les travaux doivent commencer à l'été 2008. Une réunion entre la commune de Blanquefort et les différents services de la CUB concernés est programmée pour les prochains jours afin de d'étudier, sur une partie du projet plutôt dédiée au stationnement, ce qu'il serait nécessaire d'envisager en terme de réversibilité afin de garder la pleine compatibilité avec les évolutions de desserte qu'il s'agisse de tramway ou de tram-train.

Monsieur **CARRERE** ajoute sur ce point que la pertinence de l'aménagement de la gare de Blanquefort dépend en grande partie de la capacité de contraction du délai nécessaire au choix du scénario retenu pour l'aménagement de la desserte du Médoc. Il semble raisonnable de connaître le scénario choisi avant de commencer cette restructuration.

Monsieur le **Président FELTESSE** fait une synthèse des propos tenus au cours de ce Comité de Pilotage sur le tram-train du Médoc :

Monsieur le **Président FELTESSE** note d'une part, l'accord de l'ensemble des parties sur l'étude technique qui a été réalisée, d'autre part, un souhait fort de la CUB de débiter la desserte du Médoc par un tramway sur ballast ayant une capacité d'évolution sur du tram-train. Cela induit que la CUB endosse la responsabilité de la maîtrise d'ouvrage.

Monsieur le **Président FELTESSE** prend également acte de la demande faite par Madame le Maire de Parempuyre afin que ce qui a été réalisé dans les études ressorte de manière à disposer de points d'arbitrage supérieurs en gardant la délibération votée en avril 2007 sur le tram-train du Médoc, qui prévoit 7,2 kms de ligne, comme ligne directrice.

Monsieur **LANGRAND** ajoute que les différents partenaires de ce projet doivent également collaborer à la réalisation d'un schéma des déplacements de l'aire urbaine permettant de mettre en place la desserte du Médoc. Ce schéma paraît être un préalable nécessaire afin de poser un socle commun et cohérent qui permette de développer les transports sur l'ensemble du territoire de l'agglomération.

Monsieur le **Président FELTESSE** indique que les premières discussions entre la CUB, le Conseil Général et le Conseil Régional semblent permettre d'aller dans le sens de l'élaboration d'un schéma des déplacements à une échelle pertinente. Certains éléments restent encore à être précisés tels que le contenu de ce schéma et sa durée de validité avant révision. Il convient donc de définir le cahier des charges de ce document.

Monsieur **LANGRAND** avance l'idée qui a été développée notamment pour la gestion de la ressource en eau et qui consiste à mettre en place un syndicat d'étude qui développe des pistes de réflexion. Il est envisageable de s'inspirer de cette pratique permettant ensuite une maîtrise d'ouvrage cohérente et efficace pour la réalisation du projet.

Monsieur le **Président FELTESSE** lève la séance à 12h25.