

Après 20 ans de tramway à Bordeaux, quel réseau de transport d'ici 2030 ?

Cinq présidents de Bordeaux Métropole se sont réunis samedi pour célébrer le 20e anniversaire du réseau du tramway qui a durablement changé le visage de l'agglomération sans pour autant résoudre la difficile équation de la mobilité. Malgré ses quatre lignes et 82 km, le réseau montre ses limites et les solutions envisagées pour prendre la relève s'écrivent encore en pointillés.



Vincent Feltesse, Alain Juppé, Patrick Bobet, Alain Anziani et Alain Rousset : cinq présidents de Bordeaux Métropole étaient réunis samedi 16 décembre 2023 pour fêter les 20 ans du tramway avec Pierre Hurmic, maire de Bordeaux, et Étienne Guyot, préfet de région, autour d'un gâteau créé pour l'occasion. (Crédits : Agence APPA)

Il y a deux moments à retenir de ce weekend d'anniversaire pour célébrer les 20 ans de la mise en service du réseau de tramway bordelais. Côté pile, samedi midi, c'est le trajet symbolique des cinq présidents successifs de la Communauté urbaine devenue Métropole réunis pour l'occasion : Alain Rousset, Alain Juppé, Vincent Feltesse, Patrick Bobet et Alain Anziani. Une photo de famille destinée à montrer l'importance du tramway dans l'action métropolitaine et sa capacité à transcender les clivages politiques pour répondre à l'enjeu structurant de la mobilité.

« Le mur de 2030 »

Côté face, c'est le lourd accident matériel survenu samedi en fin de journée quand deux rames de tramway se sont percutées sur les quais. Heureusement sans gravité, ce choc est venu paralyser le cœur des lignes C et D en plein weekend de courses de fin d'année. De quoi souligner du même coup les limites actuelles d'un réseau proche de la saturation alors même que les solutions envisagées pour lui succéder tardent à se concrétiser à l'approche du « mur de 2030 », lorsque le réseau bordelais devra, selon les projections, convoier 850.000 voyageurs quotidiens contre 550.000 actuellement.



Un weekend d'animation était prévu samedi 16 et dimanche 17 décembre autour des 20 ans du tramway (crédits : Agence APPA).

L'un des plus longs réseaux de France

Avec 82 km et 139 stations sur quatre lignes mises en service en fin 2003 et le printemps 2023 pour l'extension de la ligne A vers l'aéroport, le réseau bordelais est l'un des plus longs de France. Selon l'exploitant TBM, plus de 108 millions de voyages ont été parcourus en 2022, soit un retour au niveau d'avant la crise sanitaire. Lors de son lancement il y a vingt ans, le tramway construit par Alstom s'est fait remarquer par une solution d'alimentation par le sol (APS) permettant de s'affranchir des caténaires dans le centre-ville. Une innovation qui s'est traduite par d'innombrables pannes lors des premières années d'exploitation.

- **Que prévoit l'exploitant jusqu'en 2030 ?**

[Signé en 2022 pour dix ans](#), le renouvellement de la délégation de service public (DSP) avec TBM, la filiale de Keolis, doit accompagner la montée en puissance de la fréquentation moyennant 2,2 milliards d'euros. Il est notamment question de deux nouvelles « lignes » mais sans nouveaux rails, c'est-à-dire qu'elles circuleront sur les voies actuelles grâce à l'ajout d'un nouvel aiguillage Porte de Bourgogne, non loin du lieu de l'accident de ce weekend. Il s'agit de la ligne E (Floirac-Blanquefort) et de la ligne F (gare Saint-Jean-aéroport de Mérignac). De plus, les fréquences de passage vont être réduites à 2 minutes 30 en heure de pointe dans la partie centrale du réseau, ce qui constitue le maximum de la capacité de l'infrastructure actuelle. En parallèle, les bus et navettes fluviales doivent être renforcés tandis que [le réseau cyclable doit, lui-aussi, prendre de l'ampleur](#).

- **Vers un réseau structurant de bus express**

Prévue pour cet été, la première ligne de bus express entre la gare Saint-Jean et Saint-Aubin-de-Médoc [connaît un petit couac sur les délais de livraison de son matériel](#) : les vaisseaux électriques n'arriveront qu'en 2025.

Mais elle sera néanmoins le premier maillon d'un nouveau réseau de BHNS (bus à haut niveau de service) qui sera déployé par la Métropole dans les dix ans : sept lignes, dont trois circulaires sur les boulevards et la rocade, doivent s'étaler sur 150 kilomètres. Le bus express doit se démarquer par sa qualité de service - matériel roulant neuf, tracé en site propre autant que possible avec priorité aux feux et rond-points et stations multi-services - et se rapprocher des performances du tramway. Le tout pour un coût de sept millions d'euros du km, contre 27 millions d'euros pour le tramway.

- **Le RER métropolitain à l'échelle girondine**

Circulant lui-aussi sur des rails, mais ceux de la SNCF, le RER métropolitain doit apporter une solution aux déplacements dans l'agglomération mais surtout à aux mobilités depuis et vers la Métropole. C'est en effet l'échelle de la Gironde qui est prise en compte pour ce projet estimé à 700 millions d'euros à l'horizon 2030. La ligne Libourne-Arcachon (est-ouest), sans changement de train à Bordeaux, est déjà en service. Un tronçon nord-sud entre Saint-Mariens et Langon est attendu pour 2028. La ligne du Médoc, vers le nord-ouest, est celle qui demande le plus d'aménagements. Une deuxième ligne de car express vers Blaye (nord) doit être mise en service début 2024, quatre ans après la desserte de Créon (est). Quatre autres lignes doivent être lancées d'ici 2025.

- **Un tramway ou une télécabine pour franchir la Garonne ?**

Alors que [le très attendu pont Simone-Veil](#) doit être inauguré cet été au sud de l'agglomération, c'est le franchissement au nord qui cristallise les interrogations. Défendu avec énergie par la majorité PS-Verts à Bordeaux Métropole depuis 2020, l'hypothèse d'une télécabine au-dessus de la Garonne entre Bordeaux et Lormont semble désormais en panne. Le vote du projet initialement prévu en juillet puis en septembre 2023 n'est désormais plus programmé à court terme. Outre les critiques de la droite, cette infrastructure se heurte à son rapport coût-efficacité, son insertion architecturale et l'opposition des entreprises qui seront survolées.

Et alors que la télécabine patine, une option reprend du poil de la bête : celle d'un tramway sur le pont Chaban-Delmas. Cet ultime tronçon permettrait de relier la ligne A, rive droite, à la ligne B voire la ligne C, rive gauche. L'étude de faisabilité publiée en juin dernier note la pertinence de cette hypothèse.

- **Quelles perspectives pour une ligne de métro ?**

Vieux serpent de mer, l'hypothèse de creuser un métro à Bordeaux a refait surface depuis 2020 au point qu'une « étude d'opportunité et de faisabilité pour la réalisation d'un métro sur la métropole bordelaise » à l'horizon 2040 a été officiellement lancée. « Cette étude qui est en cours doit répondre à la question : est-ce que oui ou non le métro est possible ? », résumait Alain Anziani en septembre dernier. Si l'étude venait à répondre par l'affirmative, il resterait encore à trancher la question sur le plan politique en assumant le coût et le chantier d'une telle infrastructure que ses partisans jugent la seule capable de répondre à la croissance du trafic.