



Métro de Bordeaux

Synthèse

» Un métro à Bordeaux, pourquoi ?

Le réseau de **tramway** de Bordeaux est aujourd'hui confronté à deux difficultés : la **saturation** et la **dégradation de ses performances**. La mise en place des terminus partiels et les différentes extensions de lignes ont permis une forte augmentation de la fréquentation au premier semestre 2017 (+12,1%). Les rames sont très chargées et la presse régionale se fait régulièrement l'écho de l'exaspération quotidienne des usagers. Le tramway voit par ailleurs ses performances se dégrader. Dans l'hypercentre, les temps d'arrêt en station s'allongent en raison de l'affluence. Certains trajets en tramway demandent autant de temps qu'il en fallait en bus à la fin des années 1980. La vitesse moyenne du tramway peut être de moins de 15km/h dans les secteurs les plus fréquentés. Ces phénomènes ont vocation à s'amplifier avec la vitalité démographique et économique de l'agglomération et le maillage du réseau par d'autres lignes en surface (lignes vers Saint-Aubin-de-Médoc, vers Eysines et vers Gradignan).

Les limites du tramway comme épine dorsale du réseau TBM sont désormais atteintes. Ce constat invite à réfléchir à un autre mode de transport collectif. Le **métro** a l'avantage de circuler sur un **site propre intégral**. Le métro offre ainsi une alternative performante à l'utilisation de la voiture. Il permet aussi de **reconquérir l'espace public** et de le réaffecter aux autres lignes de transport en commun et aux modes doux de déplacement. Il s'agit également d'un mode de transport **très capacitair**e, susceptible d'attirer de nouveaux usagers et de décongestionner les lignes existantes.

» Un métro à Bordeaux, quelles lignes ?

Un réseau de métro de **38km** comptant **deux lignes** est proposé. La ligne M1, constituée de deux branches, relie la gare de Blanquefort et la gare de La Médoquine à l'Arena. La ligne M2 connecte Pessac centre à Galin. Ce réseau répond à trois exigences : appuyer le tramway dans l'hypercentre, desservir de nouveaux axes très denses et desservir efficacement la périphérie. Ces deux lignes concernent directement 8 communes de la métropole et améliorent tant les liaisons centre-périphérie que les liaisons périphérie-périphérie. En outre, l'infrastructure du métro peut être utilisée par des trains venant de toute la Gironde avec un matériel roulant uniformisé : Arcachon, Libourne, Macau... Il est une réponse au bouchon que représente la tranchée de Talence sur le réseau ferroviaire. **L'échelle du métro dépasse la métropole** et sa ville centre.

» Un métro à Bordeaux, quels avantages ?

Le tronçon central de la ligne M1, entre les stations *Ravezies* et *Arena*, serait utilisé par plus de 141 000 voyageurs. Celui de la ligne M2, entre les stations *Bourranville* et *Galin*, enregistrerait plus de 87 000 voyages. Au total, les tronçons centraux du métro, les plus chargés, seraient quotidiennement empruntés par près de **230 000 voyageurs**.

Grâce au métro, les temps de trajets sont considérablement diminués. La rive droite ne serait plus qu'à 15min de Pessac centre. Blanquefort serait à 30min non plus des Quinconces mais de l'Arena. Les Libournais gagneraient 16min pour rejoindre la Place Gambetta, à Bordeaux. Le métro serait une alternative performante pour desservir le campus, ce qui soulagerait la ligne B, saturée. En moyenne, le métro permet une **réduction de la durée des déplacements de 22%**. La vitesse moyenne du métro serait de 35km/h sur les tronçons centraux et de 60km/h en périphérie.

Pour répondre à la forte demande sur les tronçons les plus chargés, le métro circulerait avec une **fréquence de 4min en moyenne**. En périphérie, la fréquence serait portée à 10min, alors que la ceinture ferroviaire est aujourd'hui empruntée en moyenne par un train toutes les 40min dans chaque sens.

Dans le cœur de la métropole, le métro serait ponctué de **stations souterraines peu profondes**, aisément accessibles depuis la rue. Leur conception permettrait de renforcer le sentiment de sécurité des voyageurs, y compris en heure creuse. Elle offrirait la possibilité d'un éclairage naturel afin de diminuer la consommation d'énergie.

» Un métro à Bordeaux, quel coût ?

À l'**investissement**, le métro coûterait **1,601 milliard d'euros**. Une part importante serait supportée par Bordeaux Métropole, secondée par l'État et l'Union européenne. L'échelle du projet devrait également encourager le département de la Gironde et la région Nouvelle-Aquitaine à se mobiliser fortement. D'autres partenaires, à l'instar des intercommunalités environnantes, pourraient également s'impliquer financièrement dans le projet, à la hauteur de leurs moyens.

Concernant l'exploitation, sur les tronçons centraux, le **taux de couverture des dépenses par les recettes** atteint les **100%**. Cet équilibre est accessible sans augmentation du prix moyen du billet, de 0,5€ en 2015.

» Un métro à Bordeaux, comment ?

Les problèmes techniques qui pourraient se heurter à la réalisation d'un métro à Bordeaux sont essentiellement géologiques. Afin de ne pas fragiliser les bâtiments et de ne pas mettre en péril la sécurité de leurs occupants, **le tracé du métro respecte la trame viaire**. Les travaux sont donc concentrés sous la voirie. Au regard de la composition du sous-sol de Bordeaux, la réalisation d'une **tranchée couverte** est la solution la plus sûre et la moins coûteuse. Le métro circulerait ainsi directement sous la voirie, ce qui est un gage d'accessibilité des stations. Le recours au tunnelier serait limité à la traversée des deux « fleuves », naturel et ferroviaire.

