



Schéma de mobilité de Bordeaux Métropole. - © SIG - Bordeaux Métropole 2021 © IGN BD Topo

Bordeaux Métropole : la fin du tout tram

Bertrand Escolin (bureau de Bordeaux) | le 29/09/2021 | [Bordeaux Métropole, Bordeaux, Mobilité, Tramway, Aménagement](#)

Le schéma des mobilités 2020- 2030 voté le 23 septembre donne le ton de la décennie à venir, alors que la Métropole bordelaise a changé de gouvernance l’an dernier. Après l’ère Juppé-Bobet à la tête de la ville et de la métropole, marquée par la création, puis le développement continu du tramway, succède une nouvelle ère de mobilités plurielles.

Le président socialiste de Bordeaux Métropole, Alain Anziani et son premier adjoint Pierre Hurmic, maire écologiste de Bordeaux, auront marqué ce début de mandat par **plusieurs mois de remise à plat de différentes politiques, dont celle de la mobilité**. « Le tout tram c’est fini » entonne le président.

D’abord parce que « **la part modale des transports en commun stagne** », malgré l’extension du réseau (77 km de ligne de tram, un record hors Ile de France). **Place aux infrastructures moins chères, adaptables, révisables** en fonction des besoins exprimés par la population.

Pierre Hurmic et Alain Anziani ne cessaient de fustiger le tram des maires avant d’accéder aux commandes de la Métropole. L’époque où chaque élu municipal allait quémander son prolongement de tram vers sa commune auprès du président est révolue. Désormais, la donne va changer.

Une méthode d’évaluation objective

« D'abord nous aurons une **méthode d'évaluation commune à tous les projets**, objective » présente Alain Anziani, qui détaille ce nouvel outil : **3 critères seront utilisés pour analyser la pertinence** des projets de mobilité - la **performance technique, sociale et économique** (bref le potentiel de voyageurs à déplacer) ; la **performance budgétaire et financière** (le coût de l'investissement ajouté au coût de fonctionnement et d'exploitation). Enfin, **la qualité de vie et l'impact sur l'environnement**, qui tient compte des pollutions évitées chaque jour en km voiture et kg de CO2 et Kwh évités par le report modal. Et bien sûr le **bilan carbone de l'infrastructure en projet**.

Concrètement, pour les années à venir, **il n'y aura plus de prolongements « lourds » du tram. Enterré également le projet de métro**, qui avait refait surface lors de la campagne électorale. Mais à la place sont prévues **104 km de voies réservées pour les 7 nouvelles lignes de bus express**, et notamment la **réalisation de la liaison circulaire reliant les boulevards via les deux nouveaux ponts** (Chaban-Delmas et Simone Veil), et plus généralement un **réseau circulaire de bus et cars** qui viendra compléter l'armature en étoile du tram existante.

En complément, sont prévues des **lignes de vélo dédiées et sécurisées, avec arceaux et vélo box**, et des aménagements de voirie permettant de la partager entre plusieurs modes doux. Y compris un **plan « marchable »**, « parce que le premier mode de déplacement intra urbain reste la marche à pied, largement malmenée par des aménagements de voirie totalement dédiés à la seule voiture individuelle » explique Pierre Hurmic.

Ensuite, **le schéma souligne le manque de transports en commun qui desservent la rive droite**, augmentant d'autant la congestion de la rocade. Solutions envisagées : un **réseau de bus express**, le plus souvent sur voie réservée, un **cadencement des horaires** et **l'utilisation maximale par les transports collectifs des nouveaux franchissements** (dont le pont Simone Veil) qui devront compenser ce déséquilibre. Et bien sûr la **mise en service d'un téléphérique urbain reliant les deux rives, à l'horizon 2025**.

Pour décarboner les mobilités, on devra privilégier les modes actifs (marche, vélo), et améliorant la flotte (bus électrique et hydrogène). Une nouvelle infrastructure émergera néanmoins, sur un réseau ferré existant : **la discussion est engagée avec la SNCF pour mettre en œuvre un RER métropolitain**, des trams trains circulant sur les voies existantes de la métropole (100 km environ). Ce qui nécessite également **l'aménagement de plusieurs pôles multimodaux, dans les anciennes gares** (Carbon-Blanc et Sainte Eulalie dès 2022, au Bouscat en 2023, à Talence Médoquine en 2025).

Enfin, le président Anziani préconise la **création d'un syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine mobilités**, gouvernance unique qui permettrait d'aligner les autorités organisatrices de transport (Métropole, Gironde et Région) pour améliorer les déplacements dans et vers la métropole. Au total, **le budget prévisionnel pour ces 10 ans s'élève à 3,3 milliards d'euros** dont 1,6 milliards d'investissements.