

## 6 faits que vous ne connaissez probablement pas sur le tramway de Bordeaux, qui fête ses 20 ans

De 1997 à 2020, SYSTRA a été mandataire du groupement de maîtrise d'œuvre TISYA, responsable de la conception et de la réalisation de 4 lignes de tramway, soit plus de 70 kilomètres au total. À l'occasion de ses 20 ans, retour en 6 faits sur le réseau de tramway de Bordeaux, l'un des plus emblématiques du renouveau de ce mode urbain en France.

### 1. La création d'un réseau en un temps record

Les 43 km des 2 premières phases du réseau de tramway (lignes A, B et C) ont été réalisés entre 2000 et 2008 dans un délai record. C'est le groupement piloté par SYSTRA qui a été choisi pour avoir proposé le réseau le mieux adapté aux enjeux de déplacement de la métropole bordelaise. Le groupement SYSTRA a ainsi imaginé l'architecture des 2 premières phases du réseau avec les caractéristiques principales suivantes :

- 3 lignes se croisant dans le centre historique de Bordeaux en correspondance 2 à 2<sup>1</sup> ;
- Un report de la circulation automobile à l'extérieur de ce centre historique sur la ceinture des « cours » ;
- Des extensions de ces lignes depuis le centre-ville vers la périphérie de l'agglomération pour desservir les pôles d'activité (stade, hôpitaux), les principales communes de l'agglomération et les quartiers d'habitat social.

La création de ce réseau est très originale de par la création simultanée de 3 lignes en centre-ville qui ont ensuite été étendues vers la périphérie dans toutes les directions, alors qu'habituellement les réseaux sont constitués ligne après ligne.

### 2. L'urbanisme et la requalification urbaine

A l'occasion de sa création, les rues sur lesquelles le tramway passe aujourd'hui ont été aménagées sur toute leur largeur « *de façade à façade* » avec des aménagements très qualitatifs.

Sur les quais de Garonne, le tramway s'insère dans un projet plus large de requalification des quais conçu par le paysagiste Michel Corajoud avec la création du fameux « *miroir d'eau* » en face de l'emblématique Place de la Bourse.

---

<sup>1</sup> Cette expression signifie qu'il y a trois correspondances A-B, A-C et B-C, positionnées sur trois sites intermodaux (Place Pey-Berland, Porte de Bourgogne, Place des Quinconces), tous situés dans le périmètre du centre historique.

Enfin, le projet d'urbanisme accompagnant l'arrivée du tramway à Bordeaux a complètement transformé la ville. Les axes de circulation routiers ont été sortis du centre-ville, lui-même étant rénové en profondeur. Des travaux d'embellissement, comme les aménagements le long des quais et la priorité donnée aux piétons, ont rendu son attractivité à la ville avec des impacts importants sur le plan du logement et du tourisme. Le réseau a largement structuré la croissance urbaine qui s'est concentrée le long des nouvelles lignes de tramway. Cette densification des axes de déplacement a accéléré la mixité sociale du centre-ville tout en redynamisant les quartiers d'habitat social.

### 3. L'Alimentation électrique Par le Sol (APS)



La métropole de Bordeaux souhaitait une insertion esthétique de la ligne dans le secteur sauvegardé du centre-ville, qui est le plus vaste de France.

L'alimentation électrique par le sol répondait à cette demande: cette méthode d'alimentation pour tramways se substitue en effet à la ligne aérienne de contact dans certaines zones de centre-ville ou de rues étroites.

### 4. Un tramway innovant dans la transition environnementale

Le tramway de Bordeaux a été dès ses premières phases innovant et précurseur dans la transition environnementale, en proposant notamment une intégration systématique des modes doux (pistes cyclables) dans les nouveaux aménagements. Des alignements d'arbres ont par ailleurs été plantés partout où les contraintes d'insertion le permettaient.

Enfin, c'est à Bordeaux qu'a été pour la première fois développée et déployée une plateforme de tramway dite « perméable » permettant de limiter l'artificialisation des sols et de diminuer les besoins d'arrosage des espaces végétalisés.

### 5. Le tram-train du Médoc pour sa réutilisation d'emprises :



Ce projet « périurbain » possède à la fois des sections « ferroviaires » en voie ballastée et d'autres plus urbaines en traversée de centre-ville (à Blanquefort par exemple). Le tram-train emprunte des emprises ferroviaires existantes, permettant ainsi sa mise en œuvre avec un budget raisonnable.

Il est intéressant de noter que le projet est « évolutif » : actuellement la ligne en service est connectée au réseau de tramway mais son infrastructure est conçue pour permettre une évolution vers une ligne de tram-train ou même ferroviaire « classique », sans reprise majeure.

## 6. Un tramway qui a inspiré d'autres villes (Tours, Dubaï)

L'exemple de Bordeaux est devenu une référence pour d'autres villes en France et dans le monde. Pour les villes de Tours et Dubaï, le choix des projets de tramway proposés par SYSTRA a pour élément commun la technologie APS. Pour Dubaï, c'était d'ailleurs un choix délibéré de la ville qui souhaitait mettre en œuvre cette innovation, sur la totalité de son linéaire. Et c'est l'assurance d'une réalisation qualitative en aménagement dans le centre-ville qui a fini de convaincre la municipalité tourangelle.

=====

### **DATES CLÉS**

1997 : attribution au groupement piloté par SYSTRA de la maîtrise d'œuvre de la première phase du réseau

2003/2004 : mise en service de la première phase des lignes A, B, C (20 km environ)

2005/2019 : prolongements successifs en périphérie de Bordeaux des lignes A, B et C

2016 : prolongement en tram-train de la ligne C vers Blanquefort

2019/2020 : mise en service de la ligne D

### **PARTENAIRES**

Groupement TISYA composé de SYSTRA (mandataire), Artelia, Ingerop, accompagnés selon les phases de Verdi, l'agence Brochet-Lajus-Pueyo Architectes et Signes Paysages.

Pour conclure, le projet de tramway de Bordeaux et les aménagements qui en ont découlé ont largement contribué à améliorer la qualité de vie des habitants. Le classement du centre-ville au patrimoine mondial de l'UNESCO doit aussi beaucoup au tramway, ainsi que l'attractivité de la ville et de sa métropole.

Si vous voulez échanger avec les experts de SYSTRA au sujet de l'histoire du tramway de Bordeaux, merci de nous contacter par mail [vivien.m@oxygen-rp.com](mailto:vivien.m@oxygen-rp.com) et/ou téléphone 06.63.27.22.28.

## À propos de SYSTRA

SYSTRA est l'un des premiers groupes mondiaux d'ingénierie et de conseil spécialisés dans les transports publics et les solutions de mobilité. Depuis plus de 65 ans, le Groupe s'engage auprès des villes et des territoires pour contribuer à leur développement en créant, améliorant et modernisant leurs infrastructures de transport. Fort de ses 10 300 collaborateurs, dont plus de 2000 en France, le Groupe se donne pour mission de

faciliter les déplacements partout dans le monde, afin de rapprocher les populations et de permettre l'accès des individus à l'emploi, aux soins, à l'éducation et aux loisirs.

Signature de référence pour les solutions de transport, SYSTRA accompagne ses partenaires et ses clients sur l'ensemble du cycle de vie de leurs projets.

[www.SYSTRA.com/france](http://www.SYSTRA.com/france)

Contact presse SYSTRA Vivien Michelet ; Tel : +33 6.63.27.22.28 ; Courriel : [vivien.m@oxygen-rp.com](mailto:vivien.m@oxygen-rp.com)