



Bureau de Bordeaux Métropole du 17 avril 2025

A l'ordre du jour de ce bureau métropolitain : la présentation de la phase 2 de l'étude prospective relative à la réalisation d'une ligne de métro, les modalités d'association des communes à la révision du PLU 3.1, un point d'étape sur la structuration d'un plan de résilience du territoire métropolitain.

Etude d'opportunité et de faisabilité d'une ligne de métro : vers la phase 3

Dans le cadre du Schéma des mobilités, Bordeaux Métropole a lancé, en septembre 2023, une étude prospective d'opportunité et de faisabilité d'une ligne de métro. Elle a été confiée au bureau d'étude Artélia. La deuxième phase d'étude a été présentée ce jour aux élus membres du Bureau de Bordeaux Métropole. L'insertion géographique des deux tracés issus des corridors retenus à l'issue de la première phase, les caractéristiques géotechniques, les premières estimations du potentiel de voyageurs, ainsi qu'une première approche financière ont été abordées. Au vu de tous ces éléments, la phase 3 des études se poursuivra autour du scénario du corridor nord.

La première phase de l'étude prospective sur l'opportunité d'un métro dans l'agglomération a été présentée au bureau des élus métropolitains le jeudi 23 mai 2024. La réalisation d'un métro doit répondre à de nombreux critères, notamment en termes de fréquentation, de bénéfices sur la congestion et de coûts. Deux corridors permettant de répondre potentiellement à ces enjeux ont été retenus. Le tracé nord (en rouge) comprend environ 20km de ligne et une quinzaine de stations (selon variantes) et le tracé sud (en vert) environ 22 km et une vingtaine de stations (selon variantes). Cf. *Schéma ci-joint*.

Un métro pour quels objectifs ?

Au regard des premiers éléments de diagnostic, un projet de métro dans le cas de Bordeaux Métropole devrait répondre aux besoins suivants :

- **Desservir le centre-ville de Bordeaux et ses grands équipements** (gare, CHU, campus) pour répondre aux besoins de la majorité des habitants de l'agglomération mais aussi être en mesure de capter des volumes conséquents de passagers permettant de justifier un tel investissement.
- **Améliorer la desserte des secteurs de projets à forte dynamique** qui connaissent un très fort accroissement de la population et des emplois (rive droite, Euratlantique, campus) et la connexion vers les secteurs de la métropole hors Bordeaux en fort développement.
- **Offrir une desserte intermédiaire entre le réseau urbain TBM et interurbain** (TER métropolitain et cars girondins) afin de répondre aux besoins de liaison rapide à l'intérieur du territoire métropolitain.
- **Désaturer certains tronçons des lignes A et B du tramway.**

La phase 2 de l'étude a été lancée au printemps 2024, ses conclusions étaient présentées ce jour aux élus du Bureau. Elle se concentre sur l'insertion géographique des deux tracés issus des corridors retenus, les caractéristiques géotechniques et de sous-sol avec les données existantes, les possibilités d'insertion des stations, la définition de la technologie envisagée, les premières estimations du potentiel de voyageurs, et propose une première approche financière.

L'insertion géographique et géotechnique

Sur le plan des technologies envisagées, un métro automatique léger bitube et de type VAL serait le plus adapté.

Des tronçons en aérien seraient envisagés sur la rive droite (Brazzaligne) et sur le campus pour maîtriser les coûts du projet. Le passage du métro sur le pont Simone Veil semble impossible au regard des rayons de courbures de la ligne et du nécessaire positionnement de stations devant l'Arkéa Arena et sur les boulevards. Le passage sous la Garonne serait donc requis. La desserte de la gare Saint-Jean serait prévue du côté Belcier dans les deux scénarios.

Les résultats des premières études géotechniques ont permis de démontrer que le passage d'un métro (bitube donc de moindre diamètre et avec assez peu de stations en hyper centre) entre 20 mètres et 30 mètres de profondeur devrait globalement permettre de maîtriser le risque de tassement en surface. Cependant, pour confirmer ce point, la réalisation d'une enquête approfondie sur les impacts sur le bâti ancien sera nécessaire s'il était décidé de poursuivre le projet.

Enfin, une surface d'environ 4 ha la plus proche possible de la ligne sera nécessaire pour la création d'un centre de maintenance.

Les potentiels de fréquentation

La fréquentation potentielle a été calculée en prenant en compte une hausse de 230 000 habitants en Gironde, dont 84 000 sur Bordeaux Métropole, d'ici à 2040. Les scénarios ont été établis avec les hypothèses techniques de fréquence suivantes : 1 minute 30 en heure de pointe et 5 minutes en heure creuse sur une amplitude de 5h à minuit.

Un potentiel de voyageur d'environ 157 000 voyageurs par jour est attendu pour le tracé nord, et 112 000 voyageurs par jour sur le tracé sud. Ces premiers chiffres qui restent à stabiliser, se révèlent, à ce stade, plutôt modérés.

Les impacts sur le réseau de tramway sont assez intéressants et répondent de manière significative à l'objectif fixé avec notamment une désaturation partielle des lignes A, B et F à l'horizon 2040. A ce titre, le scénario nord est plus pertinent que le scénario sud.

Le report modal de la voiture vers les transports en commun est également modéré. Il représente un peu plus 20 000 déplacements par jour en voiture qui seraient supprimés sur un total de près de 3,1 M. Cela s'explique notamment par le fait que les tracés sont par nature en intra rocade où les parts modales vers les transports en commun et les modes actifs sont déjà très importantes, il reste donc relativement peu de déplacements en véhicules à capter. Il est par conséquent très peu probable que la création d'une ligne de métro améliore la congestion routière de manière significative.

Les premières estimations financières

Les toutes premières estimations financières s'élèvent à environ 1,7Mds€ HT pour le tracé nord et 1,8Mds€ HT pour le tracé sud. A ce chiffre, il faut ajouter les frais

d'études et de maîtrise d'œuvre estimés à 300 M€ HT ainsi que le coût du matériel roulant (coût unitaire 5 M€ par rame) comprenant l'achat de 30 rames pour un montant de 150 M€ HT. Le coût total du projet atteindrait, à ce stade des études, en intégrant 15% d'aléas mais sans prise en compte des acquisitions foncières, de l'implantation géographique du futur dépôt et des éventuels parkings, entre 2,15 Mds€ HT et 2,25 Mds € HT. Ce coût est donc à prendre avec beaucoup de précaution à ce stade, s'agissant d'une toute première approche.

Au vu de l'ensemble de ces résultats, le scénario nord est retenu pour prolonger la phase d'étude.

A ce stade, la rentabilité et l'opportunité globale du projet n'est pas encore démontrée. Un bilan socioéconomique devra être produit, c'est notamment l'objet de la phase 3. Les résultats de cette phase seront disponibles dans les prochains mois.

Révision du PLU 3.1 : un nouveau cadre de collaboration avec les communes pour façonner la métropole de demain

Près de 20 ans après l'adoption du premier PLU intercommunal, Bordeaux Métropole engage une révision ambitieuse de son Plan Local d'Urbanisme 3.1. Ce chantier vise à refondre le projet métropolitain d'aménagement et de développement durable, en simplifiant ses règles, en les rendant plus lisibles et en intégrant les nouveaux enjeux environnementaux, sociaux et juridiques.

À l'horizon d'une approbation du PLU révisé en 2028/2029, les élus du Bureau ont posé les modalités de collaboration entre la Métropole et les 28 communes.

Trois échelles de travail sont prévues :

- À l'échelle communale, par des échanges réguliers et bilatéraux avec chaque commune pour articuler enjeux métropolitains et spécificités locales ;
- À l'échelle intercommunale, via des ateliers réunissant les communes concernées par des problématiques communes (logement, mobilités, risques, etc.) ;
- À l'échelle métropolitaine, à travers des temps collectifs réguliers, notamment au sein du Bureau métropolitain, et la mobilisation possible de conférences territoriales ou commissions thématiques élargies.

Cette méthode a pour objectif de répondre aux préoccupations exprimées par les communes lors de l'évaluation du PLU actuel : production de logements sociaux, réduction de l'artificialisation des sols, intégration des zones d'accélération des Energies Renouvelables (ZAE nR), adaptation au changement climatique, meilleure lisibilité du document, etc.

Elle permettra aussi de mettre en compatibilité le futur PLU avec le SCoT en cours de révision, le PCAET approuvé en 2022 et les nouvelles feuilles de route métropolitaines en matière d'habitat, de mobilité, d'environnement et d'économie.

Réduction des vulnérabilités du territoire métropolitain : structuration d'un plan de résilience

Face à l'intensification des aléas climatiques, naturels et technologiques, Bordeaux Métropole a engagé depuis 2023 une démarche inédite pour construire une trajectoire de résilience à l'échelle de son territoire.

Présenté ce jour au Bureau, le Plan de résilience territorial propose une stratégie partagée pour réduire durablement les vulnérabilités du territoire et préserver son habitabilité pour tous.

Structuré autour de trois axes – préserver la santé du vivant, assurer la continuité des activités, protéger les personnes et les biens – ce plan a été coconstruit avec plus de 200 participants lors de quatre ateliers réunissant élus, agents, partenaires du territoire et membres de la réserve citoyenne.

Cette démarche s'appuie sur un diagnostic approfondi des risques, une analyse croisée des actions menées par le bloc communal (97 actions recensées, dont les deux tiers portées par la Métropole), ainsi que sur des expérimentations innovantes, comme le développement de démonstrateurs de réutilisation des eaux ou la coopération avec le SDIS sur le risque incendie.

Elle s'accompagne d'une gouvernance renouvelée, incarnée depuis janvier 2025 par la création d'un Pôle « territoire vulnérable, territoire résilient » au sein de la Métropole. Un temps fort annuel de sensibilisation à la culture du risque est également prévu autour du Mois de la résilience. Le Plan de résilience sera soumis à l'adoption du Conseil métropolitain le 6 juin prochain.

Contacts presse

Virginie Bougant

06 27 52 48 69

vi.bougant@bordeaux-metropole.fr

Margot Pinsolles

m.pinsolles@bordeaux-metropole.fr

06 61 80 61 23