



DOSSIER DE PRESSE

Travaux des lignes de tramway - Point d'étape Porte de Bourgogne

I. Un chantier stratégique pour le tramway de demain.....	4
II. Les grandes étapes du chantier.....	6
III. Les défis d'un tel chantier.....	8
IV. Une attention particulière portée à la satisfaction des voyageurs.....	10

Lancé le 2 juin, ce chantier d'envergure dans le secteur de la Porte de Bourgogne à Bordeaux, est au cœur de la transformation des infrastructures du tramway. Avec près de 10 entreprises et 40 personnes travaillant en simultanées, ce projet ambitieux vise à redéfinir le réseau de tram TBM en seulement trois mois.

Doté d'un budget de 15 millions d'euros, ce projet, dont les études ont démarré en 2023, constitue une étape clef pour l'avenir du réseau TBM. Il permettra une amélioration significative de la mobilité, en réduisant les temps de trajet et en augmentant l'offre de 400 000 km annuels, soit +33% sur la traversée du pont de pierre et +10% à la gare Saint-Jean

A ce jour, de grandes étapes ont déjà été franchies, il reste cependant des phases déterminantes jusqu'au 31 août pour l'accomplissement de ce chantier.

La période estivale est historiquement choisie pour effectuer les travaux car en moyenne la fréquentation du réseau TBM baisse de -30% en juillet et de -40% en août. Ce chantier s'inscrit également dans les travaux de sauvetage du pont de pierre pour minimiser l'impact dans le temps sur les riverains.

I. Un chantier stratégique pour le tramway de demain

Des travaux majeurs sont en cours pour installer de nouveaux aiguillages au niveau de la station « Porte de Bourgogne », carrefour stratégique où se croisent les lignes A, C et D. Ces nouvelles installations sont indispensables pour déployer les futures lignes de tramway E et F, projet essentiel pour améliorer la fluidité et la fiabilité du réseau TBM.

La complexité de ces interventions, s'étalant sur trois mois, réside dans la coordination minutieuse de plusieurs étapes clés : la préparation du sol, la pose des rails, le raccordement aux systèmes électriques et de signalisation, ainsi que la réalisation de divers tests.

En parallèle, les équipes de maintenance saisissent cette opportunité pour remplacer les rails APS des zones usées par le passage intensif des véhicules, assurant ainsi une durabilité accrue des infrastructures. Quatre carrefours majeurs sont concernés par ces améliorations : Cour des Aides, Porte Cailhau, Place Bir Hakeim et Rue des Alamandiers.

Un autre enjeu de taille est le remplacement de l'automate de signalisation ferroviaire de la zone, devenu obsolète, par un système plus moderne et plus performant. Ces travaux, menés pendant l'été, incluent deux mois de travaux intensifs suivis d'un mois de tests rigoureux. Ils s'inscrivent dans le cadre d'un projet global visant à renforcer les points névralgiques et à robustifier les infrastructures du tramway.

Cependant, ces travaux impliquent la coupure de la ligne A du tramway ainsi que des lignes C et D pendant environ 12 semaines. Ces interruptions temporaires, bien que contraignantes, sont un investissement essentiel pour l'avenir du réseau, promettant une amélioration de la mobilité et une meilleure expérience pour les voyageurs.

● De nouvelles possibilités sur le réseau tram.

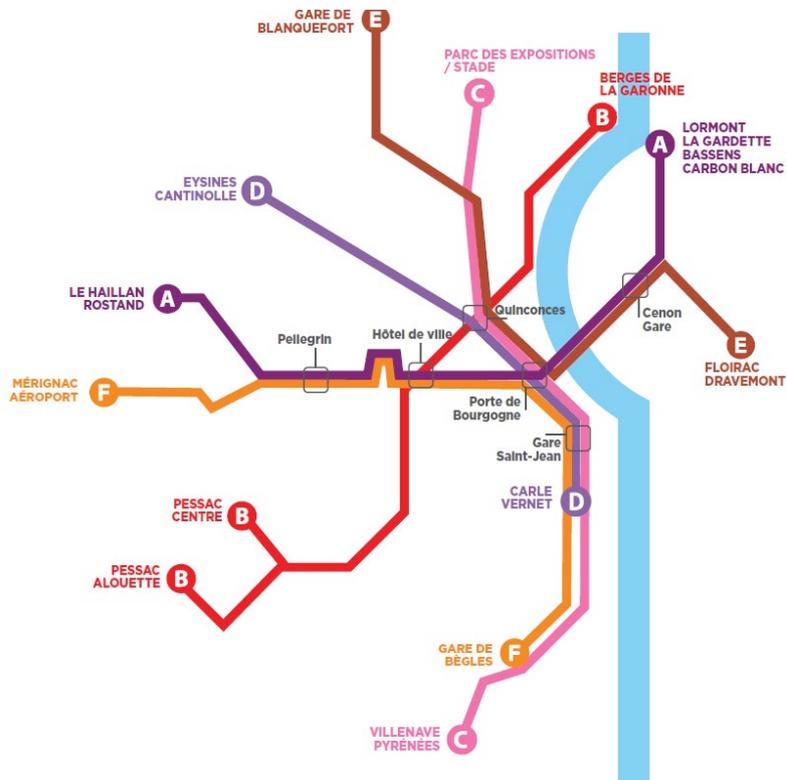
Grâce à la pose de nouveaux systèmes d'aiguillages, sur la base de l'infrastructure existante, deux nouvelles lignes de tramway verront le jour : les liaisons **E** (rive droite <> Quinconces <> Blanquefort) et **F** (Bègles <> Gare <> Aéroport <> Aéroport) qui fonctionneront chacune avec une fréquence de 10 minutes.

Globalement, cette nouvelle offre de tramway, améliorera la fréquence sur le tronçon entre la gare de Cenon et Pellegrin, le plus utilisé, en réduisant le temps d'attente de 3,20 minutes à 2,30 minutes. Elle éliminera ainsi les correspondances pour près de 7 % des passagers de cette ligne.

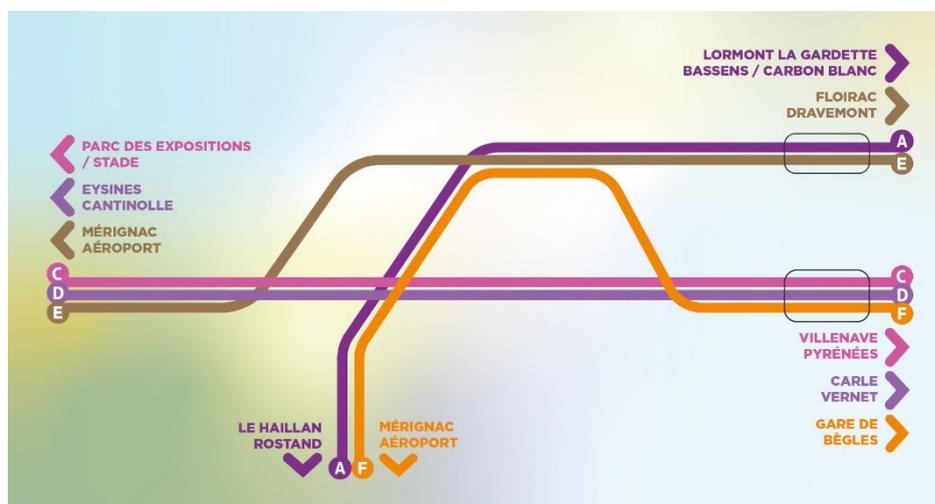
Les voyageurs venant de la rive droite bénéficieront d'un accès direct à de nouvelles destinations, comme les Quinconces, sans changement. La ligne **F**, quant à elle, reliera directement l'Aéroport et l'aéroport à la gare Saint-Jean en environ 45 minutes.

Les lignes de tramway seront aussi plus simples à appréhender. Alors que l'existence de branches aujourd'hui sur la A à l'ouest et à l'est, et sur la C au nord, peuvent être source de complexité et d'erreur pour les voyageurs, les futures lignes A, C, D, E et F circuleront sur un seul itinéraire. Coût global : 15 M€.

Plan du futur réseau de tram



Zoom sur le secteur Porte de Bourgogne



II. Les grandes étapes du chantier

● Les étapes terminées

Depuis le 2 juin, plusieurs grandes étapes ont été réalisées sur le chantier en seulement 3 semaines. Parmi les actions les plus marquantes nous pouvons citer :

- Les démolitions importantes :
 - Des appareils de voie,
 - Des équipements du système tramway
 - Du revêtement gazon et minéral,
 - Des rampes d'accès de la station de tram.
- La dépose des rails de la ligne A
- Le coulage de béton sur la double bifurcation au niveau de la station Porte de Bourgogne.
- La réception des premiers appareils de voie sur place par grue.



Un appareil de voie est un ensemble d'éléments de voie ferrée permettant de modifier la direction d'une rame ou de la faire passer d'une voie à une autre. On parle souvent de système d'aiguillage.



● Les prochaines étapes

- Création de 7 embranchements et traverses obliques
- Renouvellement des rails APS de la ligne C
- Remplacement des rails dans le cours Alsace et Lorraine
- Implantation d'une nouvelle armoire technique
- Renouvellement complet des équipements de signalisation
- Ajout de caméra de vidéosurveillance et de détection des rames

Calendrier prévisionnel des travaux																		
	MAI					JUIN					JUILLET				AOÛT			
	S-18	S-19	S-20	S-21	S-22	S-23	S-24	S-25	S-26	S-27	S-28	S-29	S-30	S-31	S-32	S-33	S-34	S-35
Coupure commerciale du tram																		
Travaux préparatoires																		
Pose de la voie ferrée																		
Travaux d'infrastructures																		
Travaux APS																		
Système (CFO, SIGFER, CGT)																		
Essais dynamiques et tests de performance																		

III. Les défis d'un tel chantier

● **Une organisation optimisée pour un chantier dense**

Pour mener à bien cette opération stratégique, les interventions sont organisées en deux postes successifs de 8 heures (6h-14h et 14h-22h). Ce rythme soutenu est rendu indispensable par la densité des opérations à réaliser : pose et réglages d'aiguillages, reprise de la voie ferrée, adaptation des systèmes d'exploitation du tramway. Les conditions climatiques estivales imposent également d'adapter certaines interventions sensibles, comme les soudures de rails, qui doivent être réalisées de nuit afin de garantir la qualité des assemblages, lorsque la température du rail est plus stable.

● **Un défi technique au cœur du centre historique**

La mise en œuvre du raccordement entre les lignes actuelles et les futures lignes E et F constitue un défi technique et urbain majeur. Situé dans un environnement particulièrement dense – avec ses ouvrages souterrains, déclivités variables et réseau existant à respecter – le chantier exige un travail d'ingénierie complexe. La volonté de conserver l'emprise du tramway définie en 2003 représente un défi supplémentaire. Résultat : sur un linéaire restreint, les équipes déploient presque tous les types de pose de voie ferrée existants, ce qui en fait un chantier aussi dense que stratégique.

Par ailleurs, travailler sur un réseau ancien, enfoui il y a près de 20 ans, implique d'intervenir avec précaution sur des infrastructures sensibles qui nécessitent une adaptation constante.

● **Maintenir la mobilité pendant les travaux**

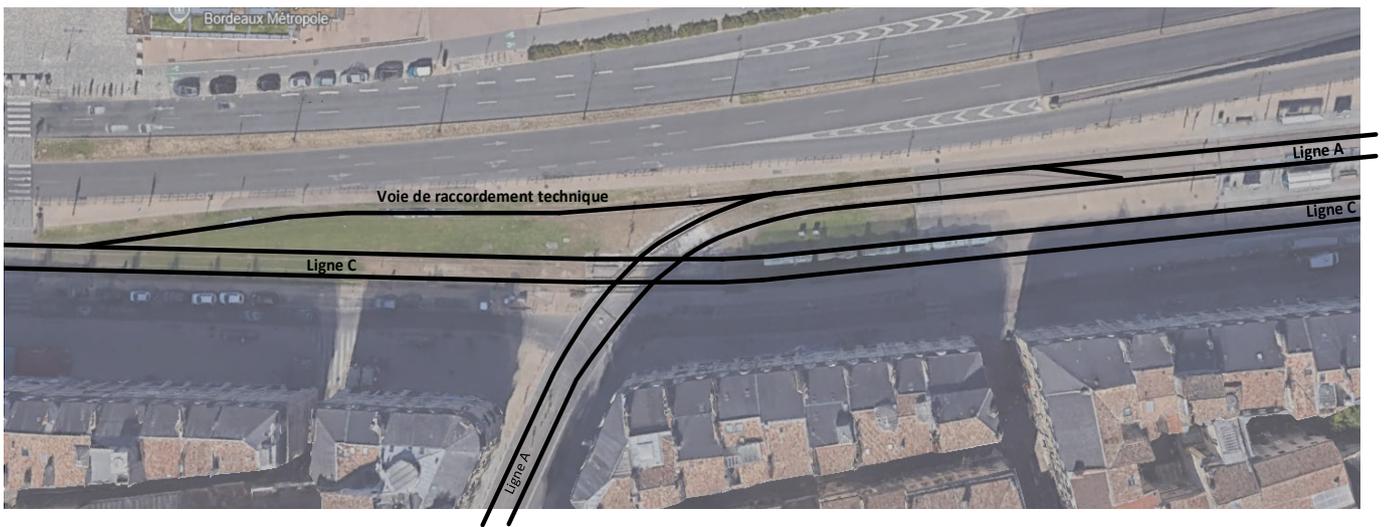
Malgré l'ampleur du chantier, l'objectif reste clair : garantir une reprise complète du service dès la rentrée 2025.

Cela suppose une planification rigoureuse, notamment pour permettre le transfert régulier des rames de la ligne A (rive gauche) vers le dépôt situé rive droite pour des opérations de maintenance importantes.

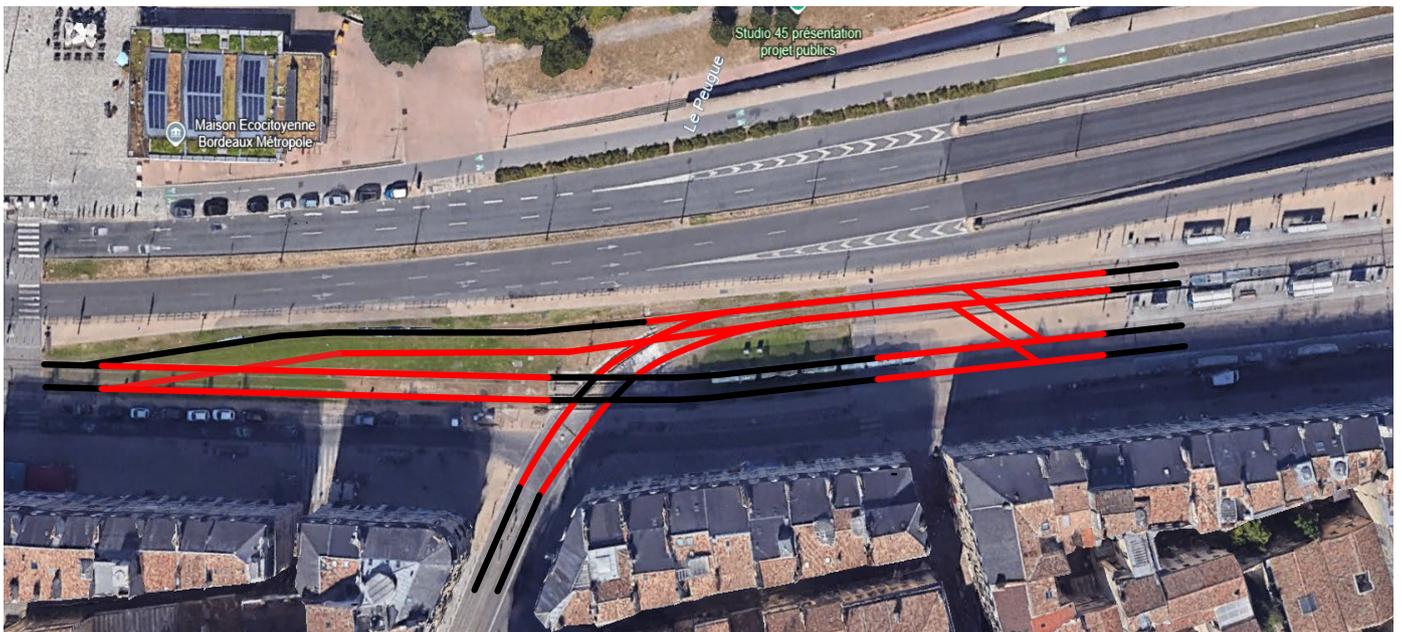
Un phasage précis a été mis en place afin de concilier exploitation du réseau, contraintes techniques et délais serrés.

Enfin, une phase de tests et contrôles approfondis clôturera les travaux pour valider la fiabilité et la sécurité des nouvelles installations.

⦿ Schéma des rails Porte de Bourgogne avant les travaux

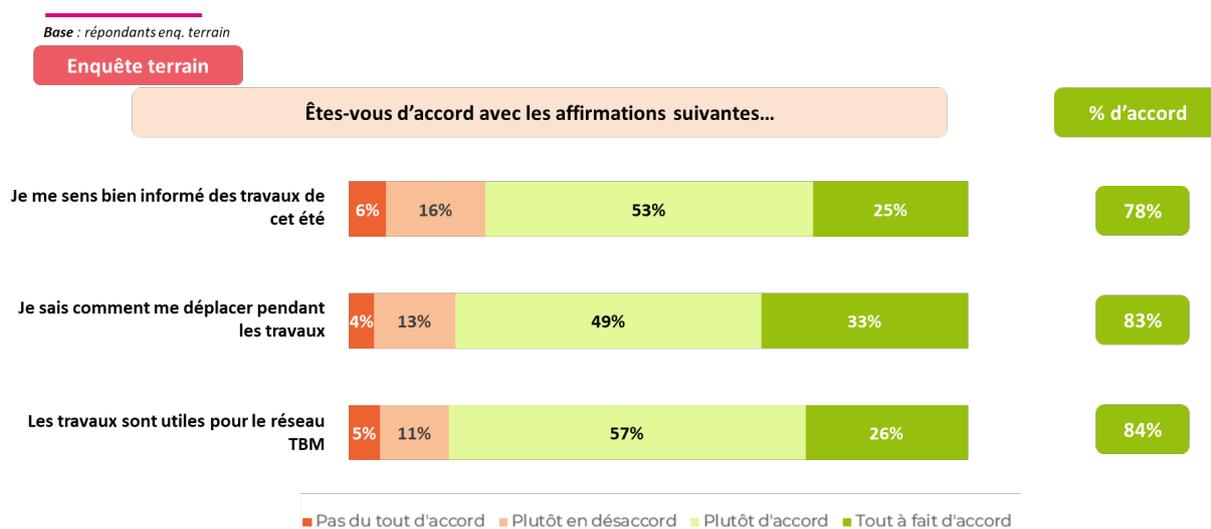


⦿ Schéma des rails après les travaux. En rouge les éléments modifiés et en noir ceux déjà existants



IV. Une attention particulière portée à la satisfaction des voyageurs

La semaine suivant le lancement des travaux, une enquête terrain a été lancée afin d'évaluer la connaissance des voyageurs sur les travaux et les solutions de report. Plus de 838 personnes interrogées en face à face aux arrêts de coupure du tram (Gare Saint-Jean, Porte de Bourgogne, Quinconces, Sainte-Catherine, Stalingrad) ont accepté de répondre à cette enquête.



Les conclusions et enseignements suivants en sont ressortis :

➤ Une communication efficace sur les travaux

La connaissance des travaux est très élevée, surtout chez les habitants de la métropole (96% contre 84% hors métropole). Elle montre que la stratégie d'information déployée a été globalement efficace, en particulier auprès du public local.

➤ Une bonne compréhension des enjeux à long terme

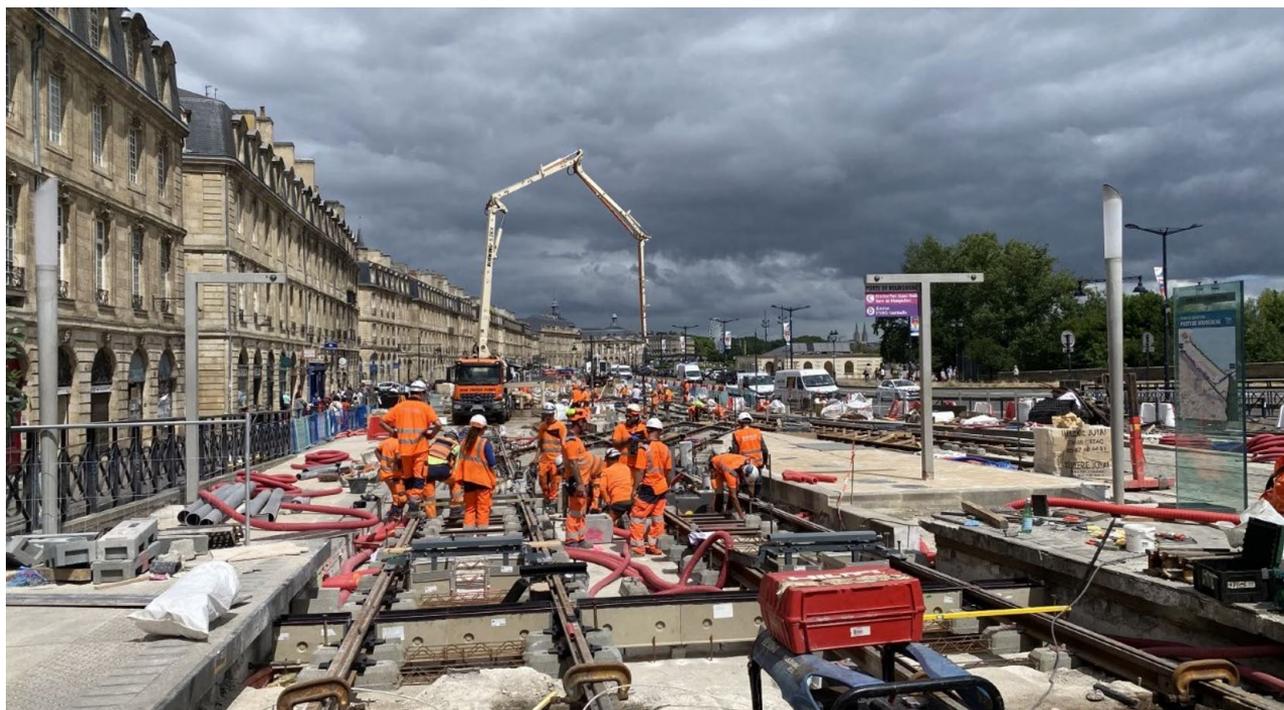
La majorité des usagers comprend l'utilité des travaux pour l'avenir du réseau TBM. Cela traduit une **adhésion au projet** à moyen et long terme, signe que les messages sur les bénéfices futurs ont été bien compris.

➤ Une capacité d'adaptation notable des usagers

Beaucoup d'usagers ont su s'adapter aux perturbations en utilisant des alternatives comme la marche, le vélo ou les bus relais. Cette capacité d'adaptation est un point fort.

Malgré cette adaptation, 2 points d'attention ont été signalés :

- Allongement des temps de trajet
- Charge des bus relais



Toutes les solutions alternatives pour se déplacer sur le réseau TBM pendant les travaux, sont à retrouver sur :

<https://tbm2025.infotbm.com/>

et

sur l'application TBM

CONTACTS PRESSE :

Keolis Bordeaux Métropole Mobilités

Nathalie LABBE

06 11 72 33 16 - nathalie.labbe@keolis.com

Constance CHAIGNAUD

06 46 29 43 87 - constance.chaignaud@keolis.com

KEOLIS
BORDEAUX MÉTROPOLÉ
MOBILITÉS