

2003

2023



Dossier de presse



bordeaux-metropole.fr/20ansdutram

TBM
TRANSPORTS
BORDEAUX MÉTROPOLE





Le tramway fait partie du paysage de Bordeaux Métropole. Ses grandes vitres donnent une vue imprenable sur la ville. Sa clochette rythme le quotidien des habitants. Depuis 20 ans, ce mode de transport facilite la vie des Métropolitains et transforme le tissu urbain.

Après avoir supprimé son tout premier tramway en 1958, puis laissé passer le train du métro, la Communauté urbaine de Bordeaux acte la mise en service d'un tramway en 1996. Sous l'impulsion de ses présidents successifs, La Cub puis Bordeaux Métropole, réalise les extensions complémentaires au réseau. Aujourd'hui indissociable de la vie quotidienne des habitants de l'agglomération, le réseau est le plus étendu de France hors Ile-de-France.

Le tramway a profondément transformé le territoire métropolitain en reliant ses différentes communes et les deux rives du fleuve, en ouvrant des quartiers sur l'extérieur, en incitant la création de logements le long de ses corridors. Plus qu'un simple mode de transport, le tram est un outil de restructuration urbaine.

À l'invitation d'Alain Anziani, président de Bordeaux Métropole, Alain Juppé, Alain Rousset, Vincent Feltesse et Patrick Bobet, les anciens présidents de la CUB et de la métropole, ont voulu marquer par leur présence conjointe cet anniversaire.





UN RÉSEAU DE TRAMWAY POUR LES HABITANTS DE LA MÉTROPOLE

En juillet 1995, dès son accession à la présidence de la Communauté urbaine (La Cub), Alain Juppé s'engage pour la réalisation d'un transport en commun en site propre. En 1996, le conseil de communauté approuve à une très large majorité une délibération visant à lancer l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique pour la construction de trois lignes de tramway. Ce nouveau réseau est très attendu, la métropole bordelaise est une des rares métropoles à ne pas disposer d'un tram ou d'un métro.

Un chantier hors norme

La mise en œuvre du tramway bordelais est un projet de très haute technicité. Le choix d'ouvrir, en première phase, trois lignes en même temps est une vraie gageure. Le projet prévoit 24,5 km de réseau, 54 stations et le croisement de trois lignes en centre-ville. Les phases suivantes s'attacheront à développer le réseau vers le quadrant nord-ouest et la ceinture ferroviaire.

Le groupement d'études du tramway est chargé sous le contrôle de La Cub (Mission tramway) de la maîtrise d'œuvre générale de la première phase de travaux. Les aménagements urbains conçus par l'équipe lauréate font ainsi l'objet d'une collaboration permanente avec les ingénieurs, les différents acteurs procédant à des réajustements au fur et à mesure de la progression des études et des chantiers. Au préalable, des géomètres mandatés par La Cub effectuent des relevés systématiques des lieux, et les concessionnaires des réseaux existants (liés à l'alimentation des communes en eau, électricité, gaz, ou aux télécommunications) sont tenus de procéder à des déplacements souvent délicats.

Ces interventions concessionnaires faites, les travaux d'infrastructures, génie civil de stations, plateforme voie ferrée et systèmes tramway sont engagés. C'est un extraordinaire travail de coordination qui est effectué entre ces différents services intervenant généralement en ordre dispersé.

En trois ans, cette première phase de chantier de grande ampleur est bouclée. Elle est menée dans la concertation, l'équipe de maîtrise d'œuvre allie performance et flexibilité. En 2003, le tramway est inauguré en grande pompe en présence du président de la République, Jacques Chirac. Les deuxième et troisième phases d'extension vont se succéder à un rythme régulier et soutenu. Vingt ans plus tard, le réseau de tramway de Bordeaux Métropole compte 82 km, ce qui en fait le réseau plus étendu hors Ile-de-France.



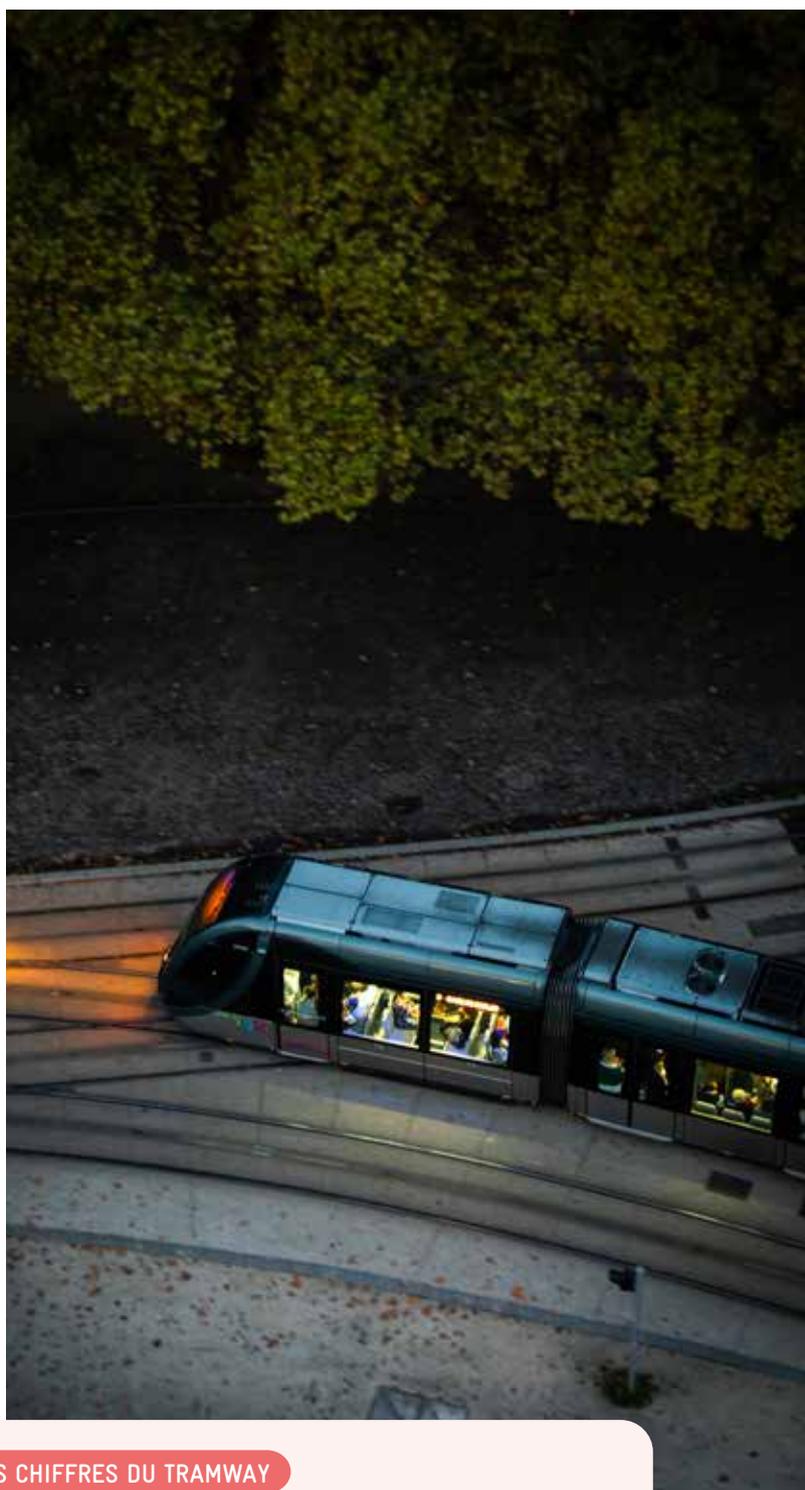
ELÉGANCE ET INNOVATION, LE TRAMWAY EST NÉ !

À la suite d'un appel d'offres lancé par la Communauté urbaine de Bordeaux, c'est le groupement emmené par Alstom qui est désigné pour mener à bien la fabrication industrielle du tramway. Une option facultative de l'appel d'offres invite les industriels « à proposer une solution pour s'affranchir de la caténaire », d'où le rôle d'Alstom et de Spie-Rail qui codéveloppent Innorail, et mettent en place à Bordeaux, en première mondiale, le système d'alimentation par le sol (APS).

L'APS, une première mondiale sur un réseau commercial

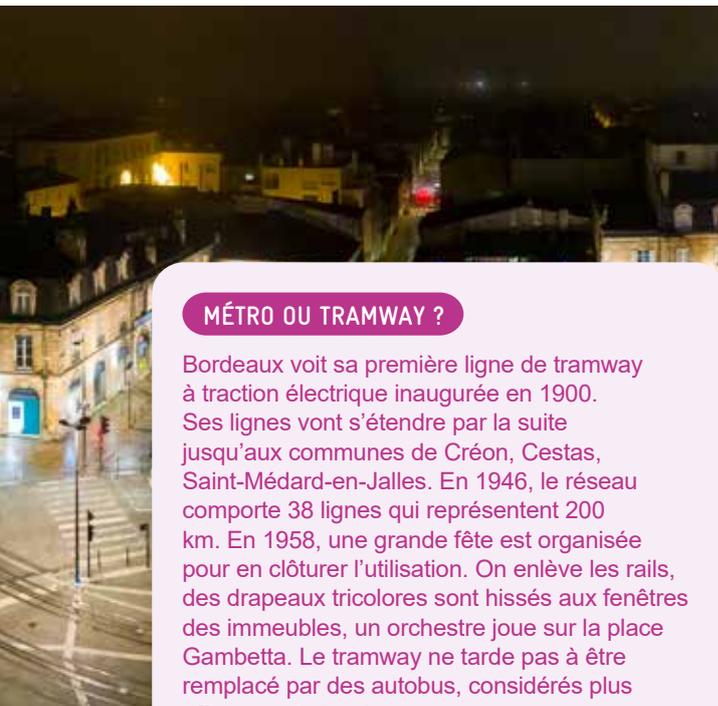
Le modèle du Citadis fabriqué par Alstom, et déjà en service dans plusieurs villes françaises (Montpellier, Lyon Orléans...) ou étrangères (Melbourne, Dublin...), se prête parfaitement au cahier des charges de La Cub. Le tramway retenu est court, composé de 5 ou 7 modules. En septembre 2002, la première rame sort des usines d'Alstom à La Rochelle. Parallèlement, les techniciens de Spie / Innorail mettent en place sur un itinéraire de 10 km de plateformes le système d'alimentation par le sol (APS) qui vient remplacer les caténaires. Dans un souci de préserver le patrimoine, cette innovation technique est l'une des particularités les plus spectaculaires du tramway de Bordeaux. Le système d'alimentation par le sol est développé en première mondiale pour l'agglomération bordelaise. L'alimentation des rames se fait non pas par lignes aériennes, mais par un troisième rail encastré au milieu des voies. L'énergie électrique est captée par l'intermédiaire de deux frotteurs situés sous et en milieu de rame. Ce rail est constitué de segments qui ne sont alimentés que lorsqu'ils sont recouverts par le tramway, ce qui assure une parfaite sécurité au système.

Il s'agit d'une première mondiale sur un réseau commercial. Les regards se tournent vers la métropole bordelaise : de nombreuses villes, à l'image de Florence ou Séville, suivent de près cette expérimentation qui concilie respect de l'environnement et du patrimoine.



LES CHIFFRES DU TRAMWAY

- 4 lignes
- 139 stations
- Un tram toutes les 3 à 5 min en heures de pointe
- 82 km de voies
- 130 rames
- Nombre km parcouru en 2022 : 8 115 574 km
- En 2022, 108,2 millions de voyages sur les 4 lignes de tram
- Près de 1 600 coffrets sont implantés sur le réseau pour couvrir les 30 km de rail APS répartis sur l'agglomération
- 63 % du trafic total est réalisé sur les lignes de tram



MÉTRO OU TRAMWAY ?

Bordeaux voit sa première ligne de tramway à traction électrique inaugurée en 1900. Ses lignes vont s'étendre par la suite jusqu'aux communes de Créon, Cestas, Saint-Médard-en-Jalles. En 1946, le réseau comporte 38 lignes qui représentent 200 km. En 1958, une grande fête est organisée pour en clôturer l'utilisation. On enlève les rails, des drapeaux tricolores sont hissés aux fenêtres des immeubles, un orchestre joue sur la place Gambetta. Le tramway ne tarde pas à être remplacé par des autobus, considérés plus efficaces et plus économes.

Plusieurs années s'écoulent avant que la question des transports en commun soit de nouveau évoquée. Au début des années 1970, une mission nationale examine les capacités des grandes agglomérations françaises à s'équiper d'un métro mais Bordeaux ne peut y prétendre en raison de la fragilité de ses sous-sols marécageux. L'idée d'un tramway ne réapparaît qu'en 1981, sous l'impulsion de Michel Sainte-Marie le maire de Mérignac, qui occupe la présidence de La Cub depuis 1977. Il défend cette idée dans le cadre du GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport). Le démarrage des travaux est programmé pour avril 1984, mais en mai 1983, Jacques Chaban-Delmas est élu à la présidence de la Communauté urbaine. Pour lui, la modernité est incarnée par le métro VAL, qui lui semble plus efficace, plus rapide, silencieux et automatisé.

Des études sont commandées à la société Matra à partir de 1986. Mais depuis le début, ce projet rencontre une forte opposition d'une partie de la population qui s'organise pour proposer des alternatives autour du tramway. Le principal argument développé par les opposants est non seulement le coût exorbitant de la mise en œuvre, mais surtout un réseau se limitant à deux lignes et 11 km. On refuse un métro couvrant uniquement la ville centre. Des études sont poursuivies jusqu'en 1994. En 1995, Alain Juppé est élu maire de Bordeaux et président de La Cub. L'année suivante voit la publication du SDDUC (Schéma Directeur des Déplacements Urbains Communautaires) qui doit être la colonne vertébrale d'un projet urbain ambitieux. Finalement, en 1996, le projet de tramway est confirmé.



Une vitrine ouverte sur la ville

En 1998, l'agence d'architecture Lanoire & Courrian, associée au designer d'Absolut Reality, remporte le concours de conception du matériel roulant du tramway lancé par la Communauté urbaine. Dans une volonté d'intégration au projet d'aménagement urbain mis au point par l'équipe lauréate, les jeunes architectes choisissent d'adopter pour la conception des rames un parti esthétique basé sur la combinaison de lignes souples et de matériaux susceptibles de s'harmoniser avec l'aluminium posé au sol. Le corps du tramway est lisse, très vitré, avec un soubassement sobrement conçu en acier brossé. Il constitue une vraie vitrine ouverte sur la ville. La partie haute, de métal nacré bleuté, apparaît comme une colonne vertébrale se prolongeant jusqu'aux deux extrémités courbes abritant les postes de conduite.



LE TRAMWAY REMODÈLE LA VILLE

Le tramway n'est pas un simple moyen de transport, il induit de nouvelles pratiques urbaines, il refaçonne la ville. La ville se transforme le long de ses corridors, le nouveau réseau permet d'entrelacer les thématiques des déplacements, de l'emploi et du logement.

Plus largement, le tramway a désenclavé des territoires, le renouveau du quartier du Lac au début des années 2000, a été conforté par son arrivée ; la place Ravezies et les allées de Boutaut ont été aménagées à ce moment-là. La place Pey Berland qui était un giratoire routier, devient une place piétonne. Sur la rive droite, le tramway a encouragé la multiplication des programmes de logements. La place Stalingrad, dans le quartier de La Bastide, anciennement au débouché de la route nationale qui arrivait jusqu'aux portes de Bordeaux, devient un centre névralgique pour les transports en commun et un point d'équilibre entre les deux rives.

Le tramway est aussi un lien, dès sa création il unit les 27 communes entre elles. Jusque-là, quel était le lien entre un habitant de Pessac et de Carbon Blanc ? C'est aussi un trait d'union avec les communes et territoires voisins, les automobilistes prennent de nouvelles habitudes pour se rendre dans la métropole et utilisent notamment les parcs relais.



Des espaces publics repensés

En 1998, Olivier Brochet, Emmanuel Lajus et Christine Pueyo, associés au paysagiste de l'agence Signes et à Élisabeth de Portzamparc pour le design du mobilier des stations, remportent le concours d'aménagement urbain du tramway lancé par la Communauté urbaine de Bordeaux. Leur projet, tout en sobriété respecte les spécificités urbanistiques des différentes communes concernées mais s'affirme aussi comme un puissant facteur de cohésion pour l'agglomération bordelaise. Ecartant toute démonstrativité excessive, les architectes ont choisi la fonte claire d'aluminium qui se superpose et s'associe au pavé de granit, aux dalles de pierre ou à l'asphalte.

Avec le cabinet de paysagistes de l'agence Signes, l'équipe de maîtrise d'oeuvre a procédé à une sélection d'essence d'arbres qui, depuis les fruitiers des coteaux des hauts de Garonne jusqu'aux résineux des sol des graves de la rive gauche, dialogue avec le ruban vert du tramway, ou se conjuguent aux plantations en cours des quais de Bordeaux.



L'art dans la ville

Avec l'arrivée du tramway, un parcours d'œuvres d'art a fait son apparition dans l'espace public métropolitain. Du « Lion » monochrome surdimensionné au rutilant « Vaisseau spatial », en passant par un orgue à vapeur monumental ou encore une maison habitée par d'énigmatiques locataires, elles ont été conçues par des artistes invités par Bordeaux Métropole dans le cadre du programme d'art public « L'art dans la ville ». Avec la volonté d'emmener la création contemporaine à la rencontre de toutes et tous, cette originale collection d'art à ciel ouvert prend des formes variées, souvent surprenantes, parfois radicales, mais toujours traversées de questions sur le monde qui nous entoure. Ainsi, le Lion bleu de Xavier Veilhan est devenu un emblème indissociable du quartier de la Bastide.

20 ANS DU TRAM, LES GRANDES DATES

1995

Réflexion sur la nécessité de réaliser un réseau de transports en commun en site propre.

1996

Proposition d'un réseau de 3 lignes de tramway votée à l'unanimité par les élus de La Cub doublée d'une décision de réorganiser le réseau de bus.

1997

Choix du groupement des entreprises Systra, Sogelerg et Ingerop pour assurer la maîtrise d'œuvre générale du projet.

1997-1998

Tenue d'une centaine de réunions publiques de concertation et création d'un forum des associations réunissant 140 associations locales

1998-1999

- Adoption du tracé des trois lignes de tramway par le conseil de communauté.
- Choix de l'équipe de concepteurs pour les aménagements urbains Brochet-Lajus-Pueyo (BLP), avec l'agence Signes et Elisabeth de Portzamparc.
- Choix de l'architecte des ateliers du tramway Jacques Ferrier.
- Enquête publique dans les 27 communes de la Communauté urbaine sur le projet de tramway.

1999

- Vote du Conseil de communauté en faveur du projet présenté par l'équipe Absolut Design/Sophie Courrian et Jean-Philippe Lanoire pour le design extérieur et intérieur du tramway.
- Choix d'Alstom comme constructeur du matériel roulant.

LE JOGGING, C'EST TENDANCE

Dans le cadre de la commande artistique liée au tramway, l'œuvre « Pantalon de jogging et mocassins à pampilles » prend place devant le pin galant à Mérignac. C'est certainement l'œuvre la plus énigmatique et la plus humoristique visible le long du réseau. Tout est dans le titre. Des jambes de quatre mètres de haut assemblent deux éléments vestimentaires d'un style contradictoire, mais que tous peuvent reconnaître. Cette drôle de colonne montre le rôle de la mode dans la quête identitaire qui se joue dans l'espace public. Cette réinterprétation des codes et des matériaux de la statuaire classique emprunte un vocabulaire artistique contemporain et décalé, bourré d'humour.



2000

- Le tramway de La Cub est lauréat des Étoiles du design 2000, catégorie « la ville ».
- **26 janvier 2000** : signature de la déclaration d'utilité publique par le préfet.
- **Février 2000** : engagement des travaux préalables aux chantiers du tramway sur la rive droite avenue Thiers, à Lormont et à Cenon. Choix des architectes du pôle d'échange des Quinconces Laurent Gouyou-Beauchamp et Fabien Pédelaborde.
- **26 mars 2000** : le semi-marathon de Bordeaux se déroule sur la future ligne A et franchit symboliquement le pont de Pierre.
- **Avril 2000** : démarrage des travaux préalables aux chantiers du tramway à Pessac, sur le domaine universitaire et des travaux de réaménagement de l'avenue Thiers à Bordeaux.
- **26 mai 2000** : signature du marché de fourniture des rames du tramway et de pose de la voie ferrée avec le groupement Alstom.



- **2 octobre 2000** : les premiers rails sont livrés sur le site Bordeaux-Bastide.

LE CARDO MAXIMUS

Les travaux du tramway place de la Comédie ont permis de retrouver une des rues antiques, le cardo Maximus, la principale rue nord-sud tracée dans la première décennie de notre ère, en même temps que la trame urbaine qui rythme Bordeaux et que l'on peut lire encore dans la ville actuelle. Une exposition présentant les vestiges des fouilles archéologiques entreprises pendant le chantier du tramway, a attiré plus de 15 000 visiteurs au musée d'Aquitaine.



- **16 octobre 2000** : soudure du premier rail à Lormont.

UNE EXPO VIRTUELLE

Les Archives de Bordeaux Métropole présentent une sélection de documents (photos, plans, vidéos) retraçant l'histoire du tramway dans l'agglomération bordelaise, de la prise de décision, votée à l'unanimité par la Communauté urbaine de Bordeaux (La Cub), jusqu'à son inauguration, en grandes pompes, le 21 décembre 2003. Une exposition virtuelle à découvrir sur le site internet des Archives.

2001

- Choix des architectes pour la construction du parc-relais de la Buttinière (Jean de Giacento/ Jean-François Escande) et du parc-relais Arts-et-Métiers (Lortie et Schall/Carniato).

2002

- **Février 2002** : premiers essais à l'usine Alstom d'Aytré.
- **Octobre 2002** : premiers essais avenue Thiers et baptême de la première rame.

2003

- **Avril 2003** : inauguration des garages et ateliers.
- **Octobre 2003** : premier passage du pont de Pierre. Homologation du système d'alimentation par le sol : première circulation dans l'espace public d'une rame avec ce type d'alimentation.
- **21 décembre 2003** : mise en service de la ligne **A de Lormont, avenue de la Libération et Canon, place de la Morlette à Mériadeck à Bordeaux en passant par le pont de Pierre.**



LA GROSSE PANNE

Le 4 décembre 2018, le tramway connaît sa plus grosse panne qui entraîne une paralysie du réseau pendant quinze heures. A l'origine de cette perturbation sans précédent : un petit composant informatique. Ce commutateur du poste central de commande (PCC) lâche sans crier gare et prive ainsi toute visibilité sur la gestion de l'alimentation électrique du réseau. Par sécurité, le déplacement des rames sur toutes les lignes est immédiatement interrompu. En août 2016, c'est la compagnie américaine Delta Airlines qui avait connu un bug informatique du même type, laissant toute sa flotte aérienne clouée au sol dans le monde entier.

2004

- **24 avril 2004** : mise en service de la ligne C de la Gare Saint-Jean à la place des Quinconces à Bordeaux et de la ligne B de la place des Quinconces à la station Saint-Nicolas à Bordeaux.
- **3 juillet 2004** : mise en service de la ligne B de Pessac, avenue Bournard à la station Saint-Nicolas à Bordeaux.

2004-2005

Travaux préparatoires à la deuxième phase.

2005

- **Juillet 2005** : début des travaux de construction du tramway à Mérignac (extension de la ligne A).
- **19 juillet 2005** : premiers essais sur l'extension de la ligne A entre les stations Mériadeck et Saint-Augustin à Bordeaux.
- **7 septembre 2005** : déclaration d'utilité publique modificative : le tramway desservira la cité Carriet à Lormont.
- **26 septembre 2005** : mise en service de l'extension de la ligne A entre Mériadeck et Saint-Augustin (desserte du CHU Pellegrin).
- **Octobre 2005** : début des travaux de construction du tramway 2^e phase.

2007

- **27 février 2007** : mise en service de l'extension de la ligne A entre Cenon La Morlette et Floirac Dravemont.



- **29 mai 2007** : mise en service de la ligne B entre Pessac Bougnard et Pessac centre.



- **21 juin 2007** : mise en service de la ligne A entre le CHU et Mérignac centre.
- **27 juillet 2007** : mise en service de l'extension de la ligne B jusqu'aux Bassins à Flot à Bordeaux.



- **19 novembre 2007** : mise en service de la ligne C entre les Quinconces et Bordeaux Grand-Parc.

2008



- **27 février 2008** : mise en service des deux extensions de la ligne C entre Bordeaux les Aubiers et Bègles Terres Neuves.
- **31 juin 2008** : mise en service de l'extension de la ligne A entre Lormont Lauriers et La Gardette, Bassens, Carbon-Blanc.
- **20 octobre 2008** : mise en service de l'extension de la ligne B entre Bordeaux Bassins à flots et Bordeaux Claveau. Inauguration du centre de maintenance Bacalan.

2008-2009

Réalisation de la concertation publique pour la 3^e phase du tramway. Tenue de 43 réunions publiques avec plus de 7 000 participants.

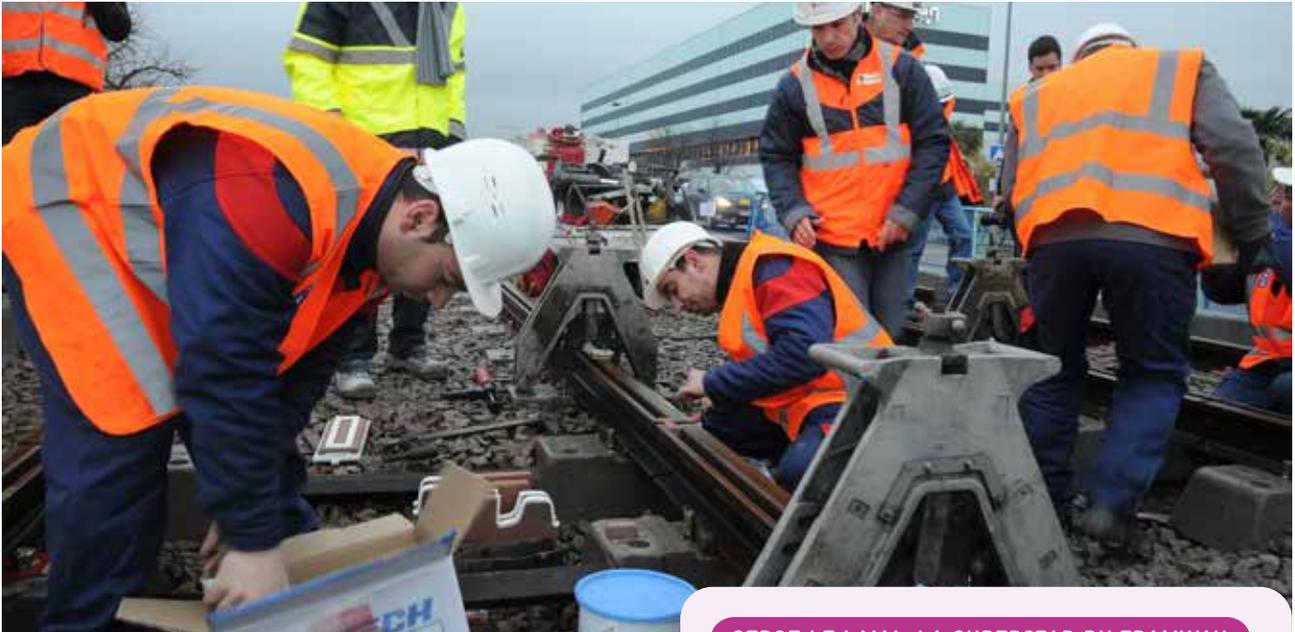
2010

- **24 décembre 2010** : déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à l'extension des lignes A, B et C du tramway par le préfet.

2011



- **Mars 2011** : début des travaux préparatoires des extensions de la ligne A vers Mérignac-Magudas, de la ligne B vers Bordeaux-Claveau et de la ligne C vers Bordeaux-Lac.
- **Avril 2011** : début des travaux préparatoires des extensions de la ligne B vers Pessac-Alouette et de la ligne C vers Bègles.
- **30 novembre 2011** : la ligne D du tramway est déclarée d'utilité publique.



2012

- **Août 2012** : travaux d'extension de la ligne C à Bordeaux Lac. 3,4 km en voie double et 4 nouvelles stations créées. Travaux d'extension de la ligne A à Mérignac. 3,6 km en voie double et 5 nouvelles stations créées.

2013

- **8 janvier 2013** : première soudure de rail de la troisième phase du tramway à proximité de palais des congrès de Bordeaux.

2014

- **Janvier 2014** : le tramway arrive au cœur de l'éco-quartier Ginko.
- **Mars 2014** : l'extension de la ligne C jusqu'à Villenave-d'Ornon est déclarée d'utilité publique.
- **Avril 2014** : les essais démarrent sur l'extension de la ligne B à Bordeaux nord.
- **Juin 2014** : arrivée de la ligne B du tramway à Bordeaux Nord avec la mise en service de la station « Berges de Garonne ».
- **Novembre 2014** : démarrage des essais sur l'extension de la ligne C, entre les stations « Berges du Lac » et « Parc des Expositions » à Bordeaux.
Démarrage des essais sur l'extension de la ligne A entre la station « Mérignac Centre » et la station « Le Haillan-Rostand », nouveau terminus de la ligne.

SERGE LE LAMA, LA SUPERSTAR DU TRAMWAY

Le 31 octobre 2013 juste avant l'aube, se joue l'une des anecdotes les plus savoureuses du tramway de la métropole bordelaise. Cinq fêtards sortent d'une boîte de nuit des Bassins à flots, rue Lucien Faure, ils tombent sur le cirque franco-italien. Les cinq copains éméchés en ressortent avec un nouveau comparse...un lama blanc. Et tout naturellement, la petite bande - lama compris - décide ensuite de prendre le tram B. Lorsqu'il repère l'animal dans ses caméras de contrôle, le conducteur de la rame, sidéré, a le plus grand mal à se faire comprendre auprès du PC sécurité. Le tram est stoppé, les passagers évacués et le lama attaché à un lampadaire, sur le quai, le temps que son propriétaire vienne le récupérer. Quelques heures plus tard, les premières photos du camélidé dans le tram font le buzz sur les réseaux sociaux. À la veille de la Toussaint, en plein creux médiatique, l'article enregistre plus de 700 000 vues sur le site de Sud-Ouest. La péripétie atteint le comble de la blague potache lorsque le propriétaire du cirque indique que le lama se prénomme Serge, comme le chanteur bien connu originaire de la capitale girondine.



2015

- **Janvier 2015** : les essais démarrent sur l'extension de la ligne C, entre les stations « Terres Neuves » et « Lycée Vaclav Havel » à Bègles.
- **Mars 2015** : La station « Lycée Vaclav Havel », située à proximité de la Zac Terre Sud à Bègles, constitue le nouveau terminus de la ligne C du tramway.
- **Juin 2015** : mise en service de l'extension ligne B de Bougnard à Pessac Alouette .
Après pratiquement trois ans de travaux, les premières extensions des lignes A, B et C prévues dans le cadre de la troisième phase du tramway, entrent en service. Cela représente 7 km de voies de tramway supplémentaires.

JANVIER 2016

Démarrage des travaux de la ligne D du tramway.

FÉVRIER 2018

Inauguration de la ligne C à Villenave d'Ornon, avenue de Pyrénées.



Tickarte édité pour l'inauguration de la ligne A du tramway le 21 décembre 2002

2003, JOUR DE LIESSE

L'inauguration du tramway a lieu en présence du président de la République, Jacques Chirac aux côtés du maire de Bordeaux, Alain Juppé, du ministre des Transports Gilles de Robien, du secrétaire d'Etat aux Transports Dominique Bussereau. Jacques Chirac effectue ce jour-là un mémorable bain de foule, 350 000 personnes sont venues découvrir ce nouveau mode de transport, un million de tickets gratuits sont distribués.

14 DÉCEMBRE 2019

Inauguration de la ligne D du tramway jusqu'à la mairie du Bouscat.



29 FÉVRIER 2020

Inauguration de la ligne D du tramway jusqu'à Eysines Cantinolle.

29 AVRIL 2023

Inauguration de l'extension de la ligne A du tramway jusqu'à l'aéroport. Le réseau fait désormais 82 kilomètres.





SOURCES DOCUMENTAIRES

Tramway

Le livre édité par la CUB en lien avec l'exposition réalisé en 2003 à Arc en rêve.

De la ville à la métropole, 40 ans d'urbanisme à Bordeaux
A'urba / Le Festin

L'art dans la ville
Édité par Bordeaux Métropole

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

Archives
Charlotte Barbier
JB Menges
Bordeaux Métropole



MERCI

le tram !

CONTACTS PRESSE

Bordeaux Métropole

Virginie Bougant
06 27 52 48 69
vi.bougant@bordeaux-metropole.fr

Margot Pinsolles
06 61 80 61 23
m.pinsolles@bordeaux-metropole.fr

bordeaux-metropole.fr

