

BORDEAUX

Métro : quel tracé pour une ligne à 2,5 milliards d'euros ?

Étape importante, mais pas décisive, pour le projet de métro : un tracé a été retenu, il desservira six communes. Montant estimé à ce stade : 2,5 milliards d'euros

Xavier Sota
x.sota@sudouest.fr

Cinq, quatre, trois, deux, un... En quelques mois, la Métropole de Bordeaux est passée de cinq hypothèses de corridors à une proposition de tracé pour le projet de métro. Les maires de l'agglomération bordelaise, réunis hier en bureau, ont arrêté un itinéraire « optimal ». Une étape importante. Mais elle n'est en rien capitale ou définitive.

« Le prix affiché aujourd'hui ne sera pas celui de l'aterrissage. Si atterrissage il y a, on sera davantage vers 4 ou 5 milliards »

(Pierre Hurmic, le maire de Bordeaux) et une majorité de prudents qui ne prononcent pas officiellement. Entoutcas, pas encore.

Dans le cahier des charges fixé par la collectivité, il faut que le pro-

jet de métro VAL, il y a trente ans », expliquait en septembre dernier Clément Rossignol Puech, vice-président en charge des transports. Il fallait bien cela pour un sujet qui, comme en fin de siècle dernier, peut virer au passionnel et s'inviter dans le débat des municipales, comme en 1995. Avant même de disposer de tous les éléments, le métro découpe déjà la Métropole entre « les métropoles » (le groupe d'opposition Métropole Commune(s)), les « métrophobes »

« Le prix affiché aujourd'hui ne sera pas celui de l'aterrissage. Si atterrissage il y a, on sera davantage vers 4 ou 5 milliards »

(Pierre Hurmic, le maire de Bordeaux) et une majorité de prudents qui ne prononcent pas officiellement. Entoutcas, pas encore.

Dans le cahier des charges fixé par la collectivité, il faut que le pro-



Le métro VAL (véhicule automatique léger) de Toulouse, technologie privilégiée pour Bordeaux. TOLOUSE/MÉTROPOLIS

viennne compléter l'armature durable de transports (tram et bus) et soulager les zones en tension. Il pourrait donc traverser six communes de la Métropole (Lormont, Cenon, Floirac, Bordeaux, Talence, Pessac) en s'arrêtant dans 15 ou 16 stations. Une interrogation demeure sur la desserte de la barrière Judaïque. Un bout de ligne Buttinrière sur la rive droite (Brazza, Bastide, Niel) jusqu'à l'Aréna. Pour franchir la Garonne, le métro passera dans un tunnel sous le pont Vau pour rejoindre, rive gauche, le quartier Euratlantique qui, à terme, accueillera 50 000 habitants, une ville

dans la ville. Le métro desservirait ensuite la gare Saint-Jean, la Victoire, Méridadeck, l'hôpital Pellegrin avant de piquer sur Talence (La Médoquine), Béthanie et le domaine universitaire, pour un terminus à Pessac Saïge. L'itinéraire affiche une vraie dimension métropolitaine et a le mérite d'éviter soigneusement l'hypercentre bordelais.

Report
À ce stade des études, le cabinet Artelia a modifié, encore à gros traits, des prévisions de fréquentations. Un potentiel d'environ 157 000

voyageurs par jour est attendu. Mais cela ne bouleverse pas les usages. Il pourrait capter 45 800 usagers des transports publics chaque jour et donc soulager les bus et les tramways. Cette ligne de métro pourrait faire baisser de 22 000 le nombre de trajets journaliers en voitures sur plus de 3 millions, soit une baisse autour de moins de 1 %. Mais aussi faire décroître l'usage du vélo.

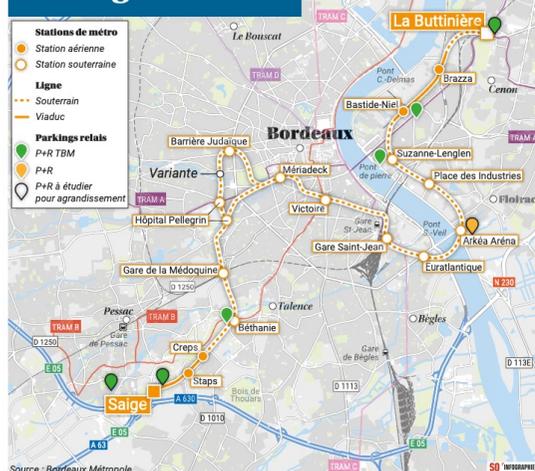
Des données à prendre avec des pincettes en attendant les conclusions du dernier étage de la fusée : l'étude socio-économique attendue en fin d'année. « L'est peu probable que la création d'un ligne de

des mobilités qui nous mène en 2030, nous allons étendre la réflexion jusqu'en 2040, faire de la prospective et regarder les choses froidement pour améliorer la mobilité ».

Dubitatif
Clément Rossignol Puech, vice-président écologiste en charge des transports, se dit « déjà par cette étude. Sur les prévisions de fréquentation, il n'y a pas d'effet waouh. Les chiffres sont assez décevants. L'impact est minime. Le coût est aussi un sujet : 2,5 milliards, sans l'achat du matériel roulant. Cela porte la dépense à 3 milliards d'euros, c'est ce que nous avons investit sur toute cette mandature. Je reste dubitatif sur l'intérêt d'un métro. Allons jus-

qu'au bout des études pour se prononcer ». Emmanuel Sallaberry, conseiller délégué en charge du métro, n'a pas la même lecture : « J'y vois un engagement à poursuivre. Cette étude démonte quelques contre-vérités, sur la faisabilité technique, sur le prix. On ne le finance pas avec des emprunts ordinaires, il y a des options à saisir, des montages à inventer comme une société de projet. C'est le moyen de transport le plus sûr, le plus fiable, dont les produits couvrent l'exploitation. Cela oblige la Métropole à faire un choix. Nous avons la seule opportunité de nous projeter vers les quinze prochaines années. Et nous le soumettons aux électeurs aux prochaines élections municipales. Quel est le contre-projet de ceux qui s'y oppo-

Le tracé de la ligne envisagée



Source : Bordeaux Métropole

métro améliore la congestion routière de manière significative », indique la Métropole. Ces derniers mois, le métro fait naître des vocations tardives de spécialistes du sous-sol bordelais. Des experts au doigt mouillé. L'étude validée hier en bureau de la Métropole éclaire sur ce point. Il est possible de faire passer un métro sous terre sans devoir enlever la ville s'effondrer. Un système « bitube », avec des stations au milieu à 30 mètres de profondeur, serait privilégié précisément pour répartir la charge et éviter les vibrations du sous-sol. Mais là encore, la troisième phase d'études auscultera le sous-sol du tracé retenu.

Juge de paix
Faire un métro est techniquement possible. Se pose alors une question cruciale : son prix, ces collinaires : le jeu en vaut-il la chandelle ? La Métropole en a-t-elle les moyens ? Pour le coût, Artelia met sur la table un montant de 2,5 milliards d'euros hors taxe. « On est sur un projet de dix-quatre ans, le prix affiché aujourd'hui ne sera pas celui de l'aterrissage. Si atterrissage il y a, on sera davantage vers 4 ou 5 milliards », constate un proche du dossier. Le débat budgétaire qui s'est tenu à la Métropole il y a quelques jours interroge sur la capacité financière à réaliser cet investissement. La majorité demandait le maintien des in-

vestissements, malgré la dégradation de ses ratios sur les mobilités (hors métro), le logement, le développement économique et la transition écologique, quand l'opposition s'inquiétait de la capacité à investir dans les années à venir. Au-delà du débat philosophique sur la viabilité ou l'innanité d'un métro, la question de son financement pourrait être le juge de paix. Suite au prochain épisode. À noter, un détail pas anodin de ce feuilleton : la technologie retenue serait un VAL (véhicule automatique léger), un métro sur pneumatique, la même que dans les années 1990... Comme si l'histoire, au moins locale, n'était qu'un éternel recommencement.

« Pas d'effet waouh », « un engagement à poursuivre », les élus réagissent

Le débat sur le métro devrait occuper Bordeaux Métropole jusqu'à la fin de l'année et probablement s'inviter dans la campagne des municipales. C'est en tout cas l'intention de ses défenseurs

Deux heures de débats intenses entre les maires dans le huis clos du bureau de Bordeaux Métropole pour arrêter le tracé d'une encore hypothétique ligne de métro et débattre de son opportunité. Cette seconde étude, en attendant la troisième, n'a manifestement pas fait bouger les lignes entre ses défen-

seurs, ses opposants et les agnostiques. Christine Bost, présidente socialiste de Bordeaux Métropole, explique : « C'est une étape, on ne met pas le sujet sous le tapis. En fin d'année, chacun disposera de tous les éléments d'aide à la décision. Les études vont se poursuivre, elles nous permettront d'y voir plus clair

sur le taux de rentabilité de l'investissement. La question financière est très importante. » La présidente indique que la dernière phase d'étude sera rendue à l'automne, « avec tous les éléments en main pour objectiver une décision pour poursuivre ou non le projet de métro. Nous avons un schéma

sent ? Le schéma des mobilités de la Métropole ne nous a pas ébahis. »

Sceptique
Pierre Hurmic, le maire écologiste de Bordeaux, indique que « cette étude, sérieuse, me conforte dans mon scepticisme. Le coût présent n'intègre pas le matériel roulant, les acquisitions foncières qu'il faudra faire, notamment le centre de maintenance sur 4 hectares. Le métro toulousain devait coûter 1,7 milliard, il a fini à 3,2 milliards... Un kilomètre de métro coûte environ 10 fois plus cher qu'un kilomètre de tramway. Et cela fera trois ou quatre milliards dépensés pour résoudre 0,6 % du trafic automobile... L'urgence des urgences, c'est le RER métropolitain, permettez au Sud Gironde, au



Pierre Hurmic, le maire de Bordeaux, et Christine Bost, présidente de la Métropole. GUILLEAUME BONNAUD/SO

Nord Gironde d'accéder à la métropole par la voie ferroviaire. Ce métro sera sans incidence sur les terri-

toires voisins. Arrêtons de croire que c'est un remède miracle ».

Xavier Sota