

Métropole | Bordeaux Métropole : le métro à l'arrêt



Un métro bordelais : et pourquoi pas ? En septembre, la métropole a obtenu les résultats d'une étude de faisabilité de 137 pages sur la construction d'une ligne souterraine au sein de la métropole bordelaise. Si elle avait acté la faisabilité du projet, elle avait aussi pointé du doigt son coût très important et les nuisances apportées par l'étendue des travaux. Ce vendredi, le président de la collectivité et maire du Bouscat, Patrick Bobet, a pourtant choisi de calmer les ardeurs : c'est faisable, mais pas pour tout de suite. État des lieux.

C'est l'histoire d'une annonce qui ressemble quand même fortement à ce que, dans le jargon, on appelle un "rétropédalage". Elle commence avec une étude réalisée pour Bordeaux Métropole par un élève de l'école des ponts ParisTech. Elle contient plusieurs conclusions intéressantes sur l'idée d'une ligne de transports souterrains sur la métropole, résumés par son président Patrick Bobet lors de sa conférence de presse de rentrée : une faisabilité technique et une réalisation jugée "pertinente" compte tenu de la croissance démographique (1,5% par an, 875 000 déplacements quotidiens d'ici 2030) mais un coût (1,4 milliards d'euros) et les importants travaux nécessaires, notamment pour construire les stations.

Quatre tracés ont été étudiés : Une ligne reliant Pessac-Alouette à Lormont-Buttinière (16,5 kilomètres pour onze stations), une ligne Campus-Carreire/Stade Matmut Atlantique (16 kilomètres pour neuf stations), une ligne Auchan-Bouliac/Gare de Cenon (seize kilomètres pour dix stations) et enfin une ligne Auchan-Bouliac/Stade Matmut (14 kilomètres pour dix stations). L'une des quatre (Auchan-Bouliac/Stade Matmut) avait été identifiée comme la plus pertinente (113 500 voyageurs par jour en prévisionnel). À l'annonce de ce projet, la classe politique locale n'a pas manqué de réagir. Le maire de Talence Emmanuel Sallaberry et le vice-président de la métropole en charge des transports Christophe Duprat étaient plutôt dans le camp des "pour", le maire de Lormont et celui de Bordeaux dans celui des "contre" pour ne citer que les plus évidents - l'un parce que le pont Simone Veil tarde, l'autre parce qu'il est le "maire du quotidien" et aussi un peu effrayé par le coût, qui avoisine les deux milliards si on ajoute le matériel roulant.

Le projet à cinq milliards

La veille du conseil métropolitain de ce vendredi, le PCF (Parti Communiste) de Gironde allait, lui, encore plus loin dans l'hypothèse et proposait un tracé de 38 kilomètres avec deux lignes (la première reliant le Stade Matmut à

Villenave d'Ornon et la seconde reliant la mairie de Lormont à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac) avec un coût estimé à 5,3 milliards d'euros sur cinquante ans. Pour argumenter, les élus départementaux proposaient même un plan de financement permettant de dégager 150 millions d'euros par an : taxe sur les bureaux (50 millions), contribution annuelle de 20 millions de la métropole, taxe sur les billets d'avion (15 millions), taxe sur les parkings d'hypermarchés (dix millions) et un relèvement de la taxe de séjour (5 millions d'euros), aide de l'État (20 millions) et encore une autre taxe sur les bureaux, cette fois sur ceux basés en Ile-de-France, pour arriver au compte, le PCF argumentant par le fait que certaines de ces mesures avaient déjà été mises en place pour financer le projet du Grand-Paris. Pour le président de Bordeaux Métropole, "ce plan de financement est intéressant parce qu'il ouvre des pistes nouvelles. Même 1,4 milliards, si nous devons le faire, nous irions chercher de nouvelles recettes. Sur le projet à cinq milliards sur cinquante ans, je pense qu'on n'aura pas besoin d'autant. La moitié suffira largement".

D'autres wagons à raccrocher

Oui mais voilà, il y a un "mais". Ce jeudi, réunis en bureau, les élus de la métropole (après 17 interventions, preuve s'il en est que le sujet fait parler même au sein de l'hémicycle), ont fait retomber le soufflet, arguant que la collectivité "n'entend(ait) pas poursuivre par une phase d'analyse plus approfondie" sur la question. Et il ne faut que quelques métaphores (dont une qui sera certainement appréciée par les bricoleurs) à Patrick Bobet pour refroidir les ardeurs. "On s'est posés la question de savoir si c'était faisable et pertinent. L'étude a répondu à la question. Elle a aussi pointé le coût important et l'impact économique. C'est un outil qu'il ne faut pas remiser dans l'arrière-cour mais qu'on peut raccrocher au tableau de l'atelier et se dire "un jour peut-être", comme un recours. Ce n'est pas une grosse urgence, il y a plus important et plus immédiat comme le RER métropolitain. En bureau, personne ne s'y est vraiment opposé mais tout le monde a aussi dit que ce n'était pas l'urgence actuelle. Cela dit, le débat en conseil, sûrement au mois d'octobre, sera maintenu".

Aucun engagement formel, donc, mais une étude pour pas grand-chose, dont la transformation en actes aurait aussi pu chambouler le bon déroulement des futures campagnes, à six mois des municipales. De là à confirmer un rapport, le raccourci est un peu rapide. Questionné sur cette décision et le risque qu'elle soit interprétée par certains comme un manque de courage politique, Patrick Bobet dément : "le courage politique a été, a d'abord été de faire cette étude. Il y a vingt ans, la décision a été prise avec Alain Juppé de travailler en surface. Cette décision est toujours efficace aujourd'hui. Dans les chiffres de circulation du premier semestre, on voit que la situation est un peu moins catastrophique que celle de l'an dernier. La rocade reste un vrai problème. Même si ça fonctionne un peu, c'est un dossier plus urgent. J'ai proposé de remettre à plat le SDODM (Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains) avec un débat dès le mois d'octobre pour un vote qui n'interviendra sans doute pas avant la nouvelle mandature". Voilà un débat qui restera donc en surface.



Romain Béteille

Crédit Photo : aqui.fr

Publié sur aqui.fr le 29/09/2019

[Url de cet article](#)