

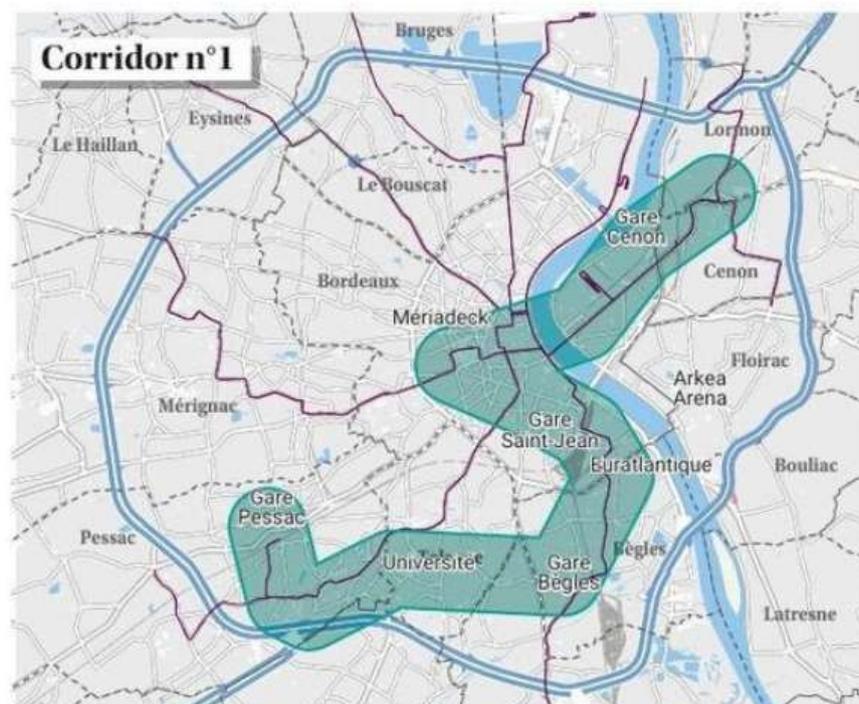
Métro : cinq corridors à l'étude

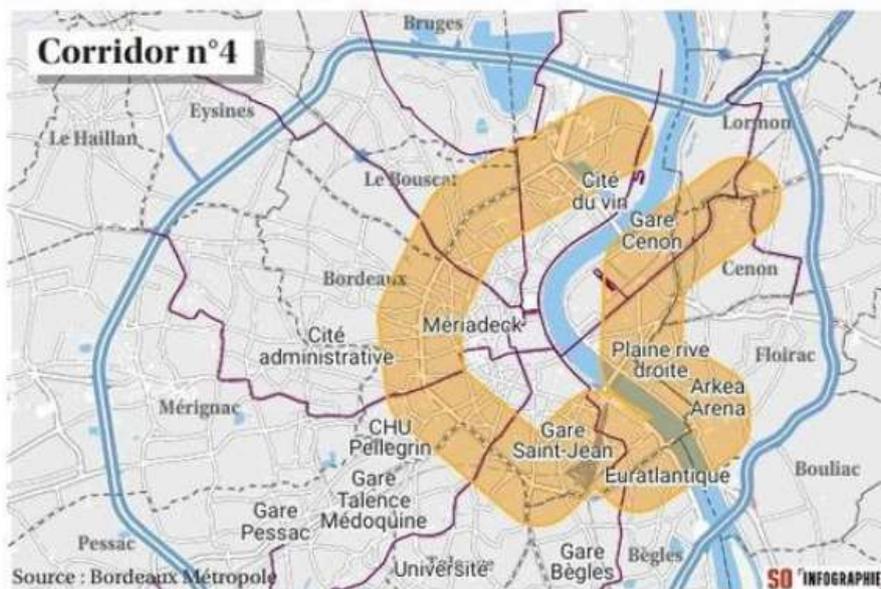
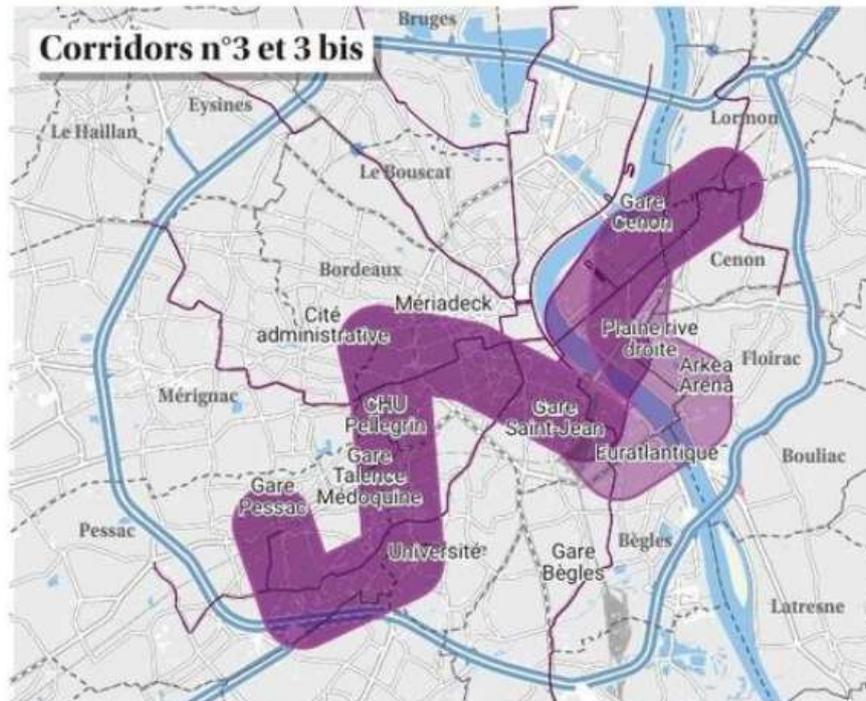
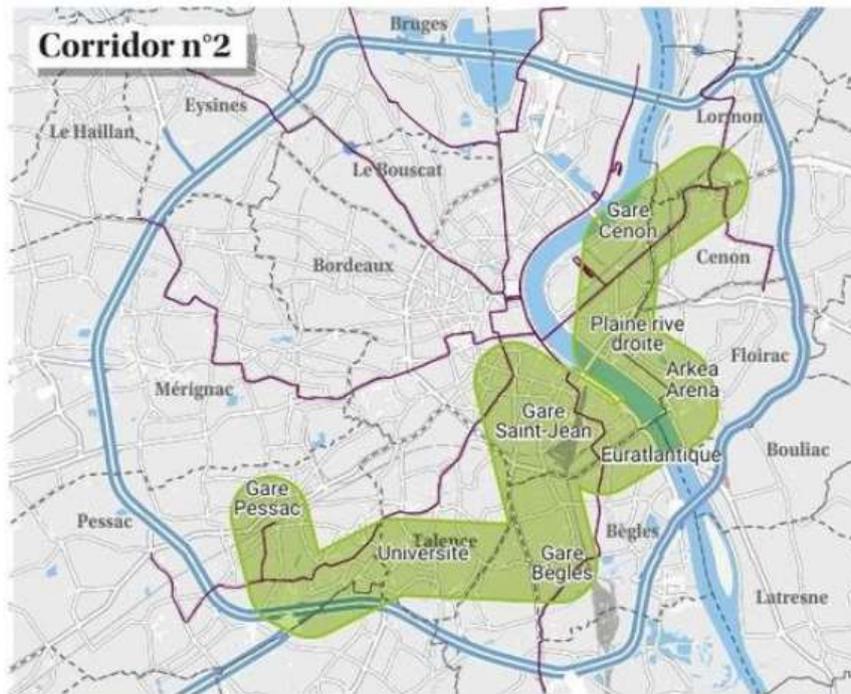
Denis Lherm d.lherm@sudouest.fr



Le métro VAL de Toulouse, rapide et efficace, souvent pris comme référence par les partisans d'un métro à Bordeaux. D. L.

Le cabinet spécialisé Artelia propose cinq corridors où un métro serait possible. Les élus de la Métropole vont maintenant en retenir deux, puis éventuellement un, avant de décider de faire... ou pas





Le cabinet spécialisé Artelia vient de livrer la première partie de l'étude commandée par Bordeaux Métropole sur la faisabilité d'une ligne de métro. En s'appuyant sur l'évolution de l'urbanisme et les hypothèses de fréquentation, il propose cinq corridors pertinents. Les quatre premiers partent de la rive droite, dans le secteur de Lormont Buttinière, et desservent le campus universitaire, avant de rejoindre la gare de Pessac, en connexion avec le réseau de RER Métropolitain. Ils desservent tous le centre historique de Bordeaux et la gare Saint-Jean. Deux bifurquent vers le nord pour rejoindre la Cité administrative et le stade Chaban-Delmas, alors que les deux autres prennent un axe sud vers Euratlantique et Bègles. Le cinquième corridor suggéré propose un tracé suivant la ceinture des boulevards. Les cinq corridors font plus ou moins 20 kilomètres de longueur.

À ce stade, ni la pertinence ni la faisabilité de cette ligne de métro ne sont démontrées, précise la Métropole. L'étude d'Artelia doit passer par deux étapes supplémentaires : le choix des deux corridors les plus pertinents, et l'étude approfondie du seul qui serait éventuellement décidé par la Métropole.

Deux corridors se détachent

Trois élus sont réunis au sein d'un Comité de pilotage pour encadrer les travaux du cabinet spécialisé : Clément Rossignol Puech (maire EELV de Bègles, vice-président la Métropole chargé des mobilités), Claude Mellier (PC, élue à Mérignac, vice-présidente aux infrastructures) et Emmanuel Sallaberry (maire centriste de Talence). Selon ce dernier, le Comité de pilotage estime que deux corridors semblent d'ores et déjà plus pertinents : celui qui dessert la rive droite, l'Arena de Floirac, Euratlantique, la gare Saint-Jean, l'hyper-centre de Bordeaux, la gare de Bègles et le campus universitaire ; et celui qui ajoute à ces dessertes Mériadeck, la Cité administrative, le stade Chaban et Talence Thouars.

« Faisable mais très cher »

Quels sont les objectifs d'une éventuelle ligne de métro ? Selon la Métropole, il s'agit de desservir le centre historique et les grands équipements (gare, hôpital Pellegrin, campus...), desservir également les secteurs en croissance (Euratlantique, la rive droite...), proposer un transport intermédiaire entre le cabotage lent façon tramway et le RER métropolitain, plus axé sur la grande banlieue. Dès le jeudi 23 mai, les élus de la Métropole devront se prononcer sur le choix des deux corridors sur lesquels les études doivent s'approfondir. Selon Claude Mellier et Clément Rossignol Puech, les études déjà menées sur le métro dans les années 1990 ont démontré qu'il n'y a pas d'obstacle technique insurmontable. La clé du projet est plutôt financière. « Un métro à Bordeaux, c'est faisable, mais c'est très cher », résume Emmanuel Sallaberry. Artelia n'a pas encore abordé la question du coût du projet, qui suppose de connaître le corridor retenu. « À Toulouse, la dernière ligne de métro est revenue à 130 millions d'euros au kilomètre, avec pas mal de parties en aérien. C'est sans doute le prix d'un métro aujourd'hui, donc on est sur un projet qui dépassera 3 milliards d'euros. À titre personnel, je pense que ce serait formidable qu'on puisse avoir un métro à Bordeaux. Mais il faut avoir les capacités financières de faire ce genre de projet », estime Christine Bost, maire PS d'Eysines, présidente de la Métropole.

De son point de vue, l'étude d'Artelia doit permettre de clore le débat qui tourne autour de Bordeaux depuis plus de trente ans sur le métro. Lors du rendu final, on saura si c'est techniquement faisable, à quel endroit c'est le plus pertinent et pour quel prix. « On pourra tourner la page du métro VAL », résume Emmanuel Sallaberry, en référence au projet soutenu par l'ex-maire Jacques Chaban-Delmas, puis abandonné en 1994 faute de majorité politique. « Bordeaux est l'une des grandes métropoles sans métro, il y a peut-être une frustration. Il nous appartient de conduire des études sérieuses qui n'évacuent rien de la faisabilité, la pertinence et la soutenabilité financière », dit encore Christine Bost.

« À Toulouse, la dernière ligne de métro est revenue à 130 millions d'euros au kilomètre, avec pas mal de parties en aérien »

L'ANTI TRAMWAY ?

Une seule ligne qui dessert d'entrée les sites les plus fréquentés (gare Saint-Jean, hypercentre, le campus...) franchit la Garonne, avec une quinzaine de stations pour aller plus vite : le projet de métro a des airs d'anti tramway. Il laisserait à ce dernier le cabotage lent, avec ses stations trop rapprochées, ses incertitudes (pannes, coupures, bouchons...). Le métro affiche une vitesse commerciale supérieure à 30 km/h, quand le tram plafonne à 18 km/h, voire 11 km/h dans le centre de Bordeaux.

Publié le 15/05/2024 – Sud-Ouest – Denis Lherm