

# Un métro dans la métropole ? Le retour d'un serpent de mer

Xavier Sota



*Les deux équipes ont été officiellement présentées par le directeur du CHU, Alexis Thomas, et la directrice adjointe de l'ARS Cécile Tagliana. THIERRY DAVID / SO*

On ne sait pas si le métro traversera un jour l'agglomération bordelaise, mais la question de sa création a traversé les siècles. Voilà un peu plus de quarante ans que la CUB, depuis renommée Métropole, en débat. Le projet surgit au mitan des années 1980. On note qu'en termes de mobilités, comme dans la mode, les tendances s'en vont, puis reviennent. Jacques Chaban-Delmas avait enterré le tram électrique de Bordeaux pour épouser la « civilisation automobile ». Mais face à la thrombose, la solution miracle tient en trois lettres : un VAL, un modèle de métro sur pneumatique entièrement automatisé censé sillonner le sous-sol de Bordeaux. S'engage une joute homérique entre « pro » et « anti » pendant une décennie. Faute de majorité politique, le projet est enterré en 1994. Un an plus tard, Alain Juppé, élu maire en 1995, s'appuie sur cet argument pour mieux lancer son tramway. Pendant vingt ans, les élus n'ont d'yeux que pour ce dernier. Mais tout le monde n'a pas renoncé. À l'instar de Trans'Cub qui, dans les années 1990, s'était employé à saper ce projet, l'association Métro de Bordeaux, constituée en 2018, dont le président Mickaël Baubonne défend un métro depuis 2009, prêche d'abord dans le désert. Avant que l'idée ne fasse son chemin.

Et croise celui de la droite métropolitaine. Elle se convertit au projet. Le groupe Métropole Commune(s) en fait même un cheval de bataille et y trouve un sujet pouvant cocher la case « projet métropolitain » pour les prochaines municipales. Pour répondre au « mur de 2030 », leur postulat est le suivant : si aucun projet de transport de masse n'est lancé, le réseau TBM ne pourra plus faire face à la demande. Ainsi le métro retrouve la lumière à la faveur de l'évolution de la gouvernance de la Métropole. L'opposition, mise hors jeu en début de mandat, est revenue sur le pré : retour au bureau (l'équivalent du Conseil des ministres de l'institution), ses maires se sont aussi vus confier des délégations. Dont une consacrée... au métro, confiée à Emmanuel Sallaberry, le maire de Talence. Pour marquer un nouveau départ et conforter cette « Pax Metropolitana » la majorité socialo-écologiste, pourtant frileuse sur le sujet, consent à une étude de faisabilité. Les premiers résultats ont été dévoilés hier.

## **Plus cher que le tram**

Dans un numéro d'équilibrisme, la Métropole ne s'est pas engagée pour un métro. Du moins pas encore. Après le débat sur les corridors, puis sur l'utilité de ce mode de transport, va se poser la question de son coût. Elle est cruciale, d'autant que la Métropole n'a plus bourse déliée. Or un métro coûte autour de 130 millions d'euros au kilomètre, là où le tram est à 25 millions. L'institution a-t-elle les moyens de financer ce projet ? Sans abandonner son autre priorité, portée par le RER Métropolitain : une solution de mobilité pour tout le département, qui combat la fracture territoriale. La décision sera prise en fin d'année. On devrait reparler du métro d'ici là et même au-delà. Comme en 1995, le métro devrait s'inviter dans les débats des prochaines municipales, en 2026.