

UN METRO POUR LA COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX



3



**Des circulations
maîtrisées**

4



**Une stratégie
d'avenir**

6



Le choix du métro

7



**Des techniques
éprouvées**

8



**Le métro...
évidemment.**



Jacques CHABAN-DELMAS
Maire de BORDEAUX
Président de la Communauté
Urbaine de BORDEAUX

DEMAIN LE METRO

Le développement des communications a toujours été, au cours de l'histoire, un moyen pour accroître le rayonnement des grandes cités. Aujourd'hui plus que jamais, la compétition économique et les besoins de déplacement imposent des équipements toujours plus performants.

La Communauté Urbaine de BORDEAUX, cinquième ville française, est aussi une ville européenne. Elle est reconnue pour sa vitalité, son patrimoine culturel, son université et ses activités de pointe. Elle a le devoir de promouvoir toutes les initiatives qui lui permettront d'aborder le XX^e siècle en toute sérénité.

Depuis 20 ans, la Communauté Urbaine a favorisé et organisé les circulations. Elle a entrepris une politique cohérente

des transports individuels et des transports en commun. Elle a su inventer, expérimenter et mettre en service des systèmes novateurs comme GERTRUDE, ou les bus articulés et prouver ainsi sa compétence.

Pour confirmer et dynamiser cette politique, une nouvelle étape du développement de l'agglomération est engagée. Le Conseil de la Communauté a adopté, à l'unanimité, le principe de création d'un métro automatique léger.

Le métro VAL qui a été retenu, permettra aux habitants de la Communauté Urbaine de se déplacer aisément et rapidement dans les zones les plus fréquentées de l'agglomération. Sa construction apportera un souffle nouveau à l'économie et plus particulièrement aux

secteurs des travaux publics et des constructions mécaniques.

Le métro est un des éléments essentiels du développement économique de l'agglomération. Il est le moteur de son rayonnement futur, un pas vers l'avenir. En améliorant très nettement les conditions de déplacement, il accroîtra encore la qualité de vie pour l'ensemble de la population.

Conscient de l'ampleur du projet, les élus ont décidé de créer "Métro Flash", le premier journal d'information sur le métro de la Communauté Urbaine de BORDEAUX. Il fera régulièrement le point sur les études, les décisions, les travaux engagés pour que le jour de son ouverture, le métro soit réellement "un métro pour toute l'agglomération".

M. Madarid

Le Conseil de la Communauté Urbaine de BORDEAUX a adopté le principe de réalisation du réseau de transports en commun de type VAL le 21 novembre 1986.

Cette décision de principe a été confirmée le 22 mai 1987 par le lancement des études relatives au choix de la première ligne, puis de son Avant Projet Sommaire (A.P.S.).

Les études sont menées sous la direction de la Cellule METRO, avec la participation des Services Techniques de la C.U.B., des Services Financiers, de la C.G.F.T.E., de l'Agence d'Urbanisme et de Recherche Bordeaux Aquitaine, du cabinet AUBERT, et des Services Techniques Métro de la Communauté Urbaine de LILLE.

Les sociétés retenues pour réaliser l'A.P.S. sont : MATRA TRANSPORTS, Société du Métro de MARSEILLE, Société d'Etudes et d'Équipements d'Entreprises, Bureau de Recherches Géologiques et Minières, Société d'Etudes Aquitaine Midi Pyrénées, Société d'Etudes Techniques Aquitaine Languedoc, Société Bordelaise d'Architecture, Société d'Etudes Techniques Industrielles.

Démarrage des travaux : 1990/91
Mise en service : fin 1994
Coût de la première phase : 3,4 milliards de francs

Métro Flash

supplément à Flash Communauté périodique d'information éditée par la Communauté Urbaine de BORDEAUX
Eplanade Charles de Gaulle
33076 BORDEAUX CEDEX
Téléphone : 56 98 91 92

Directeur de la publication
Jacques VALADE
Vice Président de la Communauté Urbaine de BORDEAUX

Comité de rédaction
Jacques BOISSIERAS
Service des Relations Publiques de la Communauté Urbaine
A. MARTET, A. LAMAISON

Conception-réalisation
Eugène I
TÉL : 56 91 31 66

Dépot légal 4^e trimestre 1986
N° Commission Paritaire 1005AI

U.F.I. 16-20 avenue G. Eiffel
33600 PESSAC
TÉL 56 36 24 20



Jacques BOISSIERAS
Maire d'ARTIGUES-PRES-
BORDEAUX
Vice Président de la
Communauté Urbaine
Président de la Commission des
Transports
Président du Groupe Métro

LE VAL POUR LA COMMUNAUTE URBAINE

Depuis 1968 les déplacements et les transports n'ont cessé d'augmenter. La Communauté Urbaine a fait le maximum pour que les transports en commun et l'automobile coexistent. Dix mille places de stationnement souterrain ont été créées et 30 000 places de stationnement de surfaces ont été aménagées. Le système de régulation du trafic GERTRUDE a permis d'écouler le maximum de circulation.

Les transports en commun ont été étendus dans les 27 communes de la Communauté. Les systèmes les plus attractifs ont été mis en place : un matériel de qualité, le tarif unique, une billetterie étendue aux transporteurs privés, le libre service, l'amélioration et la création de nouvelles lignes... L'arrivée des bus articulés a permis il y a dix ans de résoudre les problèmes de saturation sur les lignes 7/8 (Gare St Jean-Bacalan), 4 (Hauts

de Garonne) et 4/G (Facultés Gradignan). Le Mégabus prendra bientôt le relais.

Malgré ces progrès l'engorgement et la paralysie de la ville centre seraient inévitables si de nouvelles mesures n'avaient été prises.

Le choix du métro VAL est lié à la qualité du système et aux contraintes locales :

- un transport en site propre est nécessaire mais impossible à réaliser en surface dans le Centre Ville. Dès lors seul le passage en souterrain apporte une solution.

- le VAL en service à LILLE depuis 1983 est entièrement automatique. C'est le moins encombrant et le moins onéreux des métros. Sa vitesse commerciale est double de celle des bus et sa capacité six fois supérieure.

- les procédés modernes de creusement de tunnels permettent d'éviter les tranchées ouvertes et limitent les contrain-

tes des chantiers de surface.

Associé à une restructuration du réseau de surface, le VAL permettra de revivifier l'économie, de faciliter les échanges, et de redonner au centre ville l'irrigation nécessaire à une métropole régionale. La première ligne devrait être mise en service en 1994.

Les élus communautaires, soucieux d'un meilleur service public, ont l'ambition de mener à bien cette importante réalisation dans le cadre d'une fiscalité raisonnable, en concertation avec la population, les usagers et le monde économique auxquels elle est destinée.

J. Valade

DES CIRCULATIONS MAITRISEES

Le réseau de communication de l'agglomération bordelaise est le fruit de 20 ans de travaux et d'innovations.

Depuis sa création, la Communauté Urbaine a maintenu son objectif de développer de front les transports en commun et les transports individuels. Aucun système n'a été privilégié. C'est la complémentarité et l'efficacité qui ont été recherchées.

L'AUTOMOBILE

Le parc automobile est passé de 66 voitures pour 100 ménages en 1968 à environ 100 voitures pour 100 ménages aujourd'hui. Cette évolution a naturellement changé le paysage de la ville. Elle s'est étendue, les autoroutes et les voies rapides sont apparues, les parkings se sont multipliés, les déplacements ont fortement augmenté.

La Communauté Urbaine a, dès sa création, lancé de grands travaux pour améliorer la circulation.

La voirie communautaire s'est accrue au rythme de 20 km par an, pour atteindre 2200 km en 1988. La rocade périphérique rive gauche a été achevée en 1982. La construction de la rocade Rive Droite est en cours. Elle permettra de boucler, avec la construction du pont de l'île d'Arsins, la ceinture de l'agglomération.

Les faïsones Méridadeck/Boulevards, Pont Saint Emilion/Quai de Brazza, MERIGNAC/PESSAC ont été aménagées. Plusieurs itinéraires ont bénéficié et bénéficient encore d'un effort continu. Ce sont les axes AMBARES/BASSENS/BAS-FLOIRAC / LORMONT /CENON, MERIGNAC/PI-CHEY/PESSAC, TALENCE/BEGLES.

Enfin, les passages à niveau ont été supprimés, les voiries ont été rénovées, le "plan de jalonnement" permet de ne plus se perdre dans un territoire composé de 27 communes.

Pour rendre le réseau de circulation encore plus performant,

la Communauté Urbaine a inventé et mis en service GERTRUDE (Gestion Electronique de Régulation du Trafic Urbain Défilant les Embouteillages). Résultat : les usagers circulent deux fois plus vite, économisent 30% d'essence et le nombre d'accidents a été divisé par 3 sur les axes principaux. Dans le même temps, le trafic a augmenté de 1/3.

Après LISBONNE et REIMS, l'adoption de GERTRUDE par la ville de PARIS est la preuve la plus éclatante de la qualité du système.

14 parcs de stationnement, soit plus de 10000 places, ont été aménagés à BORDEAUX, mais aussi à MERIGNAC et à PESSAC.

Le centre de l'agglomération et les centres des communes de la Communauté Urbaine ont fait l'objet d'un vaste programme de voies piétonnières. Elles sont protégées contre l'environnement par les voitures et favorisent la mise en valeur historique et commerciale du centre-ville.

A l'heure du bilan, la Commu-

LES TRANSPORTS EN COMMUN

Le réseau de transports en commun de la Communauté Urbaine est l'un des premiers en FRANCE pour son niveau d'offre et ses performances.

Le temps des bus verts et des bus rouges est bien loin. Le temps des tickets achetés séparément aussi.

Pourtant, les services que nous utilisons aujourd'hui se sont construits progressivement ces 20 dernières années. C'est une suite de progrès et d'évolutions justifiées par l'accroissement quantitatif et qualitatif de la demande.

C'est d'abord l'unification des deux réseaux de transports, avec la création de la Communauté Urbaine. Le 1^{er} janvier 1971, tous les autobus sont devenus blancs et rouges.

C'est le tarif unique, le plus simple qui puisse être imaginé. C'est le premier couloir bus qui apparaît autour de la place Pey Berland. C'est GERTRUDE qui facilite la circulation des bus.

C'est la création des "parcs d'échanges", comme celui de La Buttinière à LORMONT. Ils permettent aux automobilistes de laisser gratuitement leur voiture, de prendre sur les lieux un bus, et d'être dans la ville centre un quart d'heure

plus tard. En 1979, c'est l'adoption des bus articulés et très vite la constitution du parc le plus important de FRANCE (137 articulés sur 510 véhicules).

Ce sont encore les navettes pour les déplacements internes dans les communes de la Communauté Urbaine.

Ce sont enfin les bornes d'appel qui permettent de prendre le bus à la demande.

Aujourd'hui, les bus circulent de 3h du matin à minuit, ils desservent 2700 points d'arrêt et parcourent chaque jour l'équivalent de 2 fois le tour de la terre.

Mais le réseau évolue encore, et des aménagements sont en cours pour accroître la qualité du service rendu.

La mise en place d'un système électronique "d'aide à l'exploitation" (le S.A.E.) permettra de contrôler et de réguler la vitesse des bus.

La mise en service prochaine du MEGABUS viendra compléter cette modernisation spectaculaire de notre réseau de transports.



DES TECHNIQUES EPROUVEES

Le métro VAL fonctionne depuis plusieurs années. On connaît les différents ouvrages à réaliser, leurs dimensions, leurs performances et les méthodes de mise en œuvre. Les entreprises et les collectivités ont expérimenté les techniques de construction les plus modernes.

EN SITE PROPRE

Le principe même du VAL suppose que toute la ligne soit en site propre intégral. Il ne peut se mêler aux autres circulations, aucun franchissement de carrefour, aucune traversée des voies ne sont possibles.

Si ces conditions sont respectées en souterrain, une circulation aérienne classique conduirait à protéger les voies de toute intrusion. Il faudrait qu'elles soient dénivellées par rapport aux voies existantes et que des grillages infranchissables soient mis en place. L'ampleur des travaux nécessaires est considérable et fait qu'il est préférable de choisir une solution en viaduc. Elle a l'avantage de s'adapter plus facilement au terrain et de ne pas constituer une véritable

"coupure" dans la ville. Les circulations des piétons et des automobiles ne sont pas interrompues.

Les types d'ouvrages et leurs dimensions sont définies en fonction des possibilités du terrain, des contraintes d'exploitation et du confort des voyageurs. Ils sont donc souterrain ou aérien, à une ou deux voies, et prévoient tous des cheminements latéraux de sécurité le long des voies. En cas d'urgence, les voyageurs peuvent

sortir des véhicules et rejoindre la station la plus proche. Dans ces conditions, les souterrains ont une largeur de 4,40 m à 6,15 m selon qu'ils ont une ou deux voies, et les viaducs font moins de 7 m. Quant aux stations, leurs dimensions sont fonction de la fréquentation. Elles seront réalisées avec des quais de 26 m, en prenant toutes les dispositions pour un allongement ultérieur. Ces dimensions réduites facilitent encore l'insertion du VAL dans la ville.

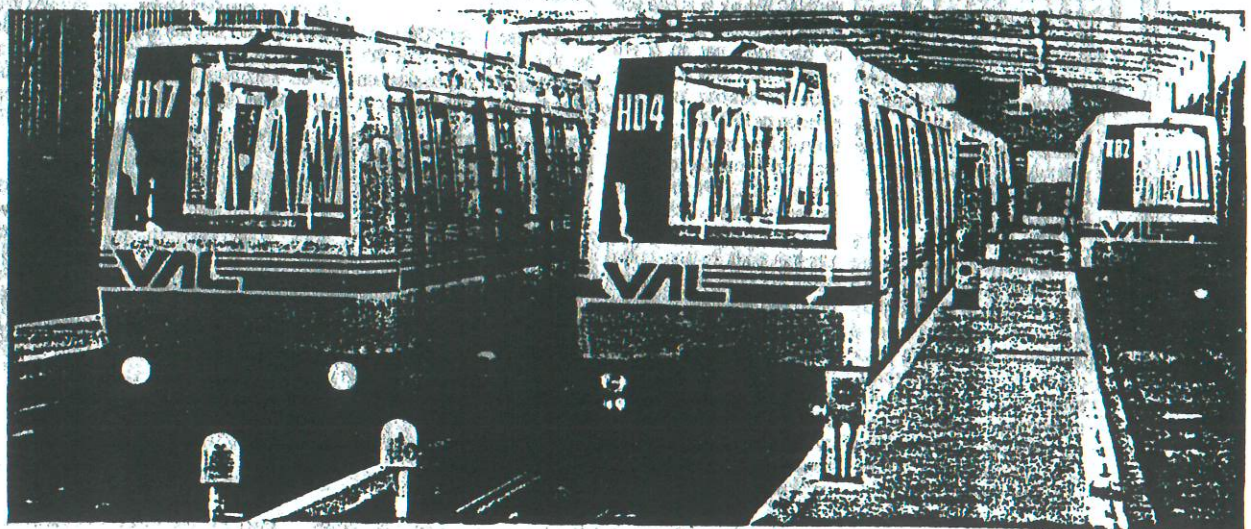
LE TUNNELIER

Le VAL circulera en souterrain dans le centre ville. C'est un grand chantier qui s'annonce. La vie de l'agglomération ne sera pas bouleversée pour autant : le tunnelier est déjà à l'œuvre

Ce n'est pas encore le métro que l'on construit mais la conduite d'évacuation des eaux CAUDERAN-NAUJAC. La comparaison est réaliste. Tout d'abord parce que la technique du tunnelier, plus connue chez nous sous le nom de BELPHEGOR, est habituellement réservée à la construction des métros. Ensuite parce que le CAUDERAN-NAUJAC est un très gros chantier qui se déroule sous nos pieds, hors de la vue. Qui se doute aujourd'hui qu'à 12 m de profondeur, et sur 2 km de long, une machine met en place une conduite de 4,50 m de diamètre. De la Barrière du Médoc, elle passe sous la rue David Johnston, le Jardin Public, le Cours Xavier Arnoz et rejoint les quais. 4,50 m, c'est le diamètre du tunnel nécessaire au passage d'une rame de métro VAL.

Le tunnelier est une énorme machine qui creuse d'abord le sol, qui évacue ensuite les déblais, qui construit le tunnel au fur et à mesure de la progression. Seuls sont nécessaires quelques points d'accès et d'évacuation. Le système a été utilisé à ANVERS, BERLIN, ROME, LYON et LILLE. Il évite le creusement de tranchées et l'interruption de la circulation. Les nuisances sur l'environnement sont réduites et la tranquillité des riverains préservée.

La Communauté Urbaine réalise une expérimentation grandeur nature de ce que sera le creusement du métro. Sa maîtrise du système, la reconnaissance du sous-sol de l'agglomération, l'utilisation réussie de techniques sophistiquées sans perturbation de la vie de surface, sont les meilleures garanties qui puissent être données aux habitants.



LE TUNISIEN

LE CHOIX DU METRO

Le métro s'est imposé comme le seul système de transport moderne, adapté à la taille et aux besoins futurs de la Communauté Urbaine.

DE NOUVEAUX DEFIS

L'agglomération de BORDEAUX est la 5^e ville française. La population est passée de 500 000 habitants en 1962 à 600 000 aujourd'hui. Elle devrait atteindre 700 000 habitants d'ici l'an 2010.

La ville de BORDEAUX qui ne représente qu'un dixième de la superficie de la Communauté Urbaine, concentre à elle seule 1/3 de la population et plus de la moitié des emplois. Dès lors, les déplacements sont difficiles tant pour les résidents du centre, que pour les habitants de l'agglomération qui viennent y travailler, faire leurs achats ou s'y distraire. Dans l'avenir, la situation pourrait encore s'aggraver. En effet, l'augmentation constante des besoins s'exprime aussi bien dans l'accroissement du trafic automobile (+2,7% par an) que dans celui des usagers des transports en commun (+3% par an). Mais la demande n'est pas seulement quantitative. Les habitants recherchent une qualité de service toujours plus grande : des transports encore plus rapides, encore plus nombreux, encore plus confortables, encore plus proches...

Les besoins locaux sont essentiels. Mais ils ne doivent pas faire oublier que BORDEAUX, métropole régionale, devra affronter la concurrence européenne. Où iront les emplois, sinon dans les villes les plus attractives. Quelles seront les villes les plus prospères sinon celles qui auront su construire leur développement.

Par sa renommée, son équipement et ses services, sa situation dans l'ouverture du marché commun vers l'ESPAGNE et le PORTUGAL, BORDEAUX se hisse au niveau des villes européennes. La Gare Saint Jean, 3^e gare de province après LYON et MARSEILLE s'apprête à accueillir le TGV en 1990. 18 allers et retours quotidiens relieront BORDEAUX à PARIS. Dans ces conditions, le trafic passera de 4,4 millions de voyageurs par an aujourd'hui, à 5,2 millions en 1992 et plus de 6 millions en l'an 2000. L'aéroport de BORDEAUX MÉRIGNAC est sur la même voie puisqu'il a atteint les 2 000 000 de passagers par an, 2 ans avant la date prévue. Il enregistre une des plus fortes progressions de FRANCE. Enfin, le bouclier total de la rocade et l'extension des autoroutes vers LYON vont générer de nouvelles circulations.

Les transports doivent aujourd'hui affronter de nouveaux défis. Les besoins sont locaux, régionaux, nationaux et européens et ne peuvent être satisfaits séparément. La qualité des circulations doit s'accroître dans des proportions énormes pour que l'agglomération conserve sa qualité de vie et continue à se développer.

LE VAL, UN METRO LEGER

Quand ils ont opté à l'unanimité pour le métro, les élus de la Communauté Urbaine ont été les performances du VAL, le métro français conçu par MATRA. En service depuis 1983 à LILLE, le VAL est devenu le moyen de transport de l'an 2000.

La Communauté Urbaine de LILLE, s'est la première lancée dans l'aventure du VAL. Ce qui au départ était un défi, est maintenant une référence. 30 millions de voyageurs l'emprunteront chaque année, la fréquentation des transports en commun a augmenté de 50%, la circulation automobile a nettement diminué. Le succès appelant le succès, les USA, pays de référence en matière de transports, ont adopté le VAL pour CHICAGO, JACKSONVILLE et ATLANTA, bientôt DALLAS et BOSTON. Le VAL, est aussi présent à TAPEH, capitale de l'île de TAIWAN. Plus près de chez nous, c'est le choix de STRASBOURG, de TOULOUSE et le projet de liaison PARIS-ORLY.

Le VAL apporte une solution adaptée aux problèmes de transports des villes moyen-

nes, notamment de BORDEAUX. Il est tout d'abord en "site propre", c'est à dire indépendant des conditions de circulation de surface. Cela lui permet de garantir une vitesse commerciale élevée (30 à 35 km/h) avec une grande régularité de passage. Il est ensuite totalement automatique et ne nécessite aucun personnel embarqué. Les coûts d'exploitation sont ainsi diminués, et la fréquence de passage peut être adaptée instantanément aux variations de la demande.

Les travaux d'infrastructures d'un métro représentent à peu près les 3/4 de son coût. Là encore, le VAL s'impose comme le seul métro adapté à une ville moyenne, et à ses capacités de financement. Son faible gabarit (2,06 m) permet en effet de réduire la taille des ouvrages à construire. Ces éco-

nomies ne se font pourtant pas au détriment de la capacité de transport, puisqu'elle peut atteindre 9000 passagers par heure.

FICHE D'IDENTITE

- Une rame de 2 voitures :
- Longueur : 26 m
- Largeur : 2,06 m
- Hauteur : 3,25 m
- Poids : 31 tonnes
- Capacité d'une rame :
- 154 passagers en charge normale, 208 passagers en charge exceptionnelle
- 9000 passagers par heure en charge normale
- Vitesse :
- Vitesse normale en ligne : 60 km/h
- Vitesse maximale : 80 km/h
- Vitesse commerciale : 30 à 35 km/h

TOUT AUTOMATIQUE

Le VAL est le premier métro totalement automatique au monde. Il fonctionne sans conducteur ni surveillant à bord.

Inquietant ? Non, pas si l'on connaît le rôle du PCC, le Poste de Commande Centralisé. C'est véritablement l'âme du métro, la garantie de la plus grande sécurité.

La vaste salle du PCC semble tout droit sortie d'un film de science fiction. Des dizaines d'écrans vidéo, des boutons et

des clignotants partout, un grand pupitre de commande et quelques personnes qui s'affairent. Elles veillent. Elles contrôlent le fonctionnement du métro. Les rames circulent seules. Le personnel du PCC, est là pour surveiller leur marche, et adapter leur fréquence à la demande. Il suit les déplacements sur

un grand tableau, et contrôle les stations sur les écrans vidéo. Il peut aussi intervenir si une panne se produit. Il dispose alors d'un véritable arsenal de moyens informatiques, de télémesures, de télécommandes et d'équipes d'entretien pour pallier à tout problème. Il est en communication directe avec E.D.F., les pompiers et la Police.

Le second avantage du VAL est la surveillance par caméra vidéo de toutes les lignes et de toutes les stations. Les usagers sont ainsi en sécurité. Ils peuvent à tout moment communiquer avec le PCC par des interphones. Le VAL n'est pas pour autant inhumain. Des équipes d'agents d'exploitation circulent en permanence. Elles peuvent intervenir n'importe où et n'importe quand.



LE METRO... EVIDEMMENT

Rapide, sûr, confortable, le VAL est le "métro pour tous". Impossible de ne pas le prendre

J'AI PRIS LE VAL

L'image du métro est souvent négative. Les gens n'ont qu'une vague idée de ce que peut être une station, le passage sous terre inquiète, la technique rebute.

Mais il faut être allé à LILLE et avoir pris le VAL, pour savoir ce que sera le métro bordelais.

Filen de commun avec le métro parisien. Les stations sont 4 fois moins grandes, les accès sont simples, pas de dédales de couloirs, pas de "vie souterraine".

Si ce n'est un panneau d'indication facilement réparable, rien ne distingue l'entrée des stations d'un accès de parking souterrain. Seul un escalier mécanique double le traditionnel escalier et un ascenseur permet aux personnes à mobilité réduite d'accéder à la station. Ainsi, plus de problèmes pour les handicapés, pour les personnes âgées, pour les mamans avec un landau ou les bras chargés. L'objectif du métro VAL est d'être accessible à tous. Pas de guichets qui ne vous déli-

vent que lorsque vous avez introduit votre ticket, mais simplement des bornes comme dans les gares. Pas de couloirs sans possibilité de retour.

A l'intérieur vous pouvez choisir votre destination, en changer au besoin et sans problème de billet.

Vous descendez sur le quai et êtes alors impressionné de voir les voies derrière une cloison vitrée. Là, votre appréhension disparaît. Des portes palières assurent une séparation totale entre le quai et les voies. Elles ne s'ouvrent que lorsqu'une rame s'est arrêtée en station. Aucune chute sur la voie, qu'elle soit volontaire ou accidentelle n'est possible. Les portes du métro et les portes palières s'ouvrent en mé-

me temps, libérant le passage. Les quais et le plancher des voitures sont à la même hauteur pour faciliter encore l'accessibilité. La rame de métro démarre lorsque toutes les portes sont fermées.

Dans les voitures pas de gigantisme non plus. Un grand sentiment de sécurité que même l'absence de conducteur ne peut troubler. Les arrêts sont clairement indiqués, c'est encore plus simple que le bus.

Quand on quitte le métro, que l'on est arrivé, ou que l'on monte directement dans un bus, on garde un sentiment de rapidité et de facilité. La démesure que l'on redoutait n'existe pas, la "crainte du métro" non plus. Le métro est à taille humaine

Métro

PLUS SOUVENT, PLUS VITE

Dans toutes les villes qui se sont équipées, le métro a très nettement amélioré les communications. Les déplacements sont plus nombreux, plus faciles et plus rapides.

Aujourd'hui, les habitants de la Communauté Urbaine font chacun en moyenne 90 déplacements en bus chaque année. Avec le métro, on prévoit que ce nombre sera de 110 en 1995, soit une augmentation de la mobilité de 20%. Dans le même temps, le bus ne pourrait supporter qu'un accroissement de 3%.

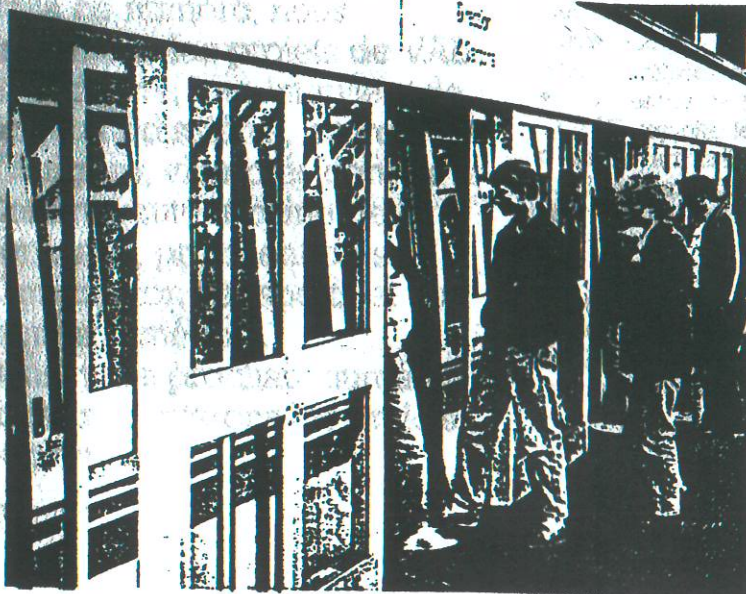
Et ce sont là des chiffres très prudents, si on les compare à ce qui s'est passé dans d'autres grandes villes. A NANTES, la mise en place du tramway, réputé moins attractif que le VAL, a entraîné un accroissement de la mobilité de 20 à 25%. A LILLE, LYON et MARSEILLE, l'ouverture de la première ligne de métro s'est accompagnée d'une augmentation de fréquentation du réseau de plus de 30%. A TOULOUSE, les prévisions conduisent à 28% de mobilité en plus.

Les avantages du métro sont tels, que les habitants ont tôt fait de le préférer aux autres moyens de transports, et de se déplacer plus souvent. On

devrait ainsi atteindre 68 millions de déplacements par an en 1995 contre 54 millions aujourd'hui.

Mais le métro c'est aussi et surtout la rapidité des déplacements, quelles que soient les conditions de circulation. Les temps de trajets seront nettement améliorés tant pour les liaisons en VAL que pour celles avec correspondances. 10 millions d'heures seront gagnées chaque année. Pour être plus clair et plus près des préoccupations de chacun, il faut savoir que la liaison Grand Parc/Quinconces/Victoire/Saint Jean sera 3 fois plus rapide qu'aujourd'hui, que la liaison Grand Parc/Quinconces/Mériadeck et son prolongement jusqu'au CHR sera presque 3 fois moins longue.

Tous ces avantages s'accompagneront d'une amélioration de la circulation routière, et chose très importante pour l'agglomération, d'une diminution de la pollution atmosphérique et du bruit.



LIAISONS	temps (mn)		gain (mn)
	actuel	avec VAL	
Gd Parc-Quinconces-Mériadeck	25	10	15
Gd Parc-Quinconces-St Jean	30	11	27
Gd Parc-Quinconces-C.H.R.	35	14	21



« Le VAL pour éviter la paralysie »

INTERVIEW

VAL, métro léger, tramway... Lille, Bordeaux, Toulouse, Strasbourg, Nantes, Grenoble, Reims, Rouen, Rennes, Brest,... Qu'elles aient retent l'une ou l'autre des technologies existantes, ces villes ont fait un choix : celui du transport collectif en site propre pour développer leur réseau urbain, certainement le transport de l'avenir.

Dans ce numéro, nous présentons les projets de VAL et, ci-contre, une interview de Jacques Boissières, maire d'Artigues, vice-président de la Communauté urbaine de Bordeaux, président de sa Commission transports et du groupe « métro ».

Dans notre prochain numéro, nous présenterons les projets de tramway.

Transport public :

« Quelles raisons expliquent le choix du VAL pour l'agglomération bordelaise ? »

Jacques Boissières : « Lorsque la communauté urbaine de Bordeaux a été créée, en 1968, elle rassemblait 27 communes et 600 000 habitants : 300 000 à Bordeaux même et 300 000 en périphérie. Aujourd'hui, l'agglomération compte toujours 600 000 habitants, mais le poids prépondérant se trouve désormais en périphérie puisque Bordeaux ne totalise plus que 200 000 habitants. Première raison donc : de nouveaux équilibres démographiques au sein de l'agglomération.

Deuxième raison : un réseau urbain surchargé, à la limite de la saturation. Trois lignes sont aujourd'hui à l'extrême de leurs possibilités, dont la « ligne des Cours », avec dix millions de voyageurs par an. Le réseau de Bordeaux de la CGFTE exploite le premier parc d'autobus articulés de France (137 sur 510 véhicules). Un premier pas sera fait au printemps prochain avec l'arrivée de dix Mégabus à trois caisses, pour nous permettre d'attendre le métro. Mais, de toute évidence, il fallait passer au cran supérieur et c'est pour cela que nous nous sommes orientés vers un transport en site propre, le VAL en l'occurrence. Pour nous, ce choix doit permettre à Bordeaux de maintenir et d'amplifier son rôle de capitale régionale et d'offrir les meilleures conditions de transport possibles aux Bordelais. »

« Quel est le coût total du projet, et comment comptez-vous financer sa réalisation ? »

« Tel qu'il se présente aujourd'hui avec ses deux lignes sur onze kilomètres, seize stations dont une de correspondance, le projet est estimé à 3,6 milliards de francs (au 3 décembre 1987). Le matériel roulant et l'ensemble des équipements sont évidemment compris dans ce total.

Pour le financer, nous utiliserons les moyens qui sont à notre disposition : le versement-transport, les tarifs et la fiscalité locale.

Le versement-transport a été porté à 1,15% au 1^{er} avril 1988 ; il atteindra 1,30% dans deux ans et 1,50% dans les quatre ans, à l'achèvement de travaux.

Nous avons, à Bordeaux, des tarifs en dessous de la moyenne des agglomérations françaises correspondantes, et c'est par un « rattrapage », plus que par une véritable augmentation des tarifs, que nous financerons cet important investissement. Encore faut-il que nous ayons ici les mains libres. J'espère que ce sera bientôt le cas.

En ce qui concerne la fiscalité locale, une étude récente, confiée à un organisme extérieur, nous permet d'espérer disposer d'un volant supplémentaire d'investissement pour les dix années à venir, ce qui nous permettra d'assurer le financement du VAL sans « mordre » sur les autres secteurs d'investissement de la Communauté. La fiscalité locale sera néanmoins sollicitée



en douceur, et de manière très progressive, pour nous permettre d'assurer sans heurts le financement de la deuxième ligne.

Enfin, nous comptons évidemment sur l'augmentation de la fréquentation : l'expérience montre que les investissements en site propre (métro, VAL, métro léger, tramway...) « tirent » le nombre de voyageurs vers le haut. A Bordeaux, nous pensons que la première année de mise en service du VAL verra une progression des personnes transportées de 25%, avec en conséquence des recettes en augmentation. »

« Avez-vous été critiqué pour ce choix ? »

« Les trois décisions qui ont présidé au choix du VAL ont été prises à l'unanimité du Conseil de communauté, toutes tendances politiques confondues.

En ce qui concerne le milieu industriel et commercial, les négociations que nous avons menées avec ses représentants nous ont permis d'obtenir leur accord sur l'augmentation du versement-transport, et nous n'avons rencontré aucune difficulté.

Pour informer plus complètement la population, nous avons fait venir en juin dernier une rame du VAL de Lille à la Foire de Bordeaux. Succès total ! Les gens ne se demandent pas s'il faut ou non un VAL, mais quand il entrera en service !

J'ajoute que les communes environnantes sont très intéressées et

BORDEAUX

Descriptif du projet :

— Longueur de la ligne : 11,370 km dont 10,020 km en tunnel et 1,350 km en viaduc

— Nombre de stations : 16 dont 2 en viaduc, 1 semi-enterrée, 13 souterraines, plus 1 station de correspondance

— Nombre de rames : 25 à 26

Fréquentation

— Trafic prévu sur la ligne : en heures de pointe le soir en 1995 : 5 480 personnes, soit 48,7% du trafic TC. 121 000 déplacements par jour, soit 32 millions annuels. Pour la seule station de

correspondance : 38 500 personnes par jour

Montage institutionnel

Pour l'instant, seule la Communauté urbaine de Bordeaux est impliquée dans le projet

Montage financier

La Communauté urbaine étudie différents schémas, notamment celui d'une concession. Mais aucune décision n'est encore prise. A l'heure actuelle, la totalité du coût de l'opération est à la charge de la Communauté.

Photo : MM. Chaban-Delmas et Boissières réunis à l'occasion de l'inauguration du Mègabús.

STRASBOURG

Descriptif du projet

- Longueur de la ligne : 4,850 km en tunnel, 4 km en tranchée couverte, 800 m en viaduc, 450 m au sol
- Nombre de stations : 13
- Nombre de rames : 19
- Nombre de salariés affectés à l'exploitation : environ une centaine, mais les chiffres ne sont pas définitivement fixés.

Fréquentation

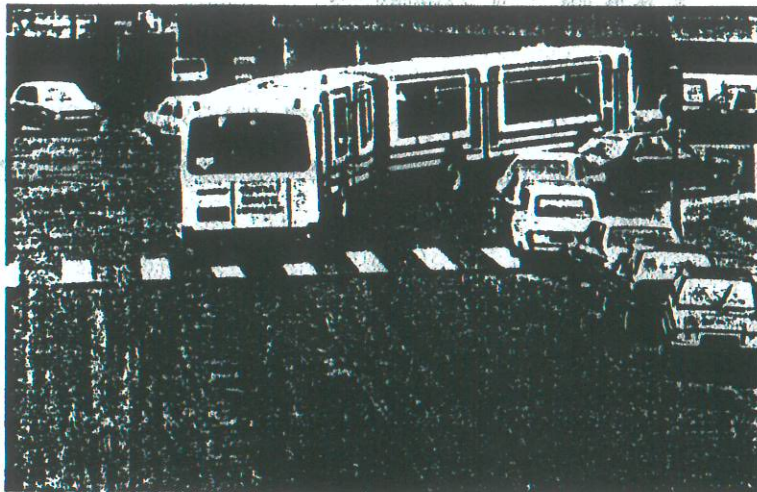
- Trafic prévu sur la ligne : 25 millions annuels
- Estimation de l'augmentation de la fréquentation sur l'ensemble du réseau : 36 à 45% selon les phases considérées et les mises en route

Montage institutionnel

- Partenaires du projet : pour l'instant, aucune décision n'a été prise. Il faut attendre les élections municipales de 1989, après lesquelles un avis définitif sur la construction de la ligne sera donné. D'ici là, des discussions officielles ont néanmoins lieu.

Montage financier

Compte tenu de ce qui est dit plus haut, rien n'est encore déterminé. Le district rappelle toutefois qu'il s'agit d'une maîtrise d'ouvrage directe. Déjà, des groupes « poussent » à la concession, reconnaît cependant Yves Hérail, directeur de la Compagnie des transports strasbourgeois.



Le Mégabus à Bordeaux.

insistent beaucoup pour bénéficier de prolongements. »

« Mais un tramway n'aurait-il pas fait l'affaire ? »

« Je me refuse à entrer dans la polémique « VAL contre tramway ». Il existe deux technologies, adaptées l'une et l'autre à tel ou tel type d'agglomération.

Bordeaux est une ville ancienne, avec un centre historique développé au tissu datant des XVII^e et XVIII^e siècles. Des sites propres traversants en surface ne sont pas imaginables car il n'existe pas de continuité de voirie susceptible de les accueillir. Si cela avait été possible, croyez bien qu'avec des couloirs continus et protégés le Mégabus aurait pu constituer une solution pertinente.

Cette polémique où l'on voudrait parfois nous entraîner est sans objet. Le VAL a été choisi, je le répète, par l'ensemble des élus communautaires, au-delà des clivages politiques. »

« Quels projets d'accompagnement et de dynamisation de la ville envisagez-vous avec l'arrivée du VAL ? »

« Les opérations d'aménagement urbain sont de la compétence de chaque commune, et non de la Communauté urbaine. Des réaménagements sont d'ores et déjà à

l'étude, comme par exemple la reprise de la Place de la Comédie. Pour les stations, nous suivrons l'exemple de Lille en confiant chacune d'elles à un architecte différent. »

« Plus largement et en conclusion, pensez-vous que le transport en site propre, c'est l'avenir, et que son recours devient inéluctable à partir d'une certaine taille d'agglomération ? »

« Pour Bordeaux, c'est certain. Sans le VAL, la ville serait paralysée avant dix ans. A partir du moment où certaines conditions sont réunies : tissu urbain contraignant, besoins de déplacements non satisfaits, asphyxie progressive de la ville, réseau d'autobus qui « plafonne », le transport en site propre est inévitable sur les axes les plus importants. J'ajoute que son effet structurant sur l'urbanisation et le redéveloppement de certains quartiers ne sont pas les moindres de ses conséquences.

Les grandes métropoles françaises doivent acquérir une dimension européenne : le VAL et le métro léger le permettent. Et ici aussi, la France avance : Lille, Nantes, Strasbourg, Grenoble, Toulouse, Bordeaux... montrent bien que l'enjeu, tout autant qu'urbain, est aujourd'hui européen. »

LA LETTRE DU GART

Groupement des
Autorités Responsables
de Transport

F
28
novembre
1988

77, BOULEVARD DU MONTPARNASSE - 75006 PARIS - Tél : (1) 42.22.08.8



Métro :

Bordeaux au boulot

Le club jusque-là très fermé des villes françaises à métro vient brusquement d'élargir son cercle d'initiés. Pour y entrer, il fallait une clé aux nouveaux-venus : c'est Matra qui l'a fournie en réalisant le VAL. Avec Lille, Strasbourg et Toulouse, Bordeaux a poussé la porte au terme d'un long processus de réflexion. La Lettre du GART a demandé à Me Jacques Boissieras, vice-président de la Communauté Urbaine de Bordeaux chargé des transports publics, de retracer ces années de démarche.

L'organisation des déplacements de ses quelque 600 000 habitants est une préoccupation constante de l'agglomération depuis la création de la communauté urbaine il y a presque vingt ans. L'étude d'un système "lourd", susceptible de compléter le réseau d'autobus de l'exploitant local, la CGFTE, est dans l'air de longue date.

"Durant deux ans, en 1973-1974, nous avons déjà mené une étude technique de faisabilité d'un métro classique, rappelle Me Boissieras. Nous avons renoncé parce que c'était trop cher et qu'à l'époque nos transports en commun étaient suffisants pour satisfaire les besoins."

En 1976, la communauté urbaine se penche sur la perspective d'un tramway que finalement elle écarte. "Cela ne se justifiait pas encore", explique Jacques Boissieras. L'agglomération préfère poursuivre son effort d'aménagement dans deux directions complémentaires : elle adopte un système de régulation du trafic, "Gertrude", qui a aujourd'hui valeur d'exemple en France comme à l'étranger. Aux 30 000 places disponibles pour le stationnement de

surface, elle en a ajouté 10 000 dans des parkings souterrains. Parallèlement, la communauté urbaine développe son réseau d'autobus qui, le premier, joue la carte des articulés. Résultat : il y en a aujourd'hui 137 sur les lignes de l'agglomération qui prévoit de se doter d'une dizaine de Mégabus pour le début de 1990.

"Nous avons fait simultanément le maximum pour l'automobiliste et pour l'usager des transports en commun, estime le vice-président de la CUB, et pourtant ces deux logiques parviennent à leur terme. Même avec le Mégabus, nous ne pourrions satisfaire tous les besoins de déplacement!"

SOMMAIRE

Le métro de Bordeaux
Métros et tramways en régions: l'Etat à petits pas
Campagne GART-UTP : on continue !



Une scène quotidienne dans le cœur de Bordeaux

■ "L'après-articulé"

Accroître la capacité et la fréquence de passage des véhicules est une stratégie qui développe en effet ses propres limites. A Bordeaux, les articulés de la ligne 7-8 se succèdent à l'heure de pointe toutes les deux minutes et transportent 1 500 personnes par heure... Leur fréquence est de cinq minutes en heure "creuse". Avec dix millions de voyage par an, cette ligne nord-sud, colonne vertébrale du réseau réalisant à elle seule 17 % du trafic, est désormais saturée. Tout comme la ligne 4, sur la rive droite de la Garonne, et la ligne "Facultés-Gradignan", qui assurent chacune plus de 5 millions de voyages annuels... Dès le début des années 80, il a donc fallu songer à "l'après-articulé" et envisager de mettre en œuvre un système lourd. Tramway ou métro ?

"Nous n'avions pas d'a priori, répond Jacques Boissières. Cependant la solution du tramway s'est éliminée d'elle-même puisque nous ne disposons pas, dans le centre de Bordeaux, d'artères assez larges pour réaliser un site propre en surface. Dans le cas contraire, nous aurions pu envisager tout simplement de multiplier les voies-bus et d'y faire rouler des articulés à forte cadence. C'était impossible. Nous avons donc choisi le métro, car en souterrain, cette-fois, il devient moins cher que le tramway."

Un groupe d'élus et un comité technique ont travaillé simultanément sur le projet avant de proposer au conseil de la communauté urbaine d'opter pour le métro automatique léger de Matra. Le 27 juin 1986, le conseil adoptait à l'unanimité, sous la présidence de Jacques Chaban-Delmas, la solution du métro. Les délibérations sur le contrat avec Matra et le choix du bureau d'études ont par la suite confirmé cette unanimité.

Avec sa vitesse commerciale de 36 km/h, le métro bordelais pourra transporter, dans ses rames de 26 mètres, 10 000 passagers/heure sur la ligne la plus chargée, alors que les études prévoient, lors de sa mise en service (fin 1994), que la demande sur la ligne 7-8 sera de 4 500 voyages/h. Il restera donc une marge de développement importante, d'autant plus que les 18 stations seront réalisées de telle sorte que leur doublement à 52 mètres ne posera pas de problème technique s'il se révèle un jour nécessaire, serait-ce dans un demi-siècle. Les 11,5 km du tracé suivent évidemment les itinéraires d'irrigation les plus fréquentés du cœur de l'agglomération : une ligne nord-sud et l'amorce d'une liaison traversant l'hyper-centre à partir de la rive droite de la Garonne.



Le métro passera bientôt par là. Ouf !

Dans sept ans, quand le métro deviendra opérationnel, le réseau de surface sera restructuré : le rabattement sera organisé sur les bouts de lignes du VAL et les bus de grande capacité seront affectés aux lignes restantes les plus chargées.

■ Cinq ans de chantier

3,4 milliards de francs (valeur 1986) : c'est le prix à payer pour satisfaire les besoins de déplacement au sein de la communauté urbaine et éviter ainsi l'asphyxie économique de l'agglomération bordelaise. Pour un dossier de cette envergure, une étude de faisabilité financière a été confiée à la Caisse des Dépôts et Consignations.

La dépense se décompose en 2,2 milliards d'investissements dans le génie civil (cette somme servant de base au calcul de la subvention de l'Etat), de 800 millions de matériel roulant et de 400 millions d'équipements de voies et de frais d'ingénierie. Le kilomètre de tunnel coûte 110 millions, chaque kilomètre en aérien coûtant pour sa part 50 millions, ce qui conduit Me Boissières à dire : "Il se peut que nous ayons un peu d'aérien".

Les ressources qui financeront le métro de l'agglomération bordelaise, selon l'étude de la Caisse des Dépôts, sont réparties en cinq chapitres :

- le gain de trafic : le métro devrait accroître très sensiblement la fréquentation des transports en commun bordelais. Cette hausse a été estimée à 20 %, augmentation fort raisonnable puisque le gain de trafic réalisé par le VAL à Lille est largement supérieur.

- le rattrapage tarifaire : la commu-

nauté urbaine compte procéder à un rattrapage tarifaire. "Notre ticket unitaire, en carnet, coûte 3,05 F, explique Jacques Boissières. A Lille, le même ticket coûte 4,65 F. Nous allons donc engager un processus de rattrapage progressif."

- la hausse du Versement Transport : après négociation avec les partenaires économiques de l'agglomération, il a été convenu de procéder à une hausse par paliers du taux du Versement Transport. Celui-ci est passé à 1,15 % au premier janvier 1988. Il sera de 1,30 % le 1er janvier 1990 et de 1,50 % le 1er janvier 1992.

- la subvention de l'Etat : Dans son dossier de candidature, la Communauté Urbaine de Bordeaux a demandé à l'Etat une subvention de 30% de la dépense subventionnable. Selon les critères énoncés par le récent comité interministériel, celle-ci sera plafonnée à 600 millions de francs. "Sans cette aide de l'Etat, rien ne serait possible", commente le vice-président de la CUB.

- la fiscalité locale : compte-tenu de l'ensemble des autres ressources escomptées dans l'étude financière, les contribuables des 27 communes de l'agglomération supporteront une part du financement. "Elle représentera une progression de la fiscalité de la communauté urbaine de 0,6 % par an, soit un peu plus de 5 % au total lorsque le métro sera mis en service", précise Jacques Boissières.

L'avant-projet sommaire du métro automatique léger de Bordeaux devrait être bouclé pour juin 1988. Suivra l'avant-projet définitif qui durera sur le second semestre de 1988 et l'année 1989. Le début des travaux est prévu en 1990 et la mise en service fin 1994. ■



Le métro de Bordeaux sera sans doute du type du V.A.L. de Matra (Photo Mass)

Un métro pour Bordeaux

Souterrain dans le centre de la ville, en viaduc ailleurs, le métro de Bordeaux sera réalisé dans une dizaine d'années. Il s'agit d'un métro de type « léger », à l'image de celui qui fonctionne à Lille

Après plusieurs années d'études, la Communauté urbaine de Bordeaux a pris la décision de construire un métro. Jacques Chaban-Delmas l'a annoncé hier à la presse, en précisant qu'il s'agissait d'une étape décisive dans la politique des transports en commun, étape qui vise à satisfaire la demande sur

les axes les plus empruntés. La première ligne desservira le centre de la ville, de la gare Saint-Jean au quartier du Grand-Parc (25 000 habitants), avec une branche en direction du Stade municipal dont la capacité d'accueil, on le sait, sera portée à 55 000 places. Cette branche desservira également le centre hospitalier.

Le coût de cette première liaison qui pourrait être réalisée dans les dix années à venir est évalué à près de 3 milliards de francs lourds.

On ignore pour l'instant quelle sera l'ampleur de la participation de l'Etat, mais il faut s'attendre à une augmentation du prix des

transports en commun et de la fiscalité.

Ce métro pourrait être à l'image du V.A.L. qui circule à Lille. Il s'agit d'un métro de type « léger », circulant à 35 kilomètres à l'heure.

Cette rame entièrement automatique (pas de conducteur ni de

contrôleur) permet d'assurer des cadences très rapprochées.

Le métro de Bordeaux sera souterrain dans le centre et en viaduc dans les secteurs les moins urbanisés.

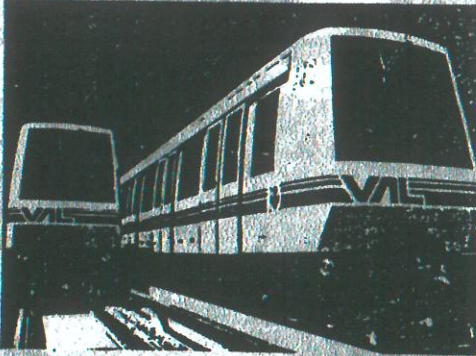
D'autres liaisons sont envisagées, en direction de Bordeaux-Lac, du campus et de la rive droite.

PAGED

EQUIPEMENT/TRANSPORTS EN COMMUN

Et vous qu'en pensez-vous?

Les Bordelais sont plutôt favorables au métro, mais beaucoup préfèrent attendre pour juger



Ce sera peut-être ce V.A.L. que Bordeaux adoptera. (Cronos/Anso)

Undi, Jacques Chaban-Delmas a pris la décision d'équiper Bordeaux d'un métro (notre édition d'hier). La première ligne, dont la mise en service est prévue dans les années 90, trait de la gare Saint-Jean au Grand-Parc avec une branche en direction de Stade municipal. Une partie serait souterraine, une autre en viaduc. Une décision dont l'impact est évident sur la vie quotidienne des gens et qui ne pouvait manquer de susciter des réactions.

Qu'en pensent les Bordelais ? Un grand nombre de personnes sont stupéfiées et n'ont pas eu connaissance du projet. Certains vont jusqu'à croire qu'il s'agit d'un gag : « Un métro à Bordeaux ? Allons donc ! ». Mais l'étonnement passé les gens parlent.

MOI JE SUIS POUR

Le métro souterrain a toutes les faveurs des gens interrogés. Chacun insiste sur la commodité de ce moyen de déplacement « moderne » et la rapidité qu'il offre.

Pour beaucoup, c'est la vie en surface qui en serait changée : « Le centre-ville sera décongestionné et tous espèrent ainsi voir diminuer le flot actuel de voitures « polluantes » et « vrombissantes ». Finalement, c'est super ».

OUI MAIS

Si la majorité des gens est plutôt pour, certains émettent tout de même quelques réserves.

Réserves tout d'abord sur les axes choisis : « Ça ne m'arrange pas du tout », dit un retraité habitant Floirac ; « Quel avantage pour les banlieusards ? » se demande un Mérignacais.

Réserves ensuite et surtout sur les passages aériens qui : « détruiraient le charme de la ville, nuiraient à l'esthétique de Bordeaux ».

ALORS QUE FAIRE

Les Bordelais ont des idées sur la question. Les nostalgiques apprécieraient le retour des tramways d'antan. D'autres, beaucoup plus pragmatiques, souhaitent voir multipliés les couloirs de bus individualisés, aménagés de nou-

velles pistes cyclables et mis en place un réseau de minibus qui circuleraient à intervalles plus rapprochés.

DANS LES PARTIS POLITIQUES

Les partis politiques, du moins ceux de l'opposition, n'ont pas tardé à réagir.

Catherine Lalumière, conseillère municipale socialiste de Bordeaux, l'a apprise, hier après-midi à Paris, alors qu'elle avait assisté la veille, à la réunion du conseil municipal : « A propos de l'augmentation du prix du stationnement nous avons posé une question au maire sur la politique des transports. Il nous a répondu évasivement, mais ne nous a pas parlé du métro. Je trouve cela tout à fait choquant ».

Catherine Lalumière estime par ailleurs que « cette affaire est très importante », rappelant qu'elle avait été « mise sur rail » par Michel-Sainte-Marie, mais que la ville a pris depuis beaucoup de retard.

Le P.C. girondin estime que c'est « une bonne chose », rappelant que les communistes préconisent depuis longtemps le creusement d'un tunnel sous la Garonne (« les archaïques ne sont pas ceux que l'on croit », écrivent-ils).

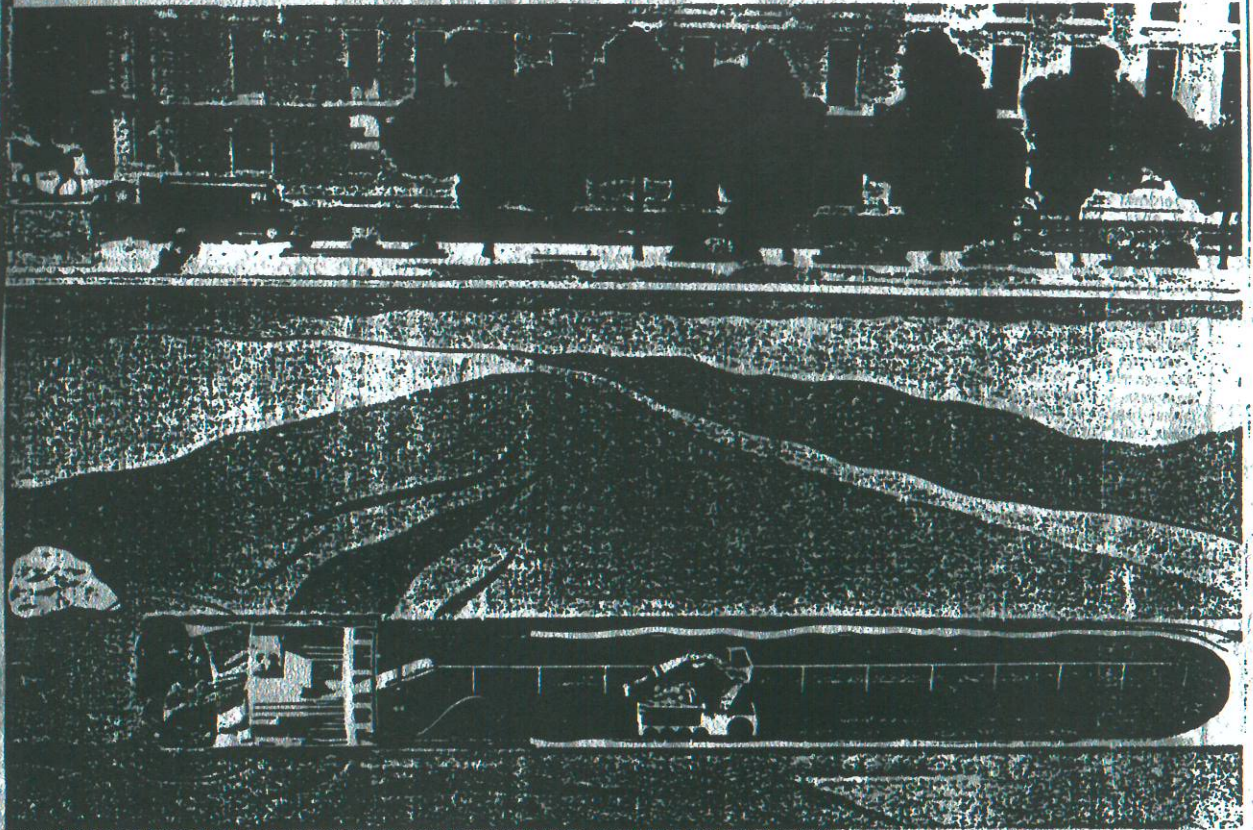
La Fédération souhaite que le groupe de travail constitué à cette occasion soit ouvert aux usagers, aux salariés, en s'assurant de « la participation de leurs organisations », et que « la démocratie doit jouer à plein, y compris pour définir les priorités d'ouverture de ligne du métro en site propre ».

PRÉCISION

Un passage de notre article d'hier pouvait prêter à confusion. Si les Japonais ont été les premiers leaders en matière de creusement de tunnel, il faut rendre aux Français ce qui leur appartient. En ce qui concerne le « métro à eau », ce sont les Chantiers modernes, les Chantiers d'Aquitaine, avec C.F.M. Bessac de Toulouse qui fabrique la « taupe » et d'inter-For-Color que sera réalisé le tunnel à eau.

Unanimité totale pour le métro

Le conseil de la Communauté urbaine réuni hier matin a approuvé à l'unanimité le projet de construction du métro à Bordeaux. En revanche, seule la majorité a voté le compte administratif 1985.



C'est lui qui creusera le métro. Le seul, en finition à Toulouse, sera prochainement à pied d'œuvre. Sa réplique en miniature, réalisée par le maquettiste bordelais Patrick Jean, fait déjà l'admiration des communaux, au huitième étage de l'immeuble de la C.U.B., dans le bureau de l'ingénieur en chef Thierry Galichard.

Vous l'avez deviné, il s'agit du fameux tunnelier construit par C.F.M. Bossac et qui va bisser, une fois descendu par le puis de descente tiré sur les rails, progresser à quelque 20 mètres sous terre, pour via le cours Xavier-Arnozan, le Jardin Public et la rue David-Johnson, creuser, tel une énorme taupe, la grande conduite anti-inondations dite du Caudéran-Naijac.

On sait que ce premier « métro à eau » devrait être ultérieurement doublé d'une deuxième conduite, forée selon le même procédé entre la barrière Judaïque et la Garonne. On sait aussi, depuis peu, que cette technologie d'avant-garde, tout à fait adaptée au sous-sol instable et marécageux de l'agglomération, permettra d'y implanter, à l'horizon 90, un métro à part entière, en site propre, dont la première ligne reliera la gare Saint-Jean du Grand-Parc, par le centre-ville, avec bretelle en direction du stade et du Triptode.

Très jolis et de surcroît amusés, cette maquette est la réplique minutieusement fidèle du tunnelier anacéda, avec son système de forage protégé par bouclier et suivi par le dispositif de bétonnage au fur et à mesure de la progression de la machine. Un seul détail anecdotique diffère : faute d'avoir trouvé une statue équivalente de Jeanne d'Arc, Patrick Jean a orné le cours Xavier-Arnozan d'une effigie de Napoléon. Mais Bordeaux devait bien cet hommage posthume à l'empereur qui y fit construire le bon vieux et intemporel pont de pierre. (Photo Michel Aubry, à Sud-Ouest.)

C'est une décision quasiment historique, s'est exclamé Jacques Chaban-Delmas hier matin, lorsque le Conseil de la C.U.B., toutes tendances réunies, a été, par un vote favorable, pour la création d'un métro. Il n'a pas manqué une voix au vote à main levée qui a conclu la discussion, et cette belle unanimité se retrouvera dans la composition du groupe de travail chargé des études préalables, puisque tous les partis y seront représentés.

Ce dossier du métro fut présenté par M. Boisnérias, président de la commission des transports, qui en rappela les grandes lignes : 9 000 passagers à l'heure dans les rames de type Val; trois secteurs à irriguer en priorité : la ligne gare Saint-Jean - Grand-Parc, le quartier du C.H.R. et du stade et le campus; la ligne ouvrira dans sept ans. Et un coût de 30 milliards de centimes au kilomètre, soit 300 milliards de centimes pour la première ligne.

M. Boisnérias n'a pas caché qu'il souhaitait « l'unanimité des sensibilités politiques » pour voter ce grand projet, et les différentes interventions des conseillers l'ont vite conforté dans son espoir. En effet, que ce soit MM. Badet, Broquis, Belleaud, Lamaison ou Eric, tous annoncèrent que leur groupe voterait pour. Les petites réserves qu'ils purent exprimer, notamment sur les énormes sommes à déboursier, parurent alors secondaires au regard du résultat enregistré. Et l'on retiendra la belle solidarité de maires pourtant peu concernés (ceux de Saint-Médard et de Parempuyre) en raison de l'éloignement de leurs communes, pour s'associer à l'hélicon collectif.

LA BONNE VOIE

Ce consensus en matière de transports ne se retrouva pas dans la discussion sur le compte administratif de l'exercice 1985. Cette fois, socialistes et communistes votèrent contre et posèrent

même quelques banderilles à la majorité. Mais le débat ne s'envenima jamais et monta même l'utilité d'une séance publique sur un sujet aussi ardu que les orientations budgétaires chiffrées.

C'est le docteur Jean-Claude Dalbos qui rapporta, ce dernier, avec calme et précision. L'excédent global de clôture fait apparaître une somme de 126 millions de francs « grâce à l'excellente gestion des services de la C.U.B. », dit-il; et si les dépenses globales ont augmenté de 5,3 %, les recettes sont, elles, en augmentation de 9,9 %. « Nos résultats accablent une courbe ascendante, conclut le docteur Dalbos, et un excédent d'auto-financement de l'ordre de 108 millions de francs. Le redressement financier de la C.U.B. est en bonne voie. »

Pour Henri Houdebert, maire socialiste d'Ambarès, le budget 1985 est entaché d'insuffisances criantes en matière de voirie et d'assainissement. En outre, une

provision fiscale de 15 % est « inacceptable ». « L'avenir est sombre et il faut s'attaquer aux vrais besoins », déclara-t-il. Les cimetières communaux pourraient bien se peupler de contribuables étrangers (les communes sont traitées en parents pauvres. Nous sommes peines et excédés de cette situation. »

De côté du P.C., M. Colliard se lança dans une longue analyse chiffrée, fort documentée mais un peu fastidieuse, qu'il conclut par ce résumé : « Votre politique, c'est de plus en plus d'impôts et de moins en moins de travaux » et déclara que lui et ses amis voteraient contre.

Une discussion suivit où tour à tour MM. Dalbos, Houdebert, Barande et Chaban-Delmas firent valoir leurs arguments. M. Canivenc y prit part pour trouver que la séance ressemblait au jeu des chiffres et des lettres. « Nous vivons trop souvent au dessus de nos moyens », estima en substance M. Dalbos. « Notre C.U.B. détient le record absolu de l'endettement, mais aussi le record des investissements. Nous devons être très

prudents dans nos efforts. » M. Barande lui répondit : « Nos administrés ne comprennent pas que votre politique soit si insuffisante en matière d'équipements. »

Bref, le compte administratif de l'année 1985 fut adopté par 56 voix contre 23, après un satisfecit du président décerné à la commission des finances et ses félicitations à son président, le docteur Dalbos.

DU NOUVEAU À BORDEAUX-NORD

Troisième dossier important de cette séance, l'implantation du centre technique du Bois à Bordeaux-Nord. Un atelier de menuiserie et aménagement s'installera dans l'ancien camp Guynemer, avec un effectif de 23 personnes venues de Paris. « C'est une chance pour nous », a estimé Jacques Valade en présentant le dossier; il en coûtera 6 millions à la région, 3,5 millions à la C.U.B. et autant au département de voir créer cette entreprise sur les allées de Bou-tant. Les communistes n'ont pas pris part au vote.

DIDIER TERS

Méto: le VAL tient la tête

Le méto de Bordeaux aborde la station des études préliminaires. Le VAL de Matra semble bien placé

Bordeaux aura son méto: Jacques Chaban-Delmas l'avait annoncé solennellement le 26 juin dernier.

Nourrie de constatations chiffrées et de prévisions optimistes sur l'évolution du trafic, la décision politique a devancé de quelques longueurs les études.

Interrogé sur ce point, Pierre Méhaugier, le ministre des transports, a récemment noté la ferme intention du maire de Bordeaux, mais fait observer qu'au-dessous d'un certain taux de passagers, il y avait un risque: étant entendu que le risque en question est d'ordre financier.

Pour M^r Boissieras, vice-président de la Communauté urbaine, chargé des transports, le méto se justifie.

Sonaryments:

1. Le méto de Bordeaux doit être considéré comme celui d'une agglomération de 600000 habitants.
2. Les lignes 7, 8, 4 et P-G sont de plus en plus saturées.

3. Le Mégabus a déjà prouvé les besoins, sur les lignes saturées, mais ce n'est qu'une solution transitoire.

4. D'une manière générale, les déplacements en transports en commun augmentent plus vite que la démographie.

5. Dans les villes à méto (Lyon, Marseille, Lille), on a enregistré une augmentation des déplacements de 30 à 40 %.

6. D'ailleurs, le projet de méto a été adopté d'une manière unanime par le conseil de la CUR.

UNE ANNEE D'ETUDES

Un comité d'études du méto, que préside M^r Boissieras, a été mis en place. Ce comité comprend douze élus (huit pour la majorité, trois socialistes et un communiste). Le rôle de ce groupe de travail sera de suivre de près les travaux des spécialistes chargés de l'avant-projet sommaire. Le bureau d'études de Matra et ceux de la R.A.T.P. (le méto de Paris), la SOFRETU (le méto de Lille et

celui de Toulouse), la Matra (celui de Lyon) conduiront ensemble cette étude qui doit dire si oui ou non Bordeaux a la taille d'une ville à méto, et à quel prix?

A partir de là, l'Etat et les collectivités locales se prononceront pour le financement.

Cette étude décisive devrait être terminée dans un an. A la suite de quoi l'enquête d'utilité

publique sera ouverte. Il faudra compter quatre ans pour les travaux de la première ligne (Saint-Jean, Victoire, centre-ville, Grand-Parc et Lac).

Associe aux études, Matra paraît bien placé, d'autant mieux que Bordeaux a une préférence pour le méto léger. Or, sur le marché des constructeurs de ce

type de méto, Matra a cinq ans d'avance sur ses concurrents étrangers. La firme de Lagardère n'est pas peu fière d'avoir décroché le méto de Jacksonville et celui de l'aéroport de Chicago.

Alstom ne devrait pas en faire une jaquette: c'est elle qui fabrique le Val en sous-traitance.

JACQUES SYLVAIN



Le Val version Lille: non, il n'y a pas de conducteur (Photo Keystone)

Le Val (à l'origine Villeneuve-d'Ascq-Lille) est devenu le Véhicule automatique léger. Conçu par Matra, il est entièrement automatique. Tout marche seul avec la précision d'une horloge suisse, ce qui ravit les Lyonnais ayant horreur d'être en re-

tard. Le Val a été d'abord adopté par Lille où il a essayé quelques déboires techniques à ses débuts. Aujourd'hui, les Lillois ne sauraient s'en passer. Les prévisions les plus optimistes sont dépassées. Une deuxième ligne est en cours de creusement.



Le tramway de Grenoble effectuant une démonstration pour les élus du Dauphiné sur la ligne d'essais d'Ayris (Photo Dominique Julien, eSud-Ouest)

Alstom a conçu un tramway moderne (avec conducteur) qui équipe déjà des villes comme Mexico, Caracas, Le Caire et Nantes. En service depuis janvier 1985 dans la capitale de la Loire-

Atlantique, c'est un incontestable succès. Le tramway a conquis de nouveaux voyageurs (sur cent passagers, trente-cinq à quarante n'avaient jamais pris un transport en commun). Et cela sans

porter préjudice aux bus et en diminuant la demande de stationnement des automobilistes.

La ville de Grenoble vient de choisir ce tramway.

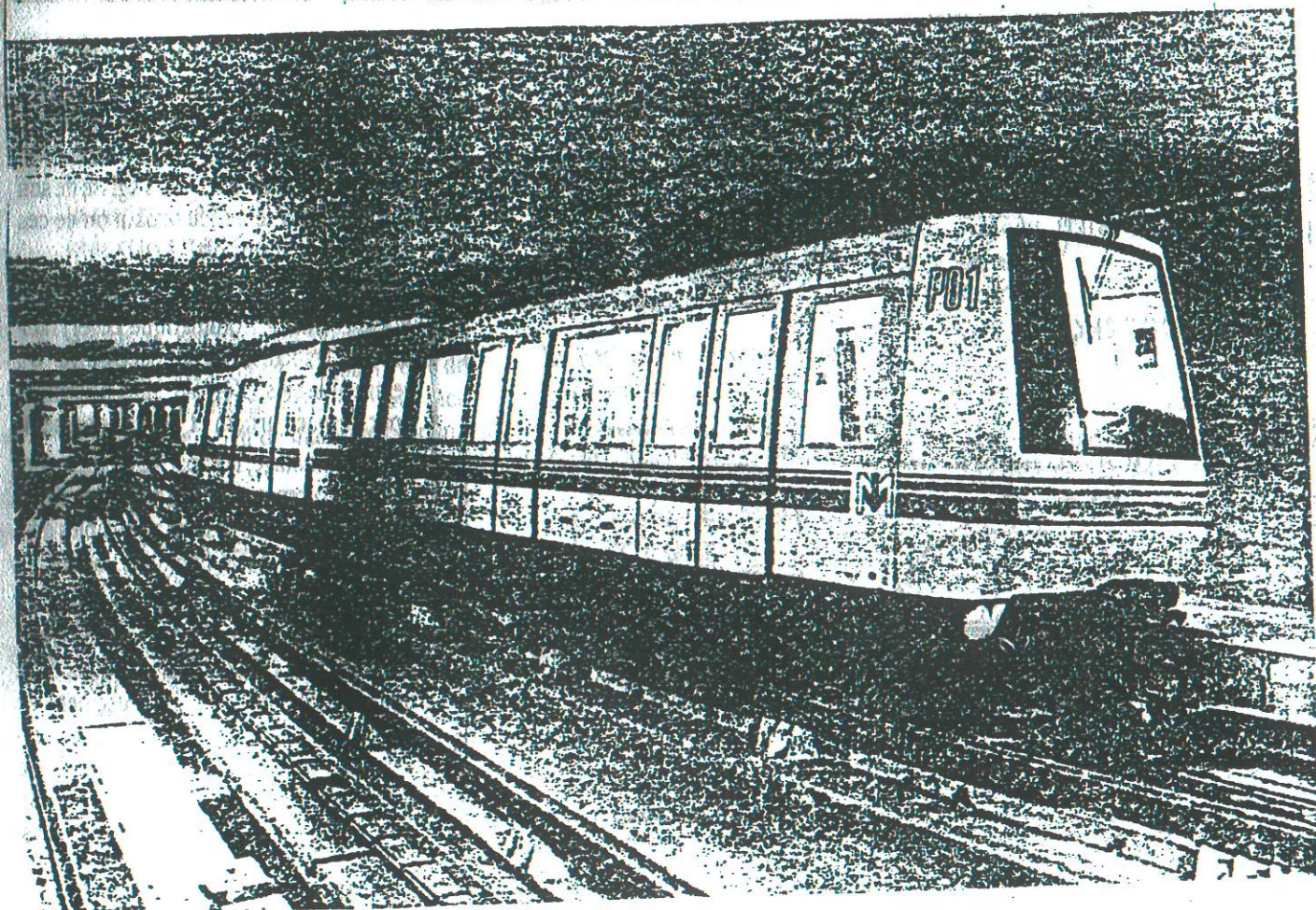
Métro :

Le bout du tunnel

Les conditions de circulation dans l'agglomération bordelaise, en évolution constante depuis 15 ans, exigent des études approfondies et régulières qui déterminent les orientations d'une politique globale des transports.

Hier, le bus articulé, le système de régulation du trafic GERTRUDE, 40 000 places de parking. Demain, le Métro. Les améliorations apportées au fil des ans par la Communauté Urbaine, sont à chaque fois guidées par ces analyses de la situation.

Lors du Conseil de Communauté du 27 juin 1986, M. Jacques CHABAN-DELMAS, Président de la Communauté Urbaine a présenté le projet du métro qui a été voté à l'unanimité.



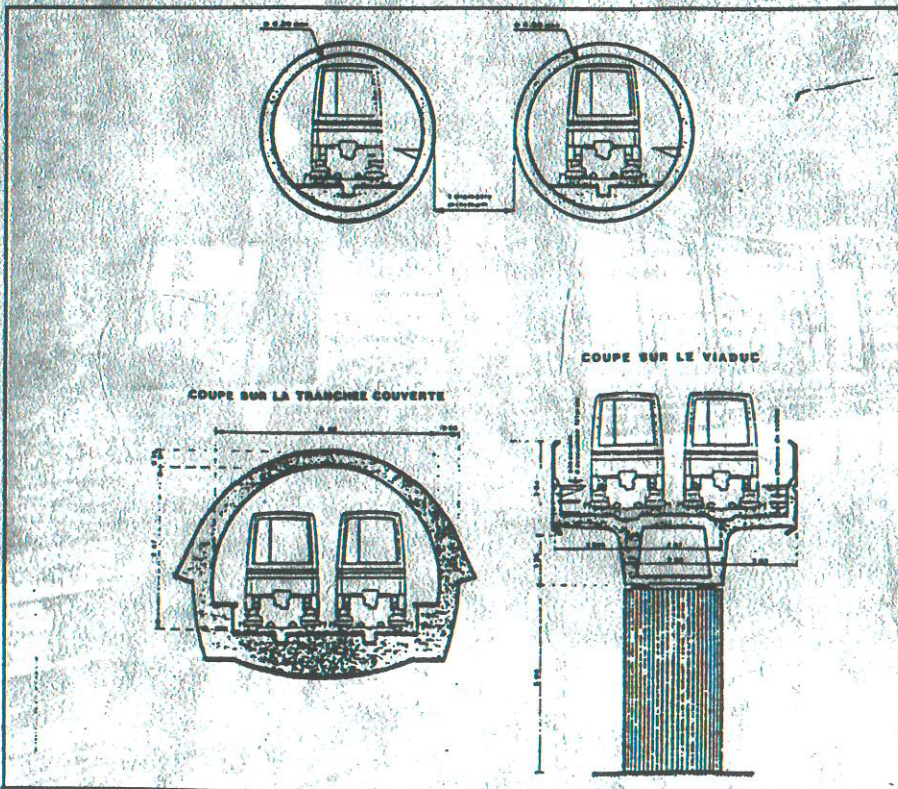
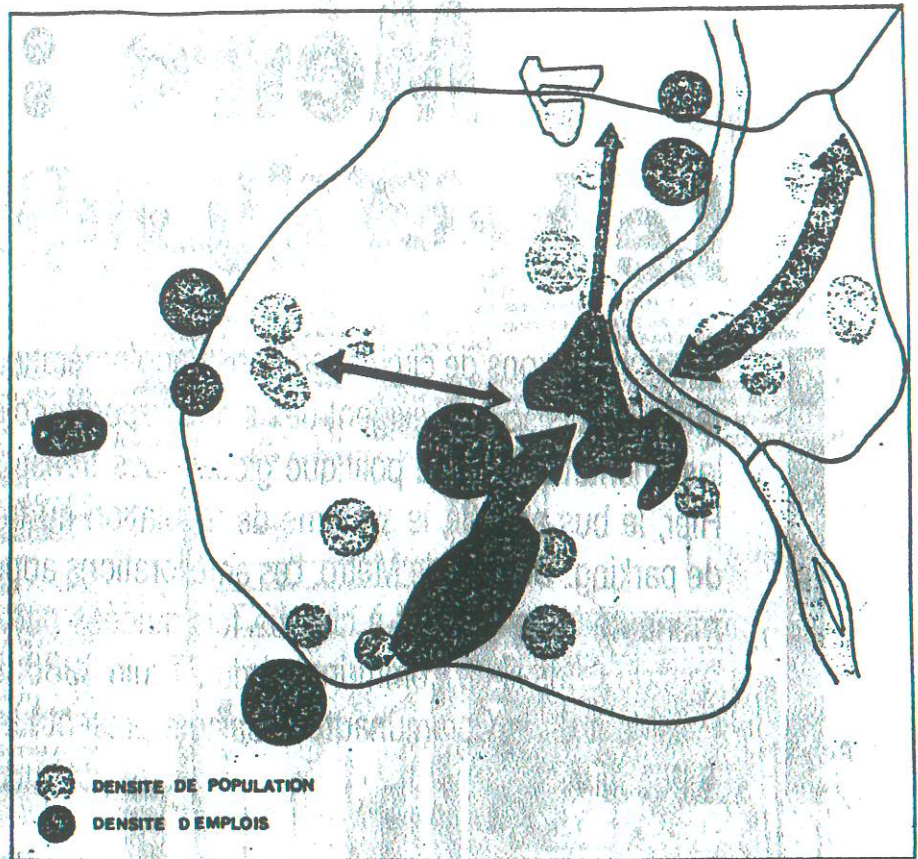
L'ANALYSE DES BESOINS

L'avenir, en matière de déplacements dans l'agglomération bordelaise, est maintenant prévisible.

En effet, l'augmentation constante des besoins s'exprime aussi bien à travers l'accroissement du trafic automobile (+2,7 % par an), que celui des usagers des transports en commun (+3 % par an).

À moyen terme, la mise en service à l'automne des MEGABUS, (bus articulé à 3 voitures), permettra de juguler la saturation des lignes déjà très chargées (7/8. 4. F. G.), mais ne saurait résoudre définitivement le problème. Car la solution des aménagements ponctuels ne permet pas de dépasser les limites du système actuel : un espace urbain très sollicité, une qualité de l'environnement à préserver, ainsi que des coûts de déplacements de plus en plus élevés.

C'est donc dans une perspective à long terme, que la Communauté Urbaine a examiné en mai dernier, la nécessité d'un nouveau mode de transport et qu'elle a retenu celui d'un Métro léger en site propre.



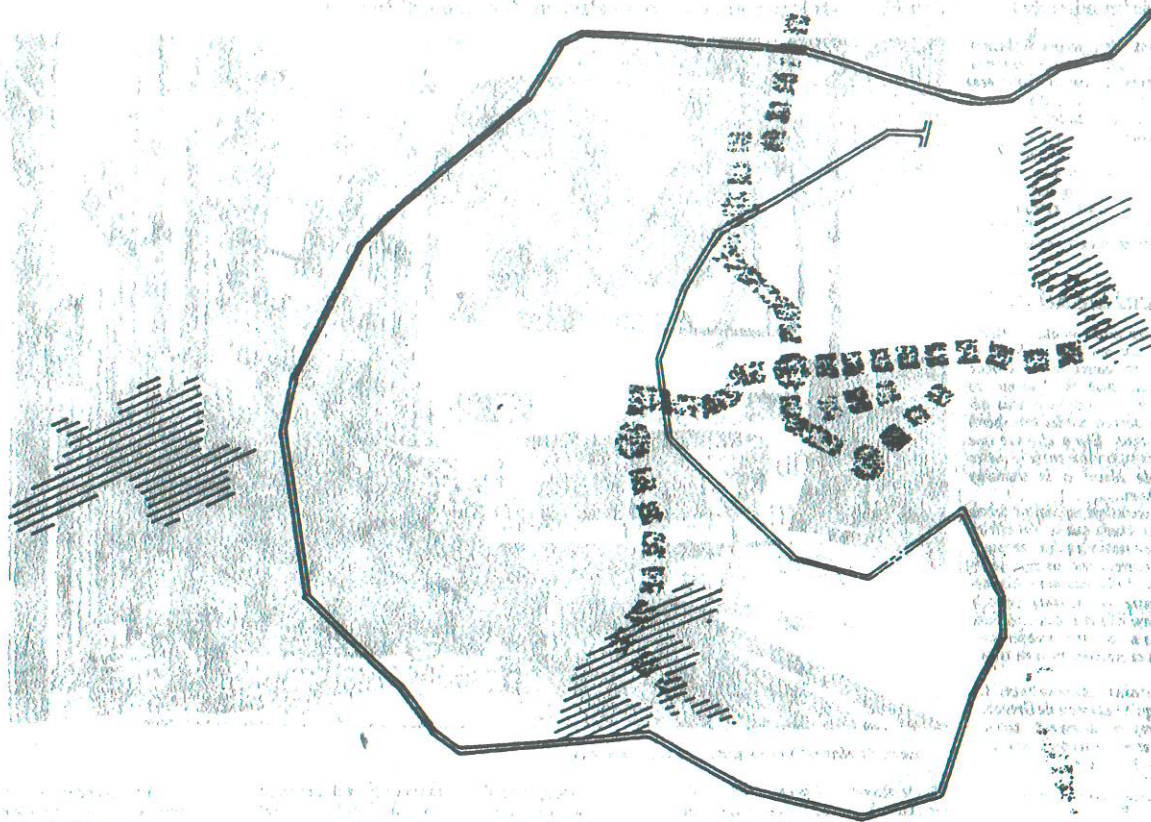
UNE TECHNOLOGIE DE POINTE

Au travers d'expériences déjà réalisées dans d'autres agglomérations, le Métro léger réunit les performances technologiques les plus adaptées, qu'il s'agisse de son insertion dans le milieu urbain ou de ces capacités de transport.

Le gabarit réduit du Métro léger de type V.A.L. (Véhicule Automatique Léger) facilite le franchissement nécessaire du centre-ville en souterrain, sans nuisances pour l'espace urbain et l'environnement.

Autre avantage, la capacité de transport de 9 000 personnes/heure pour une rame simple satisfait les besoins prévisibles évalués à plus de 4 000 personnes/heure.

Mais, surtout, les progrès techniques de travaux souterrains rendent aujourd'hui possible, à un coût équivalent au procédé de la tranchée ouverte, le creusement de galeries et la réalisation en continu de tunnels sur de grandes longueurs. Cette même technique est utilisée à Bordeaux pour le creusement de la canalisation d'as-



sainissement du Caudéran-Naujac. Le procédé consiste à creuser le sol, grâce à un tunnelier, et à mettre en place, au fur et à mesure de l'avancement, des éléments de bétons préfabriqués pour constituer l'ossature d'un tunnel qui pourra être de 6,5 m de diamètre intérieur ou bien 2 tunnels de 4,5 m de diamètre chacun.

LE RESEAU ENVISAGE

Il correspond aux axes sur lesquels la clientèle potentielle est la plus forte, justifiant la construction du métro.

En fonction des zones géographiques les plus peuplées, génératrices du plus grand nombre de déplacements et des zones d'emploi les plus denses, la structure des besoins fait apparaître 2 axes principaux :

— un axe Sud-Nord : Gare Saint-Jean — Centre-ville. Grand-Parc - Le Lac.

— un axe Sud-Ouest-Est : Domaine Universitaire, Pessac, Talence, C.H.R., Stade Municipal, Centre-ville, Rive droite et Hauts-de-Garonne.

Long d'environ 25 km, le réseau envisagé ne sera mis en œuvre que par phases prioritairement choisies correspondant aux plus fortes demandes.

Ainsi, la première ligne relierait la Gare Saint-Jean au Grand-Parc, puis au Stade en passant par les Quinconces. La seconde ligne irait du Campus Universitaire au Centre de Bordeaux, en passant par le Stade en direction de la Rive Droite.

Dès la mise en service de la première ligne, la réorganisation du réseau d'autobus, avec des axes majeurs de rabattement sur lesquels circulerait le MEGABUS, as-

surerait la complémentarité des divers moyens de transports.

PREVISIONS POUR LA PREMIERE LIGNE

Une distance de 10 km, une douzaine de stations, une fréquentation prévisible de l'ordre de 125 000 voyageurs par jour pour un coût évalué à environ 3 milliard de francs. La réalisation demandera une durée de 7 à 10 ans et le concours de l'Etat afin de permettre un financement supportable pour la Communauté Urbaine de Bordeaux. Ouverture prévue en 1993.

Pour l'heure, un groupe de travail composé de 12 membres est chargé de présenter un avant-projet dans le courant de l'année 1987 qui fixera définitivement les lignes du projet ■

Méto : changement à la première station

La désignation du bureau d'études pour le projet de méto ne s'est pas faite sans difficultés

Il faut faire un peu d'histoire. En 1975 une sous-commission, présidée par M. Boisnières s'était livrée, à une étude sur la possibilité de création de deux lignes nord-sud et est-ouest. Ses travaux aboutissaient à un constat : étant donné la nature du sol bordelais elles coûteraient très très cher, étant entendu qu'à l'époque le ministre des transports estimait qu'un méto n'était

Un référendum ?

L'association Aquitaine Alternative qui souhaite « définir et mettre en œuvre une politique plus soucieuse de l'avenir de l'homme », se penche depuis décembre dernier sur les transports en commun. Elle a effectué une étude comparative entre le méto léger de Matra et le tramway d'Alstom.

L'association estime au terme de cette étude que le Val offrirait moins de stations qu'un tramway. Elle remarque que son prix de revient est de 23 centimes le kilomètre contre 11 centimes pour le tramway. Elle craint que les handicapés ne puissent accéder aisément à ce nouveau type de transport.

Aquitaine Alternatives (1) pense qu'à l'exemple de Grenoble, les usagers devraient pouvoir trancher entre les deux solutions par un référendum.

(1) Aquitaine Alternatives, 2, rue de Tonnin, 641 00 91 22 05.

rentable que dans les villes d'un million d'habitants. « Le bus a encore pas mal d'années devant lui », conclut M. Peter, le directeur de la CGFTE.

Le 20 novembre 1986, la Communauté urbaine, présidée par Michel Sainte-Marie, vote à l'unanimité le lancement d'études pour un transport en site propre.

Le 26 janvier 1987, la commission du méto comprenant 13 élus dont 3 socialistes et 1 communiste se réunit, pour désigner le bureau



Le méto de Marseille à sa sortie d'usine (photo Kipa)

d'étude chargé de l'avant projet sommaire. Patatrac, la belle unanimité s'est écriée au sein même de la majorité.

M. Boisnières ne cache pas que Matra et la Sofretu, à l'origine des métros de Montréal, Mexico, Rio Santiago, Caracas et Le Caire, ont sa préférence. Le ton monte. Face à ce vice-président tout puissant que l'on appelle déjà « M. Méto », les élus bordelais sentiraient-ils qu'ils risquent de perdre leur influence ? Ils craignent à l'évidence que Matra, maître à la fois des études et du matériel, manque d'objectivité. C'est que le méto,

si se réalise, va engager la ville dans une longue période de discussions sur le tracé, sur l'emplacement des stations, puis des travaux, puis de remboursements d'emprunts engageant lourdement les finances locales. Ne parle-t-on pas déjà d'augmenter la taxe des transports de 1 % à 1,5 %, le 1^{er} janvier 1988 ? Comment vont réagir les employeurs ?

Et puis, pensent-ils, est-on assuré d'un nombre suffisant de voyageurs sur une ligne comme la 7 et la 8 dans une ville, dont l'habitat est si dispersé. En un mot

comme en cent Bordeaux a-t-il vraiment besoin d'investir des sommes gigantesques dans un méto, alors qu'il a, sans doute mieux à faire ? Bref les Bordelais de la commission entendront sonner avec la prudence des flocons.

Ils sautent sur un précédent : la facture de Matra (20 millions pour les études) est trop lourde. Il y a peut-être moins cher sur le marché. Appel d'offres. On choisit à l'unanimité et à bulletin secret le « moins disant », la Société d'étude du méto de Marseille (5 millions). Cela fait toujours 12 millions d'économisés.

Matra aura cependant un lot de consolation. La commission lui a confié une pré-étude de faisabilité financière. Parallèlement, la Caisse des Dépôts — le premier financeur institutionnel par le projet — confie une étude similaire avec pour objectif de calculer le taux d'amortissement à long terme.

Si ces deux études débouchent sur une hypothèse de travail acceptable, l'avant projet sommaire sera lancé. Dans le cas contraire, il est vraisemblable que le méto reviendra à la case départ.

JACQUES SYLVAIN

Mérignac plutôt que Pessac

L'la première ligne projetée mènerait les voyageurs du gare Saint-Jean au Lac en passant par le centre ville. La seconde trait du campus à la rue droite en passant par le C.H.R., le stade et le centre ville.

Ce dernier tracé est contesté par les élus socialistes de Mérignac.

« On ne peut se contenter de statistiques portant sur la demande constatée il y a quelques années », écrit Bernard Garandou, adjoint au maire de Mérignac, conseiller communautaire.

Il faut déterminer clairement les pôles porteurs d'avenir sur le plan économique social et démographique.

Michel Sainte-Marie et Bernard Garandou ne manquent pas d'arguments : le bassin d'emploi de Mérignac, du Haillan, et

de Saint-Médard-en-Jalles est celui qui connaît le plus grand développement de l'agglomération ; la seule plateforme aéroportuaire concerne 10 000 personnes ; le B.A.106 connaît des difficultés pour le remaniement systématique de ses officiers et sous-officiers ; l'aéroport connaît demain à la concurrence du T.C.V. a besoin d'un transport rapide vers le centre pour rester compétitif ; la Chambre de commerce et les compagnies aériennes tiennent le même discours ; une ligne sur le campus n'aurait plus sa raison d'être lors des vacances scolaires ; avec le méto tout l'ouest de Bordeaux verrait son essor croître de plus belle.

Pourquoi n'imaginait-on pas une ligne campus-Mérignac-Bordeaux ? Jean-Claude Dalbos et Michel Sainte-Marie pourraient ainsi prendre le méto ensemble.

Sud Ouest, 25 mars 87

Transports : la voie du développement

L'importance de la mission de la Communauté Urbaine de Bordeaux : améliorer les conditions de vie de ses habitants et favoriser un plus grand essor économique, justifie les compétences qui lui sont imparties. Parmi celles-ci, la régulation des flux de circulation et l'organisation des transports urbains, nécessitent un effort permanent. Objectif : permettre à chacun d'accéder en un minimum de temps à un maximum d'emplois, de services et de loisirs.

L'asphyxie du centre-ville a pu jusqu'ici être évitée, grâce à l'ampleur des moyens consacrés à ce problème depuis la création de la Communauté Urbaine en 1968, mais la situation d'ensemble demeure préoccupante.

Même si le système de régulation du trafic (G.E.R.T.R.U.D.E.), la création de parcs de stationnement (10 000 places disponibles), la restructuration des transports publics (bus articulés, couloirs réservés) contribuent à bonifier la circulation sur les tronçons les plus saturés, l'augmentation constante des déplacements inter-urbains exigeait la mise en œuvre d'un projet d'envergure.

En effet, compte tenu de ces conditions d'évolution, les lignes 7/8, F, G et 4 peuvent être considérées comme proches de la saturation.

Dépassant largement ce seul cadre, le développement d'une grande métropole est également subordonné à la qualité et à la performance de ses infrastructures. C'est pourquoi la Communauté Urbaine de Bordeaux a mobilisé ses efforts dans cette direction afin d'optimiser le service des Transports en Commun — ce sera le métro —, en assumant également la réalisation des aménagements extérieurs et du parc de stationnement de la gare Saint-Jean rénovée par la S.N.C.F., en participant enfin à la restructuration de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac.

Méto : l'avenir du futur

I Les élus communautaires ont décidé à l'unanimité, dès 1986, de lancer les études préalables sur un projet de méto de type VAL (Véhicule Automatique Léger).

Faisant suite à ce vote, la décision a été prise par le Conseil de Communauté du 22 mai dernier de confier à l'Agence d'Urbanisme de la Communauté Urbaine et au Cabinet d'Architecture AUBERT un double travail d'investigation : déterminer les incidences d'un tel projet sur l'agglomération bordelaise et, de manière plus affinée, sur le secteur sauvegardé.

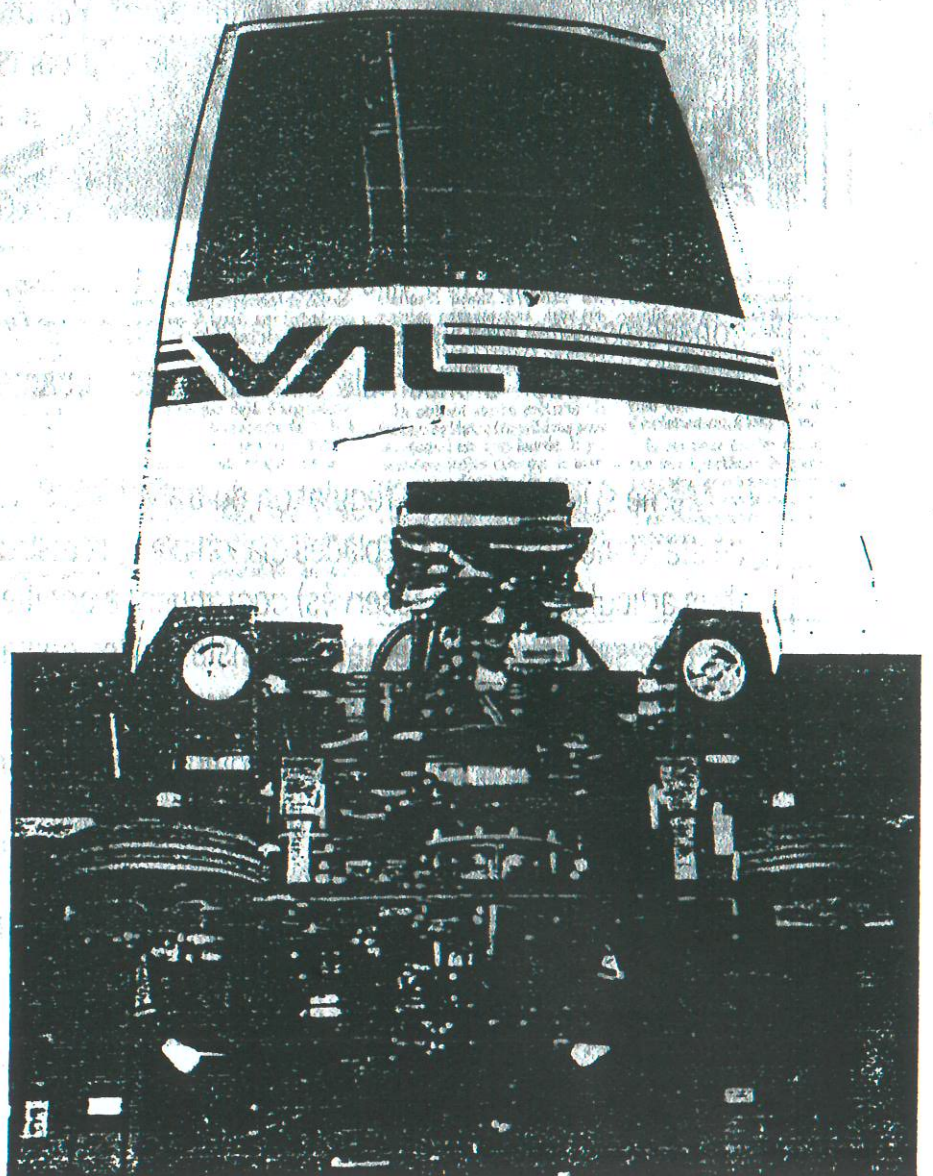
La société Matra, détentrice du brevet VAL, a pour sa part été chargée de l'étude de faisabilité : détail des aménagements et équipements nécessaires à la réalisation du méto.

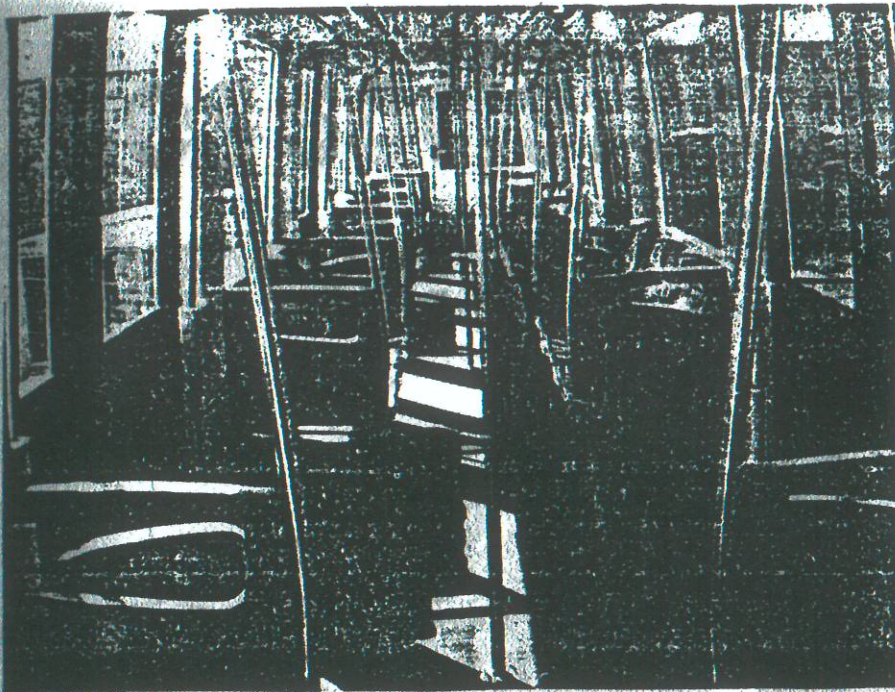
Dans l'attente de la communication de ces résultats, Flash Communauté vous présente les principales caractéristiques du projet.

UNE ORGANISATION GLOBALE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Le projet de méto n'implique pas l'abandon des expériences menées pour l'amélioration du réseau urbain de bus, mais s'inscrit au contraire dans un processus où ces deux modes de déplacement ont leur complémentarité.

Aux 2 000 km de voirie communautaire s'ajouteraient ainsi les 25 km prévus pour le réseau méto, dont la configuration serait celle d'une croix constituée de deux axes :





Intérieur du métro VAL.

- un axe nord-sud desservant la gare Saint-Jean, le centre-ville, la cité du Grand-Parc et le quartier du Lac;
- un axe est-ouest desservant la rive droite, les Hauts de Garonne et La Bastide, le centre-ville, le stade municipal, le CHU et le CHR, le domaine universitaire et l'aéroport de Bordeaux-Mérignac.

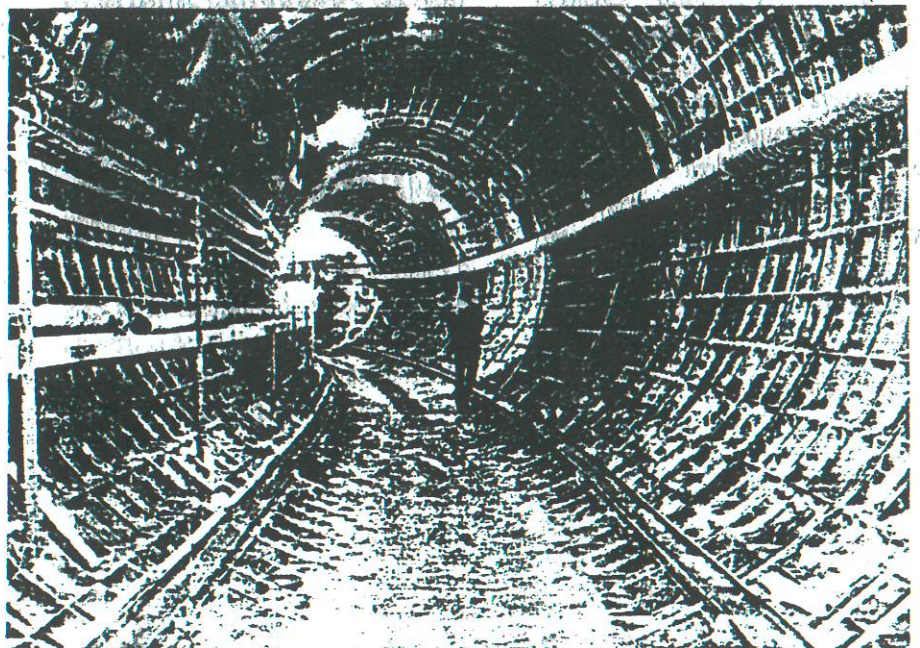
LE VAL ET SES NOMBREUX AVANTAGES

Le système VAL, d'ores et déjà retenu par Bordeaux, ajoute à la régularité et à l'efficacité du métro de multiples avantages :

- un confort accru par l'emploi de pneumatiques qui réduit à 70 décibels les nuisances sonores (80 pour une voiture) et élimine les vibrations;
- une économie de construction par la faiblesse du gabarit (4,3 mètres de diamètre pour une voie unique);
- une économie de fonctionnement due à l'automatisation intégrale des fonctions de conduite et à de plus faibles consommations d'énergie;
- une fréquence de passage élevée pouvant aller jusqu'à moins d'une minute aux heures de pointe;
- une vitesse commerciale de 36 km/h (autour de 10 km/h actuellement dans le centre-ville);
- un système de sécurité empêchant toute possibilité de chute sur la voie et une surveillance permanente (vidéo et interphones);
- une pollution de l'environnement nulle.

DES CONTRAINTES MINIMALES POUR LES USAGERS

Malgré l'instabilité des sous-sols bordelais, le progrès des techniques permettant la réalisation d'un souterrain par forage a pleinement convaincu les responsables de la Communauté Urbaine. La réalisation de la conduite forcée du Caudéran-Naujac, ouvrage de lutte contre les inondations qui s'inspire de la même technique, témoigne parfaitement de l'efficacité de cette solution, d'autant qu'en évitant le creusement de tranchées et l'interruption de la circulation, elle permet de réduire au maximum les nuisances d'un chantier de cette dimension.



Tunnel du Caudéran Naujac.

DE SÉRIEUSES RÉFÉRENCES POUR UNE CONVENTION D'ASSISTANCE

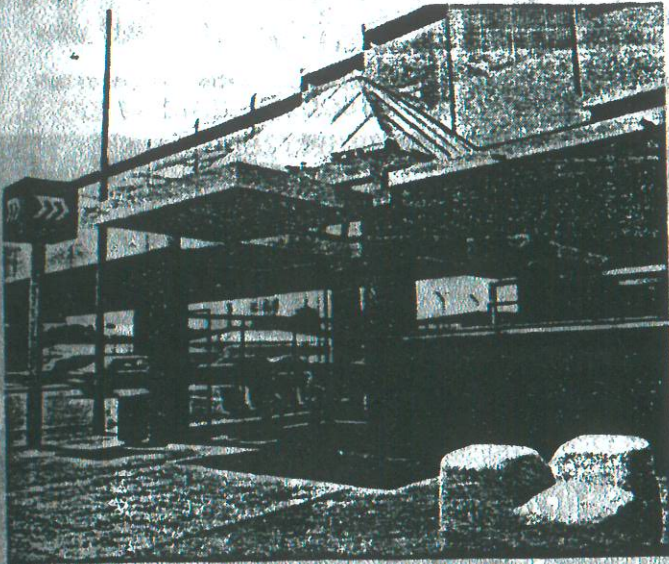
Avec la mise en service du système VAL à Lille en 1983, la Société Matra a conquis des marchés dans le monde entier. En Amérique, ce sont les villes de Chicago (1985) et de Jacksonville (1986) qui, les premières, ont signé un contrat définitif avec la firme française. Mais Atlanta, Dallas, Boston, Taiwan, Bâle, Paris (en liaison avec Orly), Lyon (nouvelle ligne) Toulouse et Strasbourg sont également en négociations très avancées avec la Société Matra.

Les responsables de la Communauté Urbaine de Bordeaux ont enfin passé une convention d'assistance technique, juridique et financière avec la Communauté Urbaine de Lille, pionnière en matière d'exploitation du système VAL.

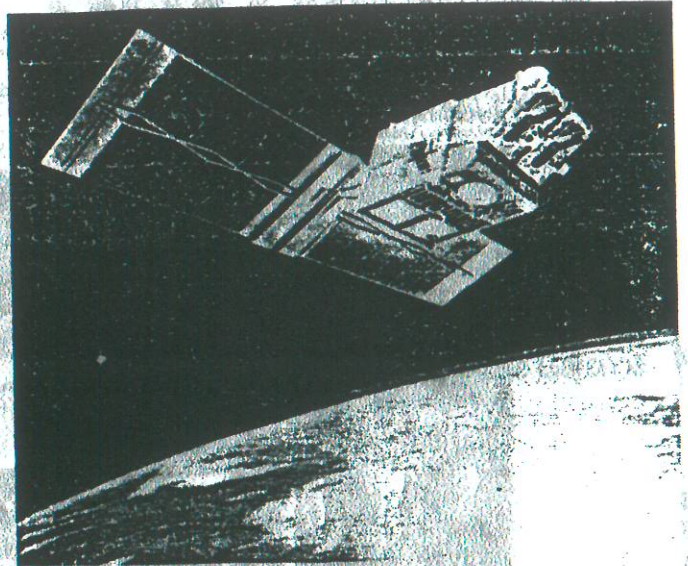
DES RETOMBÉES IMPORTANTES SUR LE DÉVELOPPEMENT LOCAL

La Communauté Urbaine de Bordeaux a favorisé depuis une vingtaine d'années le développement des activités de haute technologie qui contribuent à accroître et à maintenir le nombre des emplois et à assurer la promotion de ses échanges avec l'extérieur. La réalisation du projet de métro s'inscrit naturellement dans ce cadre et les travaux engagés (plus de 3 milliards de francs pour une ligne, ce qui peut constituer à terme une injection importante de capitaux dans l'économie locale) participeraient à une relance de secteurs comme ceux des travaux publics et des constructions mécaniques et électriques.

Les sociétés retenues : expérience et technologie



Entrée de la station Sainte-Marguerite à Marseille.



Satellite de communication MATRA.

LA SOCIÉTÉ DU MÉTRO DE MARSEILLE

Maître d'Ouvrage délégué de la ville de Marseille et Maître d'œuvre, la SMM a conçu, étudié et réalisé un réseau de deux lignes pour la ville de Marseille. Par ailleurs, la SMM a piloté le groupement de bureaux d'étude pour la maîtrise d'œuvre d'une section de la ligne A du métro de Toulouse. Ses missions s'étendent à tous les ouvrages publics (ouvrages d'art, parkings souterrains) ou privés.

LA SOCIÉTÉ D'ÉTUDES ET D'ÉQUIPEMENTS D'ENTREPRISES (SEEE)

appuie sa compétence sur l'exécution d'études pour le compte de nombreux maîtres d'ouvrages ayant réalisé les métros de Marseille, Lyon, Paris, Lille, Rio de Janeiro, Sao Paulo, ou projeté ceux de Tunis et Alger.

LE BUREAU DE RECHERCHES GÉOLOGIQUES ET MINIÈRES (BRGM)

a participé aux travaux de reconnaissance et d'interprétation des sous-sols des villes de Lille, Lyon, Marseille, Toulouse et a également exercé sa compétence dans le cadre du projet transmanche.

LA SOCIÉTÉ D'ÉTUDES AQUITAINE MIDI PYRÉNÉES (SEAMP)

filiale de la SEEE est experte en matière de construction d'ouvrages d'art, de voirie, de génie civil et de bâtiments industriels.

LA SOCIÉTÉ D'ÉTUDES TECHNIQUES AQUITAINE LANGUEDOC (SETAL)

est spécialisée dans les domaines de l'électromécanique, de l'électricité et des courants faibles.

LA SOCIÉTÉ BORDELAISE D'ARCHITECTURE (SBA)

a pour mission de fixer les grandes lignes architecturales du projet, d'étudier l'insertion des stations dans le site, en liaison avec l'Agence d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Bordeaux.

LA SOCIÉTÉ D'ÉTUDES TECHNIQUES INDUSTRIELLES (SETGI)

apporte son expérience tirée de l'étude préliminaire du réseau de Marseille et de sa collaboration avec le métro de Paris, notamment dans le domaine du génie civil et des constructions industrielles.

MATRA

Fort de 28 000 salariés, le groupe Matra est un grand groupe industriel au rayonnement international dont le savoir-faire s'appuie sur la maîtrise de systèmes électroniques et micro-électroniques complexes.

Piliers de la technologie de Matra, les branches « militaire » et « espace » ont permis au groupe de se développer tout en diversifiant ses activités. Exigeant la même capacité à gérer des systèmes complexes et technologiquement ambitieux, ces activités mobilisent des domaines aussi variés que les transports, l'électro-optique, l'informatique scientifique, la robotique, les automatismes, les télécommunications ou encore l'automobile.

La filiale Matra Transport emploie aujourd'hui 500 personnes et a réalisé en 1986, un chiffre d'affaires consolidé de 690 millions de francs. Elle regroupe 2 activités principales :

- 1) La division équipement, leader mondial dans le domaine des automatismes du métro ;
- 2) Les systèmes dont le VAL constitue le fleuron. ■

EQUIPEMENT / TRANSPORTS EN COMMUN

Métro : les seize stations

Le conseil de la Communauté urbaine va examiner demain le dossier de prise en considération du métro. Voici, en avant-première, les stations figurant dans ce dossier



L'une des stations du métro de Lille. On aperçoit le VAL derrière les portes palières (Photo Michel André, « Sud-Ouest »)

Les conseillers de la Communauté urbaine ont, le 19 octobre, le chemin de Lille pour voter le dossier de prise en considération. En clair, il s'agit du document que la CUB présentera au ministre des transports pour solliciter la participation de l'Etat. C'est le premier document de l'avant-projet sommaire. La première phase du projet comprend deux lignes (nord-sud

et est-ouest) qui transitent toutes les deux par la place des Quinconces. Ces deux lignes (11,5 km) seront réalisées en même temps. Voici donc — sous réserve de l'acceptation du dossier par le conseil de la CUB — les seize stations de la première phase et vous pourrez prendre le métro : gare Saint-Jean, capucine (côté Saint-Michel), place de la Victoire, cours Victor-Hugo (à la hauteur du Musée d'Aquitaine), place Saint-Projet, place

de la Comédie, place des Quinconces (côté allées de Chartres), place Paul-Doumer, cours de Luze, Grand-Parc (place de l'Europe), place Ravenne et Les Aubiers. C'est en prolongement de cette station que sera installé le garage-atelier.

Parallèlement, sera réalisé le tronçon place des Quinconces, place Gambetta, Méridaek, stade municipal et CHR.

Ces deux lignes ont été tracées en fonction des extensions ulté-

rieures vers le campus, l'aéroport, le Parc des expositions et les Hauts-de-Garonne, via La Bastide et la Benauge.

Si tout va comme sur des roulettes, vous pourrez emprunter le VAL en 1994. L'avant-projet sommaire devrait être achevé en avril ou mai prochains. On passera ensuite à l'avant-projet détaillé.

Les travaux pourraient être entrepris en 1990. Le rendez-vous est pris.

JACQUES SYLVAIN

Pour une poignée de milliards

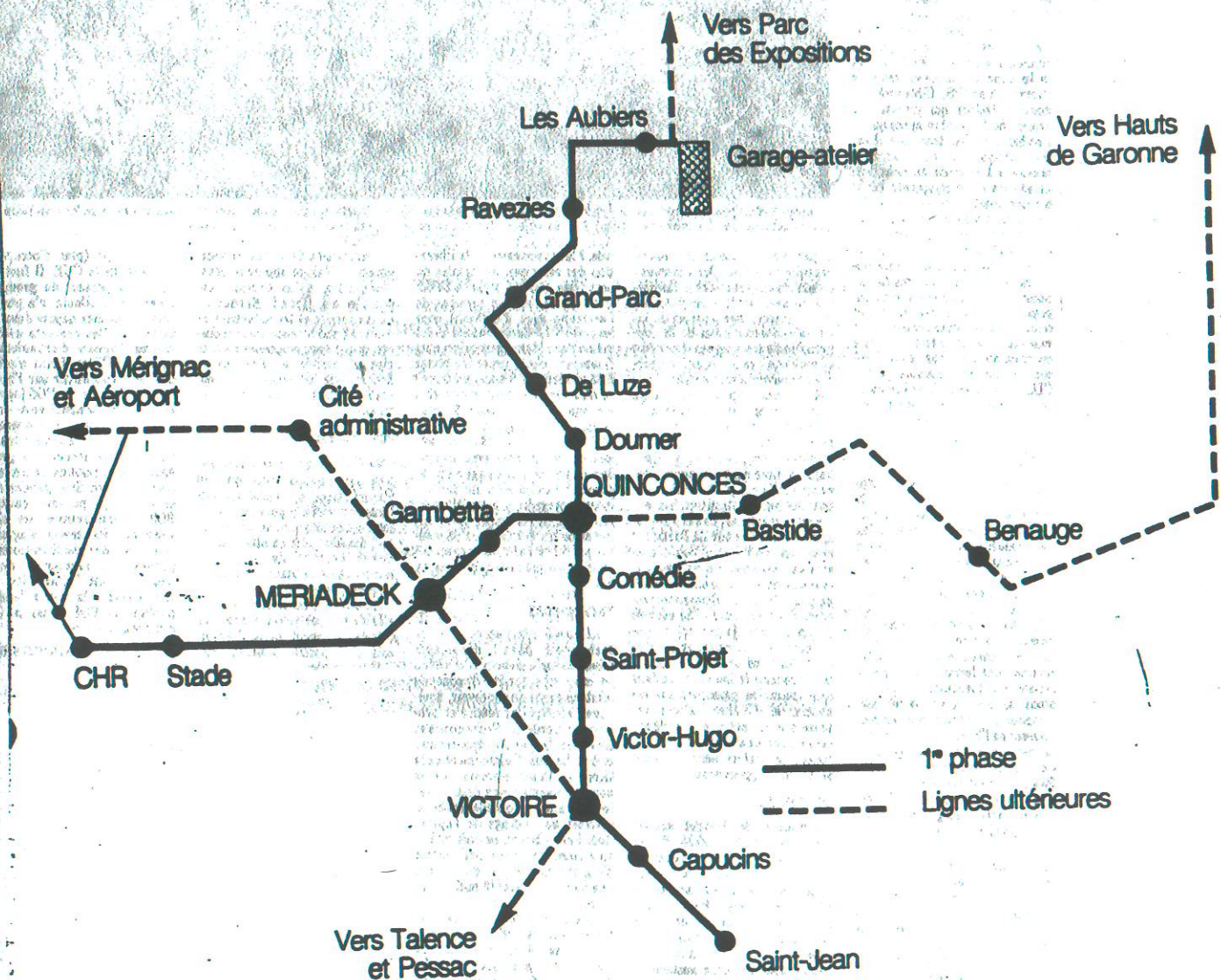
Monsieur Métro (M. Boisnier, vice-président de la CUB chargé des transports en commun) espère que la subvention de l'Etat atteindra 30 % du coût global, estimé pour la première phase à 3 milliards 400 millions.

Le reste de l'addition sera payé par la remise à jour des tarifs. Il faut savoir que les tarifs bordelais figurent parmi les moins élevés. Actuellement, un ticket de bus acheté par carnets de dix coûte 3,05 F, alors qu'à Lille (bus ou métro) il est de 4,65 F.

A cela s'ajoutera le versement de la taxe des transports qui serait portée à 1,15 % pendant deux ans à partir du 1^{er} janvier prochain, taxe qui augmenterait par paliers jusqu'à 1,50 %. Il faut en outre tenir compte de la productivité calculée à Bordeaux sur une hypothèse basse d'augmentation des voyageurs de 20 %. Quant à l'augmentation de la fiscalité elle serait de l'ordre de 0,42 % par an pendant huit ans, si la participation de l'Etat est de 30 %.

Exclusif Les stations du métro de Bordeaux

Si tout va bien, Bordeaux aura ses premières lignes de métro en... 1994. Voici les seize stations retenues dans l'avant-projet sommaire



En rouge, le tracé des deux premières lignes. En pointillé noir, les extensions envisagées (Dessin « Sud-Ouest », réalisé à partir d'un document de Matra)

Vendredi, les conseillers de la Communauté urbaine de Bordeaux auront sur leurs tablettes le dossier de prise en considération du métro de Bordeaux.

Ce dossier, s'il est adopté, sera

présenté au ministre des transports.

D'un coût évalué à 3,4 milliards, le métro ne pourrait être réalisé sans l'aide de l'Etat, que la CUB souhaite à la hauteur de 30 %. Sur

le tracé de la première phase figurent seize stations dont l'emplacement précis ne sera connu qu'au stade du projet détaillé.

La station la plus importante sera celle de la place des Quinconces, où se rejoindront les deux

lignes Saint-Jean-les-Aubiers Quinconces-CHR. Ces deux lignes seront prolongées dans un avenir plus lointain vers les hauts de Garonne, le campus, l'aéroport et

PAG

Et si on reparlait du métro ?

Le métro de Bordeaux est un sujet insaisissable de polémique. La rive droite, qui attendra, s'estime lésée. Elle a trouvé de vigoureux porte-voix

Il y a des traces qui ne s'effacent pas facilement. « Sud-Ouest » l'avait noté le 24 octobre sur le lendemain du débat sur le métro : « Il est sur les rails mais le consensus est rompu. On ne souvient en effet que le débat avait été houleux et que les socialistes, qui n'avaient pu obtenir de dissocier le dossier financier du tracé des lignes qu'ils contestaient, avaient voté contre et quitté la salle, contestant en outre la validité d'un vote « arraché » en force (trois conseillers de la majorité s'étaient abstenus).

Hier matin, quoique le métro ne figurât pas à l'ordre du jour du conseil, il est revenu sur le devant de la scène. L'attaque est venue de Pierre Brans (PS). Cible visée : le docteur Dalbos qui présidait la séance du 23 octobre après que J. Chaban-Delmas, tenu par d'autres obligations, eût quitté la séance. « L'attitude du président de séance a été choquante car il n'a pas laissé se développer le débat démocratique. Son autoritarisme vaut avec de faiblesse. Son intranquillité a empêché de rechercher un consensus. Mais notre détermination est sans faille : nous n'abandonnerons jamais les populations de la rive droite et nous maintiendrons toute pression pour rappeler que le métro doit être communautaire, car c'est l'ensemble des contribuables de la CUB qui le paiera. Faire l'impasse sur le tracé du métro sur la rive droite n'est pas acceptable, c'est de la ségrégation. »

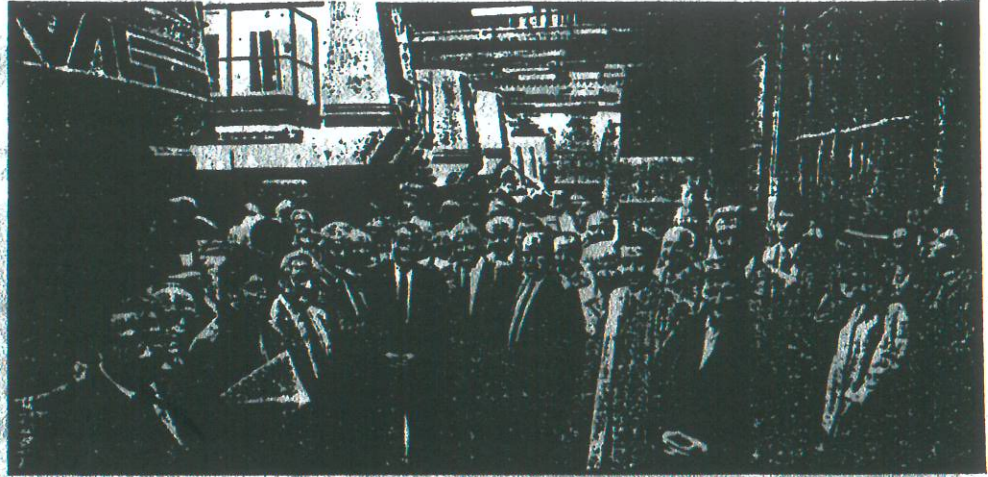
REPLIQUES

Jean-Claude Dalbos se dit stupéfait de ce « manque d'objectivité renversant ». Je n'ai pas fait état de mes préférences personnelles, j'ai laissé le débat se développer et tous les intervenants qui le voulaient ont pu s'exprimer. Vous avez été mis en minorité en toute légalité.

Chaban vote au secours de l'élu pessacais affirmant qu'en quittant la séance il avait donné « des instructions fermes » pour que le dossier « soit maintenu en l'état », sinon, ajoute-t-il, « nous courions le risque d'un refus de subventionnement de l'Etat ». Et le président de remarquer qu'il est lui aussi « un maire de la rive droite » (La Bastide... c'est Bordeaux) et qu'il n'est pas moins attentif que d'autres aux intérêts légitimes des habitants de l'autre rive.

Mais voilà qu'à son tour M. Jacques Boissieras se porte au créneau. Il rappelle « les vastes consultations » en commission des transports et précise les « raisons techniques et économiques » qui ont conduit la commission à écarter des options « prioritaires » la ligne qui franchira le fleuve vers les Hauts de Garonne. Il affirme cependant haut et clair que « le projet d'ensemble du métro prévoit une prolongation de ligne, par voie aérienne, vers les Hauts de Garonne », mais seulement dans une deuxième phase. Il répète que l'avant-projet détaillé « ne pouvait subir des variantes » avant d'être transmis à Paris pour étude d'une subvention.

On sait que le PC avait pour



Toutes tendances confondues, les élus de la Communauté urbaine avaient le sourire lorsqu'ils ont rendu visite au métro de Lille (notre édition du 10 octobre dernier). On les voit ici dans le garage du Val (photo Michel Rivet, « Sud-Ouest »)

sa part voter le dossier. M. Moncia rappelle toutefois « les réserves » de son groupe touchant la faisabilité financière. Il s'inquiète des taux d'intérêt, des hausses de tarif de bus envisagées, de la suppression de trois lignes d'autobus et souhaite que le Conseil recherche de nouvelles subventions.

M. Brans reprend la parole pour déplorer que « dès la première étape, il n'ait pas été envisagé une tête de pont sur la rive droite ». Puis, Chaban, qui souhaite visiblement réserver les rangs (les nœuds et à gauche) autour du métro, établit un lien entre cette grande affaire et l'opération d'urbanisme sur La Bastide, y rajoutant pour faire bonne mesure « un nouveau moyen de franchissement de la Garonne » en sus du pont d'Arcins. Ultime intervenant, J. Etournand (PS) déclare qu'il aura du mal à avaler « un métro bordelais » sans qu'on ait étudié à fond les possibilités de lui faire franchir le fleuve. Mais dans une assemblée passionnément tendue, M. Chaban-Delmas rajoute que le métro de Bordeaux sera « communautaire » et que son réseau de surface servira « l'ensemble de l'agglomération ».

VOTEURS

L'examen du budget supplémentaire (955 052 830,86 F), en baisse par rapport à l'exercice précédent, s'est limité aux explications de vote du représentant du PC (M. Pénichon). Pour ce dernier, « les investissements utiles sont sacrifiés » et le budget proposé nous fait entrer dans la récession sous couvert d'austérité et de gages donnés aux banques. Tel n'est pas l'avis de J.-C. Dalbos, le rapporteur, qui rappelle que la CUB investit beaucoup mais qu'elle n'est pas maîtresse des taux d'intérêt des emprunts. Ceux-ci vont d'ailleurs baisser cette année de 99 millions. Le budget est adopté; le PC et le PS votent contre.

Le sujet suivant avait trait à l'opération foncière sur La Bas-

tille. Plus précisément à la libération des emprises domaniales du port (rive gauche) et de la SNCF (rive droite, sur les terrains de l'ancienne gare d'Orléans) pour lesquelles la Communauté est à même de solder ses engagements financiers. Cette première phase (185 millions de francs) est d'ores et déjà réalisée pour moitié et a été subventionnée pour 51 millions. La libération des terrains SNCF mettra la CUB en possession de 10 hectares, préalable au démarrage de l'aménagement du quartier. Le Conseil a décidé d'encadrer un crédit de 5,4 millions du ministère de l'Intérieur dont l'affectation ira aux travaux de voirie primaire de désenclavement. Dossier adopté moins le vote du PC.

TECHNOPOLE

Affaire si combien délicate, la technopole paraît désormais mieux assurée depuis la décision de créer une société d'économie mixte chargée de concevoir, aménager, construire, vendre et promouvoir Bordeaux Technopolis et cela avec l'appui du département et de la Société d'équipement de la Gironde. Etant entendu que la nouvelle société devra déterminer les partenaires qu'elle souhaite associer au pilotage de l'opération. Pour l'heure, on sait qu'il y en a douze, que nous qualifierons d'« institutionnels », qui auront une part du capital (3 millions de francs).

La plus importante est celle du Conseil général (40 %); celle de la Communauté urbaine est de 5,66 %, pas plus que celles des communes directement concernées par l'implantation de la technopole (Martillac, Léognan, La Brède et Saucats). Le PS et le PC ont voté contre ce dossier. Claude Barande (PS) met en garde : « Qu'on ne dise pas que nous sommes contre la technopole. Nous contestons le choix de son implantation et nous avons fait des réserves sur la façon dont l'affaire est menée ». Quant à Bernard Moncia (PC), il ne demande « à quoi ça peut bien servir alors que notre déclin industriel est programmé ». Il réclame « un débat de fond » avant de déterminer s'il faut adhérer à la société pilote. A M. Garandeau, qui s'inquiète d'un

de l'attraction de la future technopole, J. Valade oppose le bénéfice général qu'en tirerait l'ensemble du Grand Bordeaux. « L'université et les industries ne nous ont pas attendu pour coopérer, ce que nous proposons c'est un plus d'activités et d'expansion. Technologie et viticulture peuvent cohabiter harmonieusement. »

POS: TOUS D'ACCORD

Le Conseil a pris acte sans débat des propositions qui lui étaient faites sur l'installation de locaux provisoires pour les professionnels de la viande sur le site actuel des abattoirs en attendant la construction du nouveau complexe de la viande. Un appel d'offres va être lancé.

La séance s'est achevée comme elle n'avait pas commencé : sur un très large accord. Et là, il s'agissait d'un dossier pourtant épi-

neux, le POS (plan d'occupation des sols) de la CUB. Il faut dire que le rapporteur du groupe de travail, M. Galboux, n'a pas ménagé ses efforts depuis deux ans, multipliant les contacts avec les maires, l'agence d'urbanisme et l'appareil d'Etat. Point n'est besoin de s'appesantir sur l'importance de la chose, le POS (opposable aux tiers) tenant lieu de « règle commune » pour toute opération d'urbanisme et réservant les emplacements d'accueil des grands équipements publics. Ce travail de fourmi a payé. Si la gauche avait en son temps pu voter contre le POS communautaire, ses objections ont été levées s'agissant, cette fois, des modifications à y apporter. Au résultat de quoi le dossier a fait l'unanimité. Prochaine étape : la mise à l'enquête publique du POS révisé, du 8 septembre au 8 janvier.

CLAUDE GARNIER

EQUIPEMENT/ TRANSPORTS EN COMMUN

Métro de Bordeaux: l'État accorderait 600 millions

Un comité interministériel vient de fixer la participation de l'État à 30 %

Le gouvernement a décidé en comité interministériel de fixer sa participation à la réalisation de métros ou de tramways à un taux unique: 30 %, jusqu'à un plafond fixé à 600 millions.

Jusqu'alors cette participation était modulable. Aujourd'hui elle est alignée sur celle qui est allouée aux travaux d'infrastructures des transports en commun de la région parisienne. Elle serait accordée à toutes les villes qui en feront la demande, ce qui risque de provoquer un embouteillage aux portes du ministère des transports, tant les demandes affluent.

Jacques Douffiague n'a d'ailleurs pas caché que s'il fallait satisfaire toutes les municipalités il

faudrait doubler le budget de son ministère.

Sur la liste d'attente Bordeaux serait en bonne place, mais ne pourra se satisfaire de 600 millions.

Le plan de financement avancé publiquement se basait sur un coût global de 3 milliards 400 millions. Avec 30 % de cette somme l'État devrait déboursier plus d'un milliard pour que les impôts n'augmentent que de 0,42 % par an pendant huit ans.

Dans l'avion qui le ramènera aujourd'hui à Bordeaux, Jacques Chaban-Delmas doit examiner cet épineux dossier.

JACQUES SYLVAIN

Métro : le VAL contesté

Le choix du VAL n'est pas un bon choix, estiment les usagers des transports. La CFDT, quant à elle, s'interroge et interroge

Christian Maurox, Gabriel Audoin et le docteur Jean Brenot, ne sont pas du genre à descendre dans la rue pour brailer des slogans contestataires. Ils sont plus portés sur la réflexion dans la sérénité.

Les deux premiers cités sont membres du Syndicat national des usagers des transports et le docteur voyage dans plusieurs wagons d'associations qui portent aux nues le chemin de fer. Ils sont tous les trois affiliés à la FNAUT 2000 (Fédération nationale des associations d'usagers des transports) qui regroupe 150 associations françaises.

Le dossier du métro de Bordeaux les a naturellement interpellés. Le choix, par la Communauté urbaine, du VAL ne leur semble pas dicté au coin du bon sens. Ils se sont étonnés de voir les élus découvrir le VAL à Lille, mais pas le tramway de Grenoble.

L'alternative que constitue l'installation d'une ligne de tramway, commente Christian Maurox, a été balayée d'un coup de plume car elle impliquait la volonté de rééduquer la circulation et, surtout, le stationnement, les automobilistes ne respectant pas les règles de circulation et occupant sans vergogne les couloirs de bus et les trottoirs. Nous sommes loin de la situation allemande ou scandinave. Et du courage d'Alain Carignon, le maire de Grenoble.

Les arguments sont surtout financiers.

Selon l'Union des voyageurs du Nord, explique le docteur Brenot, la première ligne du VAL de Lille a coûté quatre fois plus cher que prévu. Et le déficit d'exploitation a été de 90 millions en 1985, 95,5 en 86, 103 en 87. Il sera de 220 millions en 88 et 236 en 1989. L'exploitation du VAL n'est pas aussi économique qu'on le dit.

Ainsi le système de roulement en caoutchouc sur du béton est le système le plus gourmand en énergie. Ce qui fait que le prix de revient à la place kilométrique offerte est de 22,1 centimes pour le VAL, 20,1 pour le bus, 18,1 pour le "vieux tramway" et 11 centimes pour le tramway du type de Nantes.

Autre argument, la sécurité.

Nous avons vu à Lille, raconte Christian Maurox, des vigiles voyager dans toutes les rames pour essayer de calmer l'agitation des voyageurs qui se manifestent par une hausse de trafic de plus d'un million de voyages depuis janvier 87. Tant qu'à faire, il vaut mieux un conducteur, ça coûte moins cher (1).

DES PARKINGS PÉRIPHÉRIQUES

« De toute façon, ajoute le docteur Brenot, le métro ne règlera pas le problème de la circulation dans le canton de Bordeaux. On continuera à faire des parkings souterrains pour accueillir tou-

jours davantage de voitures qui stationneront sur les terre-pleins ou les trottoirs, obligeant les piétons à se risquer sur la chaussée avec leurs voitures d'enfants, s'il en reste encore ! »

Afin de résoudre ces problèmes, estime quant à elle l'Association des droits du piéton, Bordeaux aurait pu se doter de parkings périphériques de transit, situés à proximité des entrées principales. L'infrastructure du réseau des transports en commun aurait pu être modifiée en conséquence, afin que les lignes périphériques de banlieue convergent des stations de transit également disposées aux entrées de la ville. De ces stations pourraient partir des lignes reliant le centre ville, ces mêmes stations étant reliées entre elles par une liaison de ceinture. Une telle proposition tient-elle du rêve ? Ne mériterait-elle pas d'être étudiée ? Est-elle plus absurde et plus coûteuse que le VAL ?

« Tant qu'une politique cohé-

rente de circulation, conclut cette association, ne sera pas élaborée, nous assisterons à des demi-échecs. Il risque d'en être ainsi du VAL, dont les effets positifs seront sans commune mesure avec les énormes investissements engagés et les efforts demandés aux contribuables durant des années.

Dion ! Les piétons n'y vont pas par quatre chemins...

JACQUES STYVAÏN

(1) Rapports sur ce point que le système VAL, choisi par Bordeaux, est constitué de rames entièrement automatisées. Nous n'avons personnellement pas perçu, lors de deux voyages à Lille, d'agences particulières chez les voyageurs lillois.

Une réflexion d'ensemble

Lorsque l'on demande à Gérard Barbé, secrétaire départemental de la CFDT, pourquoi un syndicat se préoccupe de transports en commun, la réponse fusa :

« Nous sommes représentants de salariés et nous devons savoir si les moyens de transports correspondent à leurs attentes, s'ils n'ont pas de répercussions sur la qualité de la vie, la qualité du travail. En matière de transports, nous pensons qu'un lien étroit existe entre la réalité de l'homme et de la société.

La CFDT n'a pas pris le train en marche. Elle s'intéresse à ce dossier depuis 1970 et a rédigé un rapport sur les transports en Aquitaine en 1973.

Le métro entre dans cette réflexion que le syndicat d'Edmond Maire souhaite globale, prenant en compte tous les moyens de transports collectifs existants au niveau du département pour parvenir à un schéma cohérent ne déshabillant pas Pierre pour habiller Paul.

Il ne faut pas voir là une opposition au métro.

« Pour ou contre, c'est un faux débat, estime Gérard Barbé. Nous avons toujours dit que nous étions favorables au transport en site propre.

« Le métro peut être un plus, ajoute Christian Laffaquière, mais répondra-t-il à l'attente des usagers qui résident à Latresne, Lormont, Pessac, Saint-Médard-

en-Jalles, etc. ? Il y a trois rendez-vous importants : 90 (le TGV), 92 (l'Europe) et 94 (le métro). Si Bordeaux a l'ambition de devenir une véritable capitale européenne, il faut qu'elle ait de bons transports en commun.

Pour la CFDT, la desserte de l'aéroport est prioritaire, si l'on veut aboutir à une complémentarité entre l'air, le rail et le bus.

Celle de la rive droite également. Selon le syndicat, 60 % des usagers des transports en commun de l'agglomération bordelaise habitent sur la rive droite (1).

« Il ne faut pas privilégier une rive plus qu'une autre. La Gironne ne doit pas être un handicap.

« Organisation du travail, condition de travail et de vie, aménagement du territoire, urbanisme, coût social, transports de qualité, ce sont autant de mots liés, complémentaires et interdépendants les uns des autres, car ils forment un tout. Sur ce tout, il est de la responsabilité de tous d'y apporter des réponses », pense Gérard Barbé.

Pour mieux appréhender les véritables besoins des usagers, la CFDT a interrogé 900 salariés de l'agglomération. Les résultats de ce sondage seront connus à la fin du mois.

(1) La Fédération des usagers estime elle aussi que la ligne prioritaire devrait être celle du campus-rive droite.



L'intérieur du VAL de Lille (Photo Michel André, « Sud-Ouest »)

Métro : les premiers forages

On ne cherche pas du pétrole dans les rues de Bordeaux, mais des informations sur la nature du sous-sol



Forage au Grand-Parc (Photo Michel André, « Sud-Ouest »)

Le projet de métro à Bordeaux est entré dans la phase des études préliminaires. La Communauté urbaine a confié à Matra-GRI (Groupement régional d'ingénierie) le soin de réaliser l'avant-projet sommaire sur les lignes Saint-Jean - Les Aubiers et Quinconnes - CHR.

La réalisation du métro est liée à deux éléments incontournables: le financement et le sous-sol.

Côté sous, Jacques Chaban-Delmas assure qu'avec une participation de l'Etat plafonnée à 600 millions, la surcharge fiscale ne dépasserait pas 0,5 %.

Côté terrain, on est pour l'instant dans l'inconnu. Le sous-sol bordelais n'est pas, on le sait, d'une nature conviviale et homogène. Les spécialistes le connaissent assez bien jusqu'à 20 mètres de profondeur. Les nombreux ouvrages construits à Mériadeck notamment et les travaux d'assainissement ont alimenté une banque de données intéressante. La Communauté urbaine a recensé ainsi plus de 3 000 ouvrages.

Mais au-delà de 20 mètres, c'est presque l'inconnu. Pour se faire une idée assez précise de ce que le tunnelier rencontrera, des forages sont en cours.

« Ils doivent préciser les cotes des différents terrains dans les secteurs où subsistent des doutes, explique-t-on à la CUB. Ils permettront de contrôler la qualité des terrains qualité qui condi-

tionne la plus ou moins grande facilité de creusement pour les tunneliers. »

Cette radioscopie a été confiée à la société Teinsoil Aquitaine, sous

l'autorité du Bureau de recherches géologiques et minières d'Aquitaine.

Entrepris à la mi-janvier, ils devraient être achevés à la fin du

mois. Le programme de forage ne comporte pas d'auscultation, sous la Garonne. A-t-on définitivement dit non à ceux, nombreux,

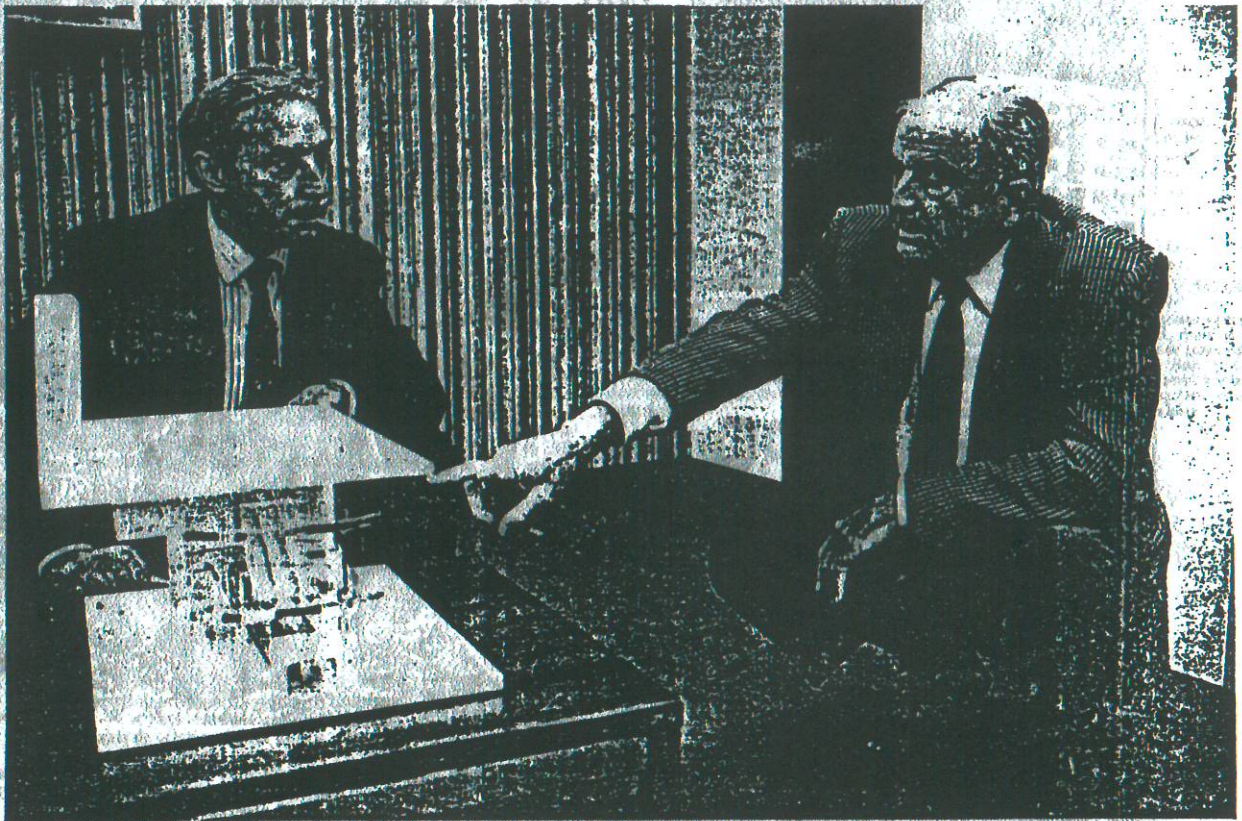
qui souhaitent, dès la première phase, une prolongation vers La Bastide ?

JACQUES SYLVAIN

EQUIPEMENT/TRANSPORTS EN COMMUN

Méto : les stations déjà à l'étude

À la Communauté urbaine, dans les cabinets d'études, le méto de Bordeaux poursuit son petit bonhomme de chemin



Accroupis devant la maquette de la station-type, M. Boissières (à droite) et Marcel Aruffel, coordinateur du méto à la CUB. Au niveau du doigt de M. Boissières se situe le sol extérieur. On aperçoit en bas une rame dans le tunnel. (Photo Michel André, « Sud-Ouest »)

Si aucun avatar d'envergure survient d'ici là, le premier méto de Bordeaux entrera en service en 1994. Effectuons un bond en avant. Lorsque vous le prendrez à Saint-Projet, par exemple, vous découvrirez ce type de station.

Pour descendre jusqu'au quai, à 14 mètres de profondeur au-dessous du niveau du sol, vous aurez le choix entre l'escalator, l'ascenseur ou l'escalier. Après avoir franchi les portes palières qui s'ouvrent automatiquement à l'arrêt de la rame, vous entrerez dans le méto. Quelques minutes plus tard, vous arriverez à destination. Cette station-type sera l'objet d'études complémentaires afin de déterminer la meilleure accessibilité possible, notamment pour les personnes handicapées, et assurer une sécurité maximale.

Ces stations seront en outre aménagées de telle sorte qu'elles ne se ressembleront pas. Il n'est pas exclu, comme cela se fit à Lille, de faire appel au talent des architectes, un par station.

CHANGEMENT AQUINCONCES

La première phase des travaux portera sur deux lignes. On sait que la plus longue reliera la gare Saint-Jean aux Aubiers où sera installé le garage-atelier.

Le VAL desservira donc Saint-Jean, Capucina, Victoire, Victor-Hugo (à la hauteur du Musée d'Aquitaine), Saint-Projet, Comédie, Quinconces, Paul-Doumer, Grand-Parc (place de l'Europe), Ravezies et les Aubiers.

Sur cette ligne se branchera une jonction des Quinconces au CHR avec arrêts à Gambetta, Colonel-Raynal, Mériadeck (préfecture), Gaviniés et CHR (place Amélie-Raba-Léon).

La double station des Quinconces abritera le poste de commandement et servira de plaque tournante aux deux lignes.

C'est-à-dire par exemple que pour se rendre des Aubiers au CHR, ou

de Victor-Hugo à Mériadeck le passager transitera par Quinconces.

Une gare routière

Le méto va complètement modifier les données actuelles du transport en commun à Bordeaux et dans l'agglomération. Le COFTE notamment au devoir s'adapter au méto tout en ne pénalisant pas les voyageurs de bus.

Une étude doit être menée pour définir un nouveau paysage de la circulation des transports en commun.

Il apparaît d'ailleurs que le moment est venu d'envisager sérieusement la réalisation d'une gare routière combinant les différents types de transports. Dans cet esprit, le Conseil général vient de confier une étude à l'agence d'urbanisme Bordeaux-Aquitaine.

Le Stade municipal sera desservi par la station Gaviniés, à quelques centaines de mètres, ou bien par la station CHR.

Ce choix a été dicté pour des raisons techniques (difficultés pour passer sous les pieux du stade), de sécurité (trop proche la station n'aurait pu absorber un afflux de voyageurs dans de bonnes conditions) et économiques (le secteur de Gaviniés va abriter 15 000 mètres carrés de bureaux).

ET LA RIVE DROITE ?

« Elle n'est pas oubliée », assure M. Jacques Boissières, président de la commission des transports à la Communauté urbaine, un président qu'on ne peut accuser en l'occurrence de privilégier la rive gauche quand on sait qu'il préside aux destinées d'une commune en pleine expansion de la rive droite.

La preuve ? Des études ont été lancées sur une ligne allant jusqu'à la Benauge. « Nous ne perdrons pas ainsi de temps et nous pourrions démarrer cette ligne dès que la première phase sera ache-

vée. De toutes façons, nous ne pouvons techniquement parler aller plus vite. »

Trois tunneliers travailleront ensemble sur la rive gauche. Chacun d'eux sera spécialisé dans le type de terrain rencontré, que ce soit de l'argile, du calcaire ou des sables mouvants.

UNE RAME A LA FOIRE

L'avant-projet sommaire, l'APS en jargon de technicien, doit être présenté au conseil de la Communauté en juillet prochain.

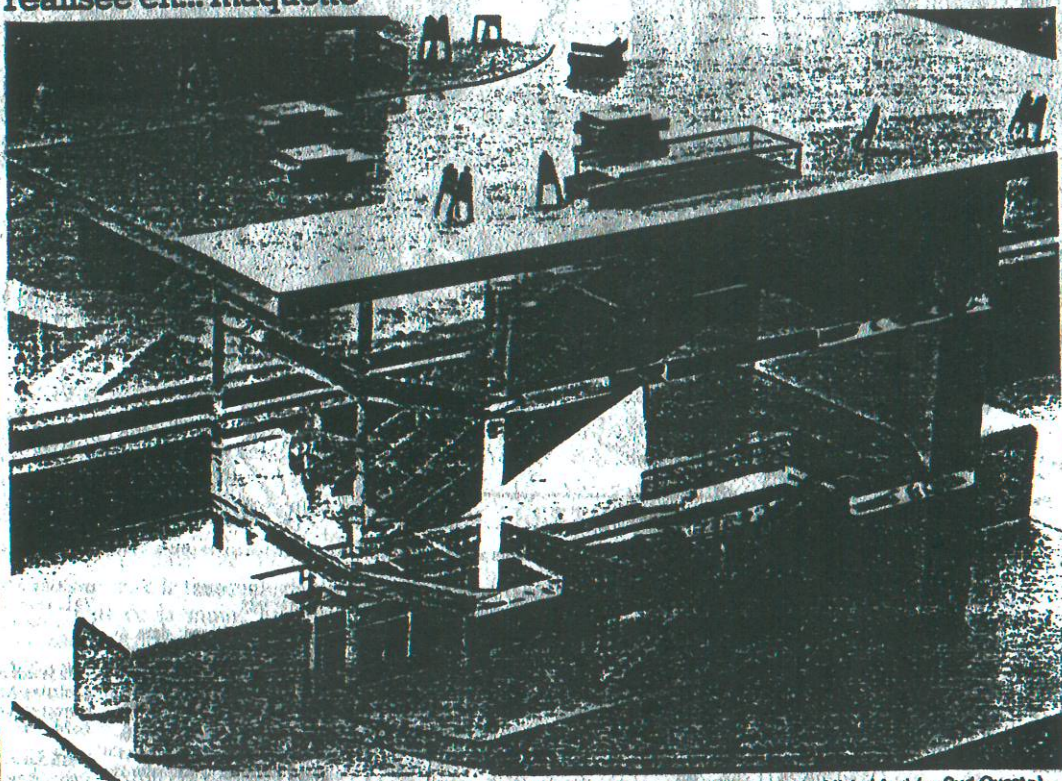
L'Etat qui a déjà accordé une subvention de principe se prononcera à la lecture de cet avant-projet d'une manière définitive. On passera alors au projet détaillé.

En attendant, la Communauté urbaine va déployer toute une palette d'actions explicatives. La plus spectaculaire sera présentée dans le hall de la Foire où Matra installera une rame.

JACQUES SYLVAIN

Métro de Bordeaux : voici la station type

Le projet du métro de Bordeaux avance. Une station type a déjà été réalisée en... maquette



Les voyageurs accéderont au quai par des escalators ou un ascenseur. (Photo Michel André, « Sud-Ouest »)

Si tout va comme sur des roulettes, le métro de Bordeaux entrera en service en 1994. Pour l'heure, le dossier suit normalement son cours. L'avant-projet sommaire sera bouclé comme prévu en juillet pour être soumis à l'approbation des conseillers de la

Communauté urbaine, puis au futur ministre de l'équipement et des transports qui fixera la contribution financière de l'Etat.

Une maquette a été réalisée. Il s'agit d'une station type qui fera l'objet d'études complémentaires.

Pour éviter l'uniformité, il est

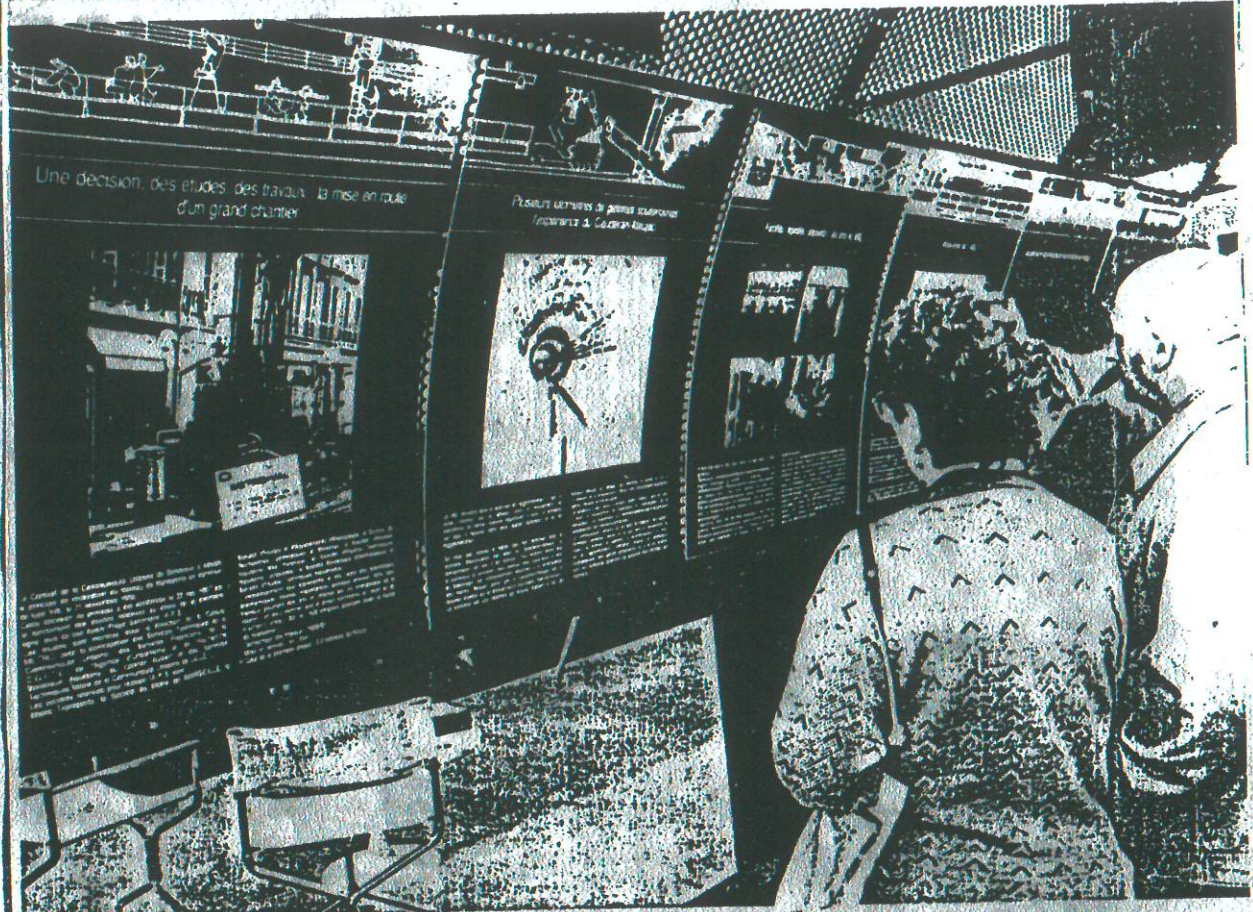
envisagé de confier l'aménagement intérieur à des architectes, un par station. Dix-sept stations ont été retenues.

Le Stade municipal sera desservi par deux d'entre elles.

PAGE 5

Aquitaine-Alternatives : le VAL est un non sens

L'association écologiste lance un pavé dans la mare, au moment où l'avant-projet sommaire est soumis aux élus de la CUB



À la Foire internationale de Bordeaux, la Communauté urbaine avait présenté un wagon du VAL et une exposition sur le projet bordelais. Dans leur ensemble, les

On savait qu'Aquitaine-Alternatives était peu favorable au projet de métro. On ne soupçonnait pas, cependant, que cette association, sauveuse, comme son nom l'indique, de proposer d'autres solutions, notamment dans le domaine des transports en commun, était tenace et pugnace.

Lundi matin, elle a présenté à la Mairie de la nature et de l'environnement un document constituant le fruit d'une année de travail.

Ce dossier est précédé d'une lettre que Simon Charbonneau, président d'AA, vient d'envoyer aux 850 élus de la Communauté urbaine. Ces élus recevront cette semaine, en effet, l'avant-projet

sommaire sur lequel ils doivent se prononcer en juillet.

Jusqu'alors ces élus, dont AA pense qu'ils ont été abusés lorsque le projet a été présenté, en juin 1986, ont fait preuve d'une belle unanimité au moment des votes. Aquitaine Alternatives espère ainsi ébranler quelques idées reçues.

PAS AVANT L'AN 2010

Denis Teisseire, chargé avec Jean Avens de ce dossier, a dans sa conférence de presse affirmé que le VAL était un non sens.

Les arguments d'AA ? Seul un réseau de transport en commun dense, rapide, en site propre, desservant l'ensemble de l'agglomération, permettrait d'améliorer la

qualité des déplacements. Ce n'est pas le cas à Bordeaux où le VAL ne desservira pas le campus, Mérignac et la rive droite.

Étendre le réseau ? Selon AA, le coût d'investissement de la première ligne sera tel qu'il ne sera pas possible d'envisager une extension avant l'an 2010. Quant au coût de fonctionnement, il alourdira le déficit actuel. Et AA avance des chiffres : le prix du billet augmentera de 60 %, la taxe payée par les entreprises de 50 % et la fiscalité communautaire de 7 %.

« On nous dit que le métro coûtera 3 milliards 606 millions, ajoute Denis Teisseire. Nous, on dit qu'il coûtera 5 milliards. »

VIOLATION DU CODE DES MARCHÉS

Simon Charbonneau, dans sa lettre, pose aux élus une batterie de questions : pourquoi aucune étude comparative entre le métro et le tramway n'a été réalisée ?

Pourquoi les résultats d'exploitation de Lille n'ont pas été communiqués ? Pourquoi la plaquette du projet n'a été présentée aux élus que le jour même où la décision de principe a été prise ? Pourquoi cette plaquette ne comporte pas le programme Thérèse qui fait apparaître l'importance de la desserte de la rive droite ?

Et pour faire bon compte, AA se demande pourquoi le dossier de prise en considération a été

conduit par Matra, promoteur du VAL, « sans mise en concurrence, en violation du Code des marchés publics ? »

En jetant ce pavé dans la mare, Aquitaine-Alternatives souhaite provoquer des réactions dans le monde politique communautaire.

L'association rêve d'un référendum, comme à Grenoble en 1973.

Aquitaine-Alternatives ne donne donc pas son aval. Que propose-t-il à la place ?

« Vous le saurez dans quinze jours. Nous allons sortir un document qui fera état de nos propositions », se borne à dire Denis Teisseire.

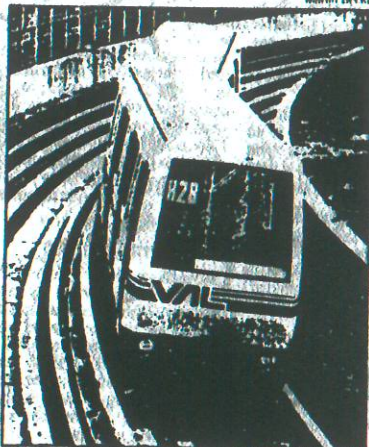
AA distille le suspense. Pariez qu'il optera pour le tramway.

JACQUES STYLVAIN

BORDEAUX PREPARE... 1994

Le métro (VAL) de l'agglomération devrait alors être mis en service
Coût de la première tranche: 3,4 milliards de francs

Le n° 1 de «Flash Métro», le périodique d'information de la communauté urbaine de Bordeaux vient de sortir. Ce magazine fait un point très précis sur un événement qui passionne déjà les 600 000 habitants de l'agglomération bordelaise: la mise en service d'un métro léger à la fin... 1994.



Le véhicule automatique léger (Val) : petit, automatique... et pas cher.

Au train où vont les choses, la cinquième ville française risque l'asphyxie. Bien que ne représentant qu'un dixième de la superficie de la Communauté urbaine, elle concentre en effet à elle seule le tiers de la population et plus de la moitié des emplois. Conséquences: le trafic automobile s'accroît de 2,7 % en moyenne par an et le nombre des usagers des transports en commun de plus de 3 %. Les rues du centre-ville sont trop étroites et trop encombrées pour accueillir de nouveaux couloirs de bus. De nouveaux parkings publics sont également difficiles à imaginer. D'autant qu'ils accroîtraient encore la circulation dans le centre.

DEBUT DES TRAVAUX EN 1990-1991. Bref, le 22 mai 1987, le conseil de la communauté urbaine de Bordeaux n'a pas hésité à confirmer le principe de création d'un métro automatique léger. Depuis lors, ont été retenues pour réaliser l'APS (avant-projet sommaire) du futur métro bordelais: Matra Transports, Société du métro de Marseille, Société d'études et d'équipements d'entreprises, BRGM, Société d'études Aquitaine Midi-Pyrénées, Société d'études techniques Aquitaine-Languedoc, Société bordelaise d'architecture, Société d'études techniques industrielles.

Depuis le démarrage des travaux

ne soit prévu que pour 1990/1991 et la mise en service pour 1994, un certain nombre de points semblent d'ores et déjà acquis. A commencer par le choix du futur métro aquitain. C'est le Val (véhicule automatique léger) qui a été retenu.

Comme l'explique Jacques Boissieras, vice-président de la communauté urbaine (et président de la commission des transports de cette assemblée), «le Val, qui est en service à Lille depuis 1983, est entièrement automatique. En outre, c'est le moins encombrant et le moins onéreux des métros. Sa vitesse commerciale est double de celle des bus et sa capacité six fois supérieure».

La grande métropole du nord de l'Hexagone n'est d'ailleurs pas la seule référence de ce système très sophistiqué conçu par le groupe Matra qui réussit apparemment mieux dans l'industrie que dans le football. Le Val a en effet été adopté par un certain nombre de villes étrangères (Chicago, Jackson ville, Atlanta et bientôt Dallas et Boston aux Etats Unis, Taïpeh, la capitale de Formose) et françaises: Strasbourg, Toulouse et Paris, dans le cadre du projet de liaison Paris-Orly. Ce ne sont plus les références qui manquent à

ce moyen de transport de l'an 2000, capable de transporter 9 000 passagers par heure en charge normale, à une vitesse commerciale de 30 à 35 km/heure.

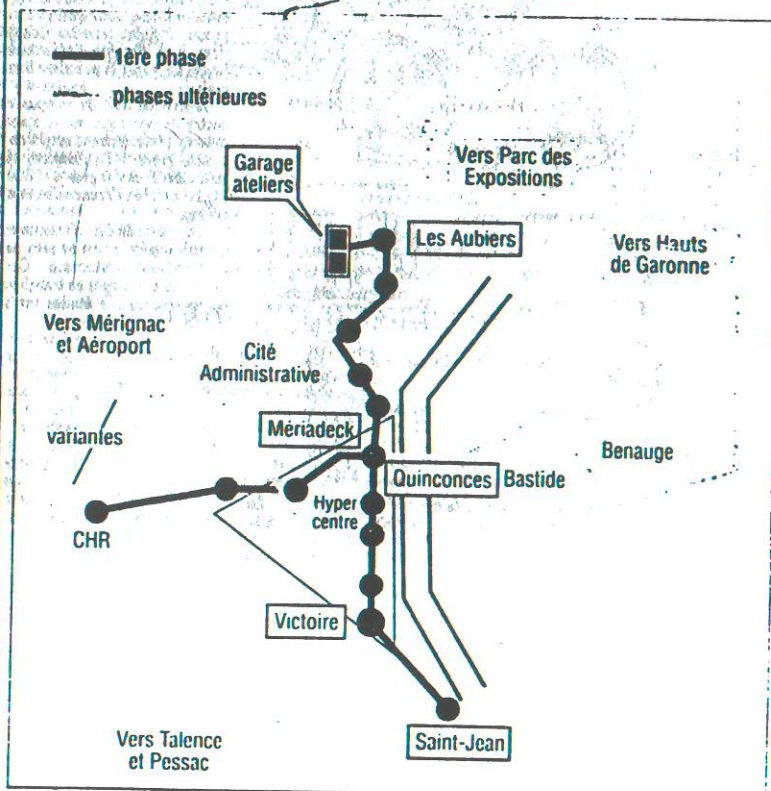
TRENTE KILOMETRES. Autre certitude: long d'une trentaine de kilomètres, le réseau sera construit par phases successives. Il sera souterrain principalement en centre-ville et aérien sur une grande partie du parcours. Dans un premier temps, le métro desservira le centre-ville, avec une ligne Sud-Nord, de la gare Saint-Jean à Raveziez et aux Aubiers, et une antenne des Quinconces au CHR.

Ulérieurement, sont prévues sur la rive droite les dessertes des Hauts-de-Garonne et de la Bastide, et sur la rive gauche celle du domaine universitaire avec Talence et Pessac, et celle de Mérignac avec l'aéroport (cf. notre curie).

Enfin, dernière certitude: le coût de la première tranche de travaux devrait être de l'ordre de 3,4 milliards de francs. Le financement sera assuré par la communauté urbaine de Bordeaux, avec l'aide de l'Etat.

Dans six ans, le métro automatique léger Val sera donc l'élément principal autour duquel sera restructuré le réseau de transport en commun de l'agglomération bordelaise. 1994 a donc toutes les chances d'être une année importante pour cette grande métropole régionale et européenne.

LE FUTUR RESEAU DU « VAL »



Le réseau, long d'une trentaine de kilomètres, courra à l'air libre sur une bonne partie de son parcours.

EQUIPEMENT/TRANSPORTS EN COMMUN

Le premier métro

Bordeaux va franchir le pas. Le conseil de la Communauté urbaine se prononcera, vendredi prochain, sur la construction d'un métro léger

Le secret avait été bien gardé. Seule une fuite nous avait permis de faire état dans notre édition du 6 juin dernier que la Communauté urbaine venait de sortir d'un tunnel creusé il y a une dizaine d'années (U).

Il y a, en effet, belle lettre qu'il faut, techniciens de bureaux d'études tentant de trouver une solution adaptée à l'évolution des transports en commun au sein d'une métropole.

On avait envisagé, un temps, de revenir au bon vieux tramway en site propre, puis un véritable métro, mais en renonçant vite à ces utopies, cette dernière notamment, car cela était « financièrement insupportable » pour reprendre les termes de Jacques Chaban-Delmas, qui a présenté, hier, à la presse, les options de la Communauté urbaine.

Depuis, trois éléments ont joué en faveur des partisans d'un transport en commun en site propre :

1. Le V.A.L. (Véhicule automatique léger) imaginé et conçu par Matra du côté des pistes d'Orly, a fait ses preuves, notamment à Lille. Bordeaux n'a fait aucun choix. Ce sera le V.A.L. ou un autre type de métro de ce type.

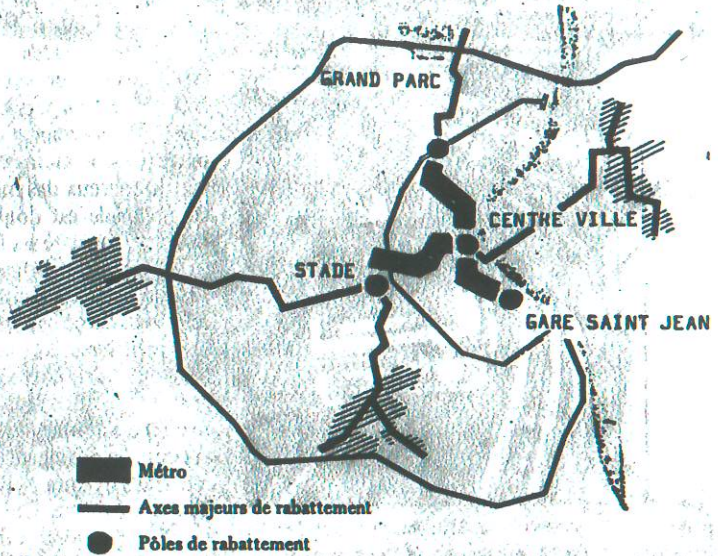
2. On sait aujourd'hui construire des tunnels de grand gabarit, sans ouvrir la chaussée. Comme la taupe, mais mieux que l'animal et la famille des talpides, le tunnelier creuse et bâtit derrière lui le tunnel sans que la surface s'en rende compte, sauf aux points où il faut évacuer la terre extraite. Cette tâche des temps modernes, conçue par des ingénieurs de Kawasaki, va construire le collecteur d'évacuation des eaux qui reliera les boulevards à la Garonne.

3. Le président de l'Assemblée nationale aura beaucoup plus de facilités, aujourd'hui qu'hier, pour obtenir une participation de l'Etat.

DES URGENCES

La décision de principe est donc prise. Elle sera, selon toute vraisemblance, entérinée par le Conseil de la C.U.B. qui se réunira vendredi.

Selon Jacques Chaban-Delmas, elle s'inscrit dans un processus d'amélioration des transports en commun : abandon du tramway pour les bus, adoption de bus articulés, le tarif unique, la correspondance gratuite, en septembre pro-



La première ligne est un Y reliant la gare Saint-Jean au quartier du Grand-Parc, en passant par le centre, avec une branche en direction du stade et du C.H.R.

chain le tri-bus (D), puis le métro.

En partant d'études sur l'évolution des déplacements au sein de l'agglomération, la Communauté urbaine a échauffé quelques urgences : Saint-Jean-Le Grand-Parc, puis Comédie-Quinconces-Stade. Ce serait la première ligne réalisée.

La seconde irait du campus en centre de Bordeaux, via le stade, avec un prolongement sur la rive droite, grâce à l'utilisation sérieusement envisagée, d'utiliser l'axe central de l'avenue Thiers en tri-bus.

Restent beaucoup d'inconnues. On sait que ce métro ne sera pas entièrement souterrain. Certaines parties seront en tranchées ou en viaduc. Les études sur le

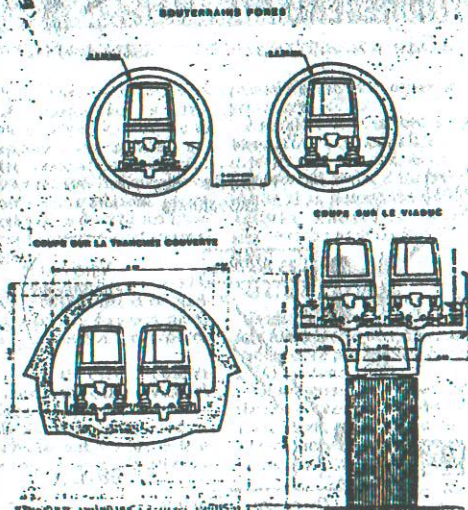
parcours et les lieux choisis pour implanter les stations feront l'objet d'études spécifiques.

Le financement (près de 3 milliards de francs actuels pour la réalisation de la première ligne) n'est pas arrêté. L'aide de l'Etat devra être complétée par un financement de la C.U.B. Le prix du ticket (« un des plus bas de France » a souligné M. Boissières, vice-président de la C.U.B. chargé des transports) sera augmenté progressivement. La fiscalité aussi.

Le nombre des voyageurs doit suivre la même courbe. Les premières études tablent sur 9 000 passagers à l'heure pour une rame, à la vitesse de 25 kilomètres à l'heure et des fréquences de passage inférieures à la minute.

Début des travaux ? Un petit groupe de travail réunissant des élus de tous bords va se mettre à l'ouvrage. Il doit présenter un avant-projet dans le courant de l'année prochaine. A partir de là, il faudra compter entre sept et dix ans pour prendre le premier métro.

JACQUES SYLVAIN



Plusieurs types de solutions peuvent être envisagés : 1. Le forage de deux tunnels indépendants de 4,30 m de diamètre (gauge du haut). - 2. Un unique tunnel en tranchée couverte pour deux lignes (en bas à gauche). - 3. Le viaduc à deux voies

(1) Dans un communiqué, le groupe technique de la C.U.B. fait remarquer que si ces études ont été lancées, par ailleurs, les conclusions estiment qu'il ne doit pas s'agir d'une « opération gadget », mais d'un équipement qui « serve le plus grand nombre, sur les axes desservant les pôles commerciaux et démographiques les plus porteurs d'avenir ».

(2) Le tri-bus est un prototype qui, comme celui de l'Inde, comprend trois « wagons ». Il sera mis en service à titre d'expérience, à partir de septembre, sur les lignes les plus chargées.

Métro : le projet soumis aux élus

Le 22 juillet, le conseil de la Communauté urbaine va examiner l'avant-projet sommaire

Le projet de métro à Bordeaux a déjà une histoire. Sans remonter aux calendes qui virent Jacques Chaban-Delmas mettre un terme au bon vieux tramway, sans rappeler que Michel Sainte-Marie lança des études pour un nouveau tramway lorsqu'il prit la barre de la Communauté urbaine, on peut retenir comme date le 27 juin 1986. Ce jour-là, les élus de la CUB furent confirmés d'une information de « Sud-Ouest » : le maire de Bordeaux avait décidé de doter l'agglomération bordelaise d'un métro. Ce serait le Val car « il n'y avait pas d'autre système aussi performant sur le marché ».

Quelques peu surpris par ce démarrage sur l'ailé droite, le vote de l'opposition approuva. Bordeaux se devait, comme Toulouse par exemple, de s'offrir ce moyen de transport des temps modernes. Jacques Chaban-Delmas ne dit-il pas, depuis, qu'il y aura demain deux sortes de villes, celles qui ont le métro et celles qui ne l'ont pas.

ETUDE DE MATRA

Prenant le train en marche, ceux qui croyaient au ciel furent vite beaucoup plus nombreux que ceux qui n'y croyaient pas. Confié à Jacques Boisjira, vice-président de la CUB en charge des transports, le dossier a depuis avancé à pas de géant. Il aborde donc aujourd'hui avec l'avant-projet sommaire une étape importante.

Cet avant-projet sommaire a été réalisé par le groupement Matra-GRI, ce qui, dans un certain mesure, facilitait les études, le Val étant un produit de Matra.

Le GRI (Groupement régional d'ingénierie) réunit le métro de Marseille, le Bureau de recherches géologiques et minières, la Société bordelaise d'architecture et quatre sociétés d'études techniques des régions Aquitaines et Midi-Pyrénées.

Ce groupement a établi un dossier dit de « prise en considération » que le conseil de la CUB a approuvé le 23 octobre 1987. Nous en sommes aujourd'hui donc à l'avant-projet sommaire, un docu-

Les reproches des socialistes

Les socialistes girondins avaient tenu, avant le vote du 22 juillet au Conseil de la CUB, à faire connaître leur avis et leurs préoccupations quant au projet de métro bordelais.

C'est Michel Sainte-Marie, député-maire de Mérignac et ancien président de la Communauté urbaine, qui a tenu à mettre les choses au point avant cette échéance très importante qui engage. Il l'a dit, la CUB financièrement pour au moins trente ans.

« Nous, socialistes, nous avons toujours été partisans d'un mode de transport en commun en site propre, c'est-à-dire non polluant et qui ne soit pas emprunté par les piétons et les automobilistes. Cela dit, nous avons quelques reproches par rapport au projet actuel du VAL. D'abord de n'avoir pas été assez étudié. Les études d'impact auraient dû précéder le choix du VAL et non pas le suivre. Tout cela aurait dû donner lieu à des discussions, à des consultations

ment présentant le projet sous ses aspects technique et financier.

TROIS MILLIARDS 606 MILLIONS

Il y a donc deux lignes qui se rejoignent place des Quinconces : la ligne Saint-Jean-Les Aubiers et la ligne CHR-Quinconces.

Quelques modifications ont été apportées depuis nos informations du 21 avril dernier.

Saint-Jean-Les Aubiers. — La station de Laxe a été abandonnée. Pas assez rentable. La station Les Aubiers sera construite au carrefour des allées de Boutaut, des avenues de Larroque et de Bruges. La station Ravennes sera installée au-dessous du boulevard. Cela favoriserait les projets d'urbanisme que la mairie nourrit dans ce quartier, aux portes nordiques de la ville.

Quinconces-CHR. — La station de la patinoire a fondu comme neige au soleil. L'arrêt de Mériadeck a été jugé plus utile au niveau de la préfecture.

Pas de station au Stade municipal, mais deux aux alentours, place Gaviniès et place Amélie-Raba-Léon. Cela devrait faciliter l'arrivée des spectateurs et leur départ. Sécurité d'abord.

L'écéen. — Il y en aura finalement peu. Un seul tract en viaduc a été retenu. Il se situera entre l'avenue Emile-Coulaud et Les Aubiers. La portion comprise entre la piscine du Grand-Parc et l'avenue Emile-Coulaud sera réalisée en tranchée ouverte. Tout le reste sera en souterrain.

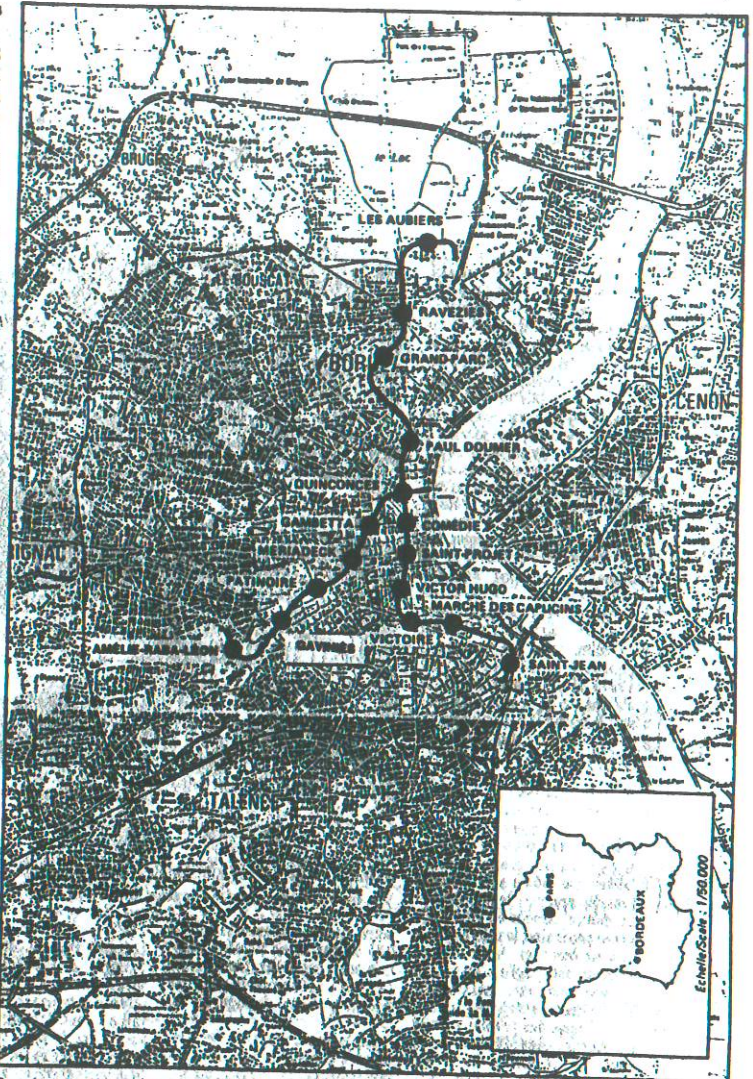
Les quais. — Ils seront situés entre 18 et 22 mètres de profondeur. Les stations seront conçues pour des rames de 26 mètres de longueur mais pourront être agrandies pour des rames de 52 mètres si le trafic le justifie.

Les fréquences. — Les voyageurs auront un métro toutes les 1 mn 45 s sur la ligne Saint-Jean-Les Aubiers et toutes les trois minutes sur l'autre (vitesse moyenne de 32 kilomètres-heure).

Le calendrier. — On sait que le maire de Bordeaux souhaite inaugurer ces deux lignes fin 1994. Jusqu'à alors le calendrier est tenu. Les études devraient être terminées

les plus larges possibles avec les usagers, les associations, les spécialistes en site propre. Trop peu a été fait dans ce sens. D'autre part, financièrement rien n'a été étudié. Pour un projet qui va coûter 35 milliards de centimes au kilomètre, on aurait peut-être pu se renseigner sur des projets concurrents et ne pas se précipiter. En outre, aucune station sur la droite n'est prévue, ce qui est dramatique pour le développement futur de La Bastide. Dans l'hypothèse où nous reprendrions le pouvoir à la CUB, il serait inconcevable que nous ayons les mains liées par une décision prise trop hâtivement, sans les consultations nécessaires. Nous n'écarterons pour l'instant aucun type de transport en site propre, y compris le VAL.

Mais nous ne reconnaissons pas le droit de décider sans avoir examiné tous les projets concurrents, et nous insistons sur le franchissement de la Garonne !



Les deux lignes et leurs stations (plan fourni par Matra Transport).

l'année prochaine et les premiers appels d'offres lancés. Les travaux commencent en 1990. Ils dureraient quatre ans.

L'argent. — En se basant sur le franc tel qu'il se portait fin 1987, le métro est évalué à 3 milliards 606 millions. Avec une participa-

tion de l'Etat plafonnée à 600 millions, l'augmentation de la fiscalité serait de + 0,70 % par an jusqu'en l'an 2012.

Reste une inconnue de taille. C'est Pierre Méhaignerie, dans le gouvernement de Jacques Chirac, qui avait promis une participa-

tion à hauteur de 600 millions à la condition que l'avant-projet sommaire soit solide. Que fera l'actuel ministre de l'équipement face aux demandes pressantes de plusieurs grandes villes, toutes subitement saisies par le démon du métro ?

JACQUES SYLVAIN

Le tramway, une alternative

Aquitaine-Alternatives pour suit son combat contre le projet de métro de la Communauté urbaine de Bordeaux. L'association présentait, hier, à la Maison de la nature et de l'environnement son contre-projet. Dix jours avant le vote de l'avant-projet sommaire par le conseil de la CUB, AA propose une alternative au VAL, un réseau de 44 kilomètres de métro léger pour le même prix.

Le terme « métro léger » est celui qu'utilise AA pour qualifier un tramway circulant en site propre, c'est-à-dire sans être mêlé à la circulation automobile et au passage piétonnier.

L'association refuse le label « léger » au VAL, qu'elle qualifie de « mini-métro lourd », arguant que seule la taille le différencie des métros lourds comme celui de Lyon. Pour réserver à son tramway un site propre le long de la chaussée, AA préconise l'utilisa-

tion de bornes ou de bandes blanches.

« Avec les 3 606 millions prévus pour les 11 kilomètres de VAL, affirme Denis Teisseire, chargé du dossier à l'AA, nous proposons un réseau de « métro léger » quatre fois plus grand. Le projet de l'association prévoit en effet de desservir Mérignac, le Lac, la rive droite jusqu'à Cenon et le campus universitaire, toutes destinations ignorées par le VAL.

D'après l'association, les avantages du tramway sont multiples, rapidité de mise en œuvre, travaux peu gênants, facilité d'entretien. L'atout majeur du dossier d'AA réside cependant, selon Denis Teisseire, dans la souplesse d'un tel réseau. « Un transport en surface est facilement extensible, on peut modifier son tracé pour l'adapter aux lendemains imprévisibles. Il est enfin possible de multiplier les stations sans avoir

à supporter le coût écrasant des arrêts souterrains. »

Selon Denis Teisseire, l'usager et le contribuable ont tout à gagner du choix d'un tramway. L'association prévoit une augmentation bien moindre du prix du transport, de la taxe payée par les entreprises et de la fiscalité communautaire. Ces économies possibles seraient dues, selon AA, à une rentabilité plus rapide pour le tramway que pour le VAL.

L'association Alternative n'a cependant pas la prétention de se substituer au conseil de la CUB. Dans l'immédiat, elle compte surtout en appeler à l'esprit de concertation des élus. « Jacques Chaban-Delmas annonçait hier, son intention de mettre en place une large consultation sur tous les grands projets », conclut Denis Teisseire. « Nous désirons seulement que le projet du VAL soit traité avec les mêmes égards que la place des Grands-Hommes. »

POLITIQUE/ COMMUNAUTÉ URBAINE

Le métro coûtera 0,85 % d'impôts en plus

Long débat, vote à bulletin secret exigé par les socialistes. Le projet du métro de Bordeaux a tenu en haleine les conseillers communautaires

Si, en début de séance, il n'y avait que cinquante conseillers présents, les bancs du public étaient presque aussi nombreux : les écologistes d'Aquitaine Alternative, opposés au projet actuel de métro, ont fait de la présence attentive. Et il devait y avoir aussi quelques Bordelais en vacances, venus voir si leur maison était sur le tract. C'est après quarante-cinq minutes de débats sur d'autres sujets que les maires des vingt-sept communes de l'agglomération ont attaqué le gros morceau : l'étude d'APS, avant-projet sommaire d'un métro automatique léger, assorti d'une convention avec la Communauté urbaine de Lille, initiatrice du métro VAL proposé. Le vice-président Jacques Boisnières (RPR Artigues), président de la commission des transports, commente le gros dossier qui a été remis à chaque conseiller. « Le problème qui se pose avec le plus d'acuité, dira-t-il, est celui des lignes d'autobus les plus chargées. »

ETROITESSE DES RUES

Et de citer la 7-3, « la plus étroite du réseau français », celle du campus ou de la rive droite, « trois lignes qui représentent 30 % du trafic ». Evoquant chaque formule étudiée depuis deux ans, M. Boisnières déclare que « le mégabus va être mis en service en relais dès l'année prochaine, le métro classique a été écarté car le sous-sol de Bordeaux est fragile ». Quant au tramway moderne, notamment défendu par Aquitaine Alternative, « il pose des problèmes très importants dans Bordeaux, en raison de l'étroitesse des rues ». Pour lui, le métro de type VAL, automatisé, d'un encombrement plus réduit et souterrain, avec deux rampes de 26 mètres et une capacité de 9 000 voyageurs à l'heure, est la formule la plus avantageuse. La première phase concerne Bordeaux, mais une seconde phase suivra. Pour 25 kilomètres en tout, vers la rive droite, la gare Saint-Jean et le Parc des expositions, le campus et Talence-Pessac, la Cité administrative et Mérignac. Il conclut sur l'aspect financier du projet. « Une subvention de l'Etat va couvrir 30 % des investissements, avec un maximum de 600 millions de francs, sur un total de 3 600 000 000 de travaux et d'équipements. Par ailleurs, un rattrapage des tarifs des autobus va diminuer le déficit et le versement transports va nous apporter 1,5 %, comme la loi le prévoit. »

Comment le contribuable va-t-il supporter sa part ? M. Boisnières estime « que cela va se tra-



Les conseillers se sont levés pour aller voter à la tribune (Photo Frédéric Domesson - Sud-Ouest)

duire par une augmentation de 0,85 % par an en fiscalité générale, mais que le chantier va créer de 1 000 à 1 500 emplois, pour une première ligne inaugurée en 1994.

Les communistes sont les premiers à engager le fer, avec Michel Broqua (PCF Floirac) qui affirme « que cette ligne n'a d'intérêt qu'avec la rive droite, et la banlieue, puisque 70 % du trafic se fait entre et dans la banlieue ». Il craint que le métro actuel « ne soit qu'un instrument de restructuration de la ville centre ». Sur le financement, il propose la création de deux lignes distinctes « pour obtenir deux fois la subvention de l'Etat, et il faut exiger de celui-ci qu'il ne prête qu'à 6 % ». Sur le versement des employeurs aux transports, il estime « qu'un étalement est inutile, il vaut mieux porter le chiffre à 1,5 %. Critiquant les tarifs des bus, il demande pourquoi les chemins de fer de ceinture ne sont pas intégrés dans le projet de métro. Enfin, il exige une consultation publique sur le tract. »

ESCAMOTAGE

Le porte-parole du groupe socialiste, Henri Houdebert (PS Ambarès), attaque sur le fait

« qu'il faut se donner le temps de la bonne décision. On est passé de l'allégresse à l'allégresse vivace, et même il semble que l'on aille plus vite que la musique ». Il conteste le fait que les textes de présentation « énoncent l'appel d'offres sommaire comme étant réalisé ». De la précipitation, on passe à l'escamotage, la commission de finances du 18 juillet n'a pas eu à débattre du plan financier, alors qu'il s'agit d'engager la CUB pour 18 millions de centimes. Sur ce plan, il pense « que l'aide publique de l'Etat n'est pas acquise à ce jour. Il n'est pas trop tard pour une étude exhaustive. Or, contre toute logique, l'étude d'impact sera faite après le vote de la CUB ». Il conclut en annonçant un vote « contre » si cet appel n'est pas entendu. M. Boisnières lui répondra qu'une délibération du 27 novembre 1986 « choisissait le système VAL, et que l'étude d'impact ne peut se faire sans un avant-projet sommaire ». Le doyen Valade intervient alors d'un ton conciliant. « Des hommes considérables ont été englouties voici quelques années pour préparer ce projet. Je trouve étonnant de l'on remette en question ces choix. Le débat devient boueux. M. Houdebert insiste sur le fait « que les so-

cialistes ne seront pas engagés par un dossier voté aujourd'hui », après que Jacques Chaban-Delmas ait souligné « que ce métro est celui de toute la communauté ». Et d'ajouter : « En tant que financier, je dirais qu'avoir le métro pour seulement 0,85 % de fiscalité en plus, c'est donné. »

BULLETIN SECRET

Alors M. Houdebert demande un vote à bulletin secret, ce qui ne fait très rarement son conseil de la CUB, le dernier cas remontant à deux ans. Un premier tour donne 92 votes au lieu de 90. Erreur liée aux procurations et le second vote oblige à une lecture publique. Verdict : 55 voix pour, 34 contre et un bulletin blanc. La délibération est donc adoptée, mais le climat est surchauffé. Il est déjà 13 heures, il est rare également que le conseil soit aussi long. Et il y a encore 1 ou 2 dossiers à litige. Par exemple, le pont sur la Garonne, au droit du cours du Médoc. Une mission d'assistance est proposée par la société SCETAUROUTE. M. Rossignol (PCF Bègles) rappelle que les communistes « ont toujours été contre un pont, préférant un tunnel, par exemple au niveau du bassin à flot ». Elle annonce un vote contre. Jean Darriet (PS Floirac)

connaît au nom des socialistes « que l'étude de faisabilité soit accompagnée d'une étude d'impact ». Le doyen Valade estime « que l'étude ne préjuge pas des choix que nous ferons », et Christian Gallouin (RPR Bordeaux) pense « qu'en octobre on verra ce qu'il faut faire ». M. Bonnac (PS Cenon) demande si le site des Quinonces a fait l'objet d'une étude. Le dossier est finalement voté sans les communistes.

Après, des escarmouches semblables avaient servi de hors-d'œuvre avant le débat-métro. L'implantation du groupe industriel d'engrais Norsk-Hydro à Ambès a fait demander à M. Landeau (non-inscrit Ambès) « que le contrôle des rejets soit effectif ». M. Valade déclare partager ce souci de l'environnement, « et souhaite que l'association pour la prévention atmosphérique fasse un état zéro ». Les communistes votent contre. Ils en feront autant sur l'extension du marché de Brienne, M. Rossignol craignant « que la procuration locale ne subisse de plein fouet la concurrence des produits étrangers en fruits et légumes ». Jacques Valade répond que « si nous ne défendons pas les mandataires, ils disparaîtront ».

Pour un conseil de vacances, les maires de la CUB auront eu un menu et des échanges proches de l'indignation. Moyennant quoi leurs débats les ont portés jusqu'à 13 h 45.

JEAN-PIERRE SPIRLET

METRO BORDELAIS : LA MAITRISE D'OEUVRE CONFIEE AU GROUPEMENT MATRA-GRI.

Concepteur de l'AVANT PROJET SOMMAIRE présenté fin juillet au CONSEIL DE COMMUNAUTE URBAINE de BORDEAUX, le groupement MATRA-GRI s'est vu confier la confection de l'AVANT-PROJET DETAILLE et la MAITRISE D'OEUVRE de suivi des travaux qui en découlera pour la réalisation de la 1ère phase du METRO LEGER VAL de BORDEAUX (voir notamment APS 661).

Associé donc dans cette opération à la société MATRA TRANSPORT, le GROUPEMENT REGIONAL D'INGENIERIE (GRI) est composé du BRGM, de la SOCIETE BORDELAISE D'ARCHITECTURE, de la SOCIETE D'ETUDES AQUITAINE MIDI PYRENEES (SS. à BORDEAUX), de la SOCIETE D'ETUDES TECHNIQUES AQUITAINE LANGUEDOC (SS. à PAU), de la SOCIETE D'ETUDES TECHNIQUES INDUSTRIELLES (SS. à CASTANET TOLOSAN, près de TOULOUSE), de la SOCIETE DU METRO DE MARSEILLE mandataire du groupement. Pour sa nouvelle mission, GRI est renforcé par le bureau d'études SOGELERG SUD OUEST (SS. à MERIGNAC).

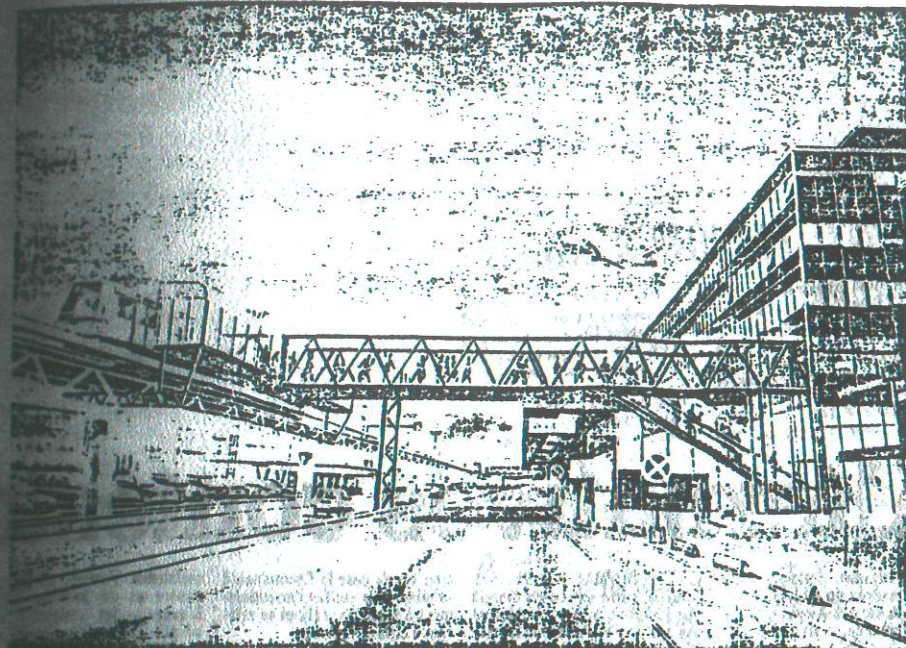
➤ L'AVANT PROJET DETAILLE devrait être présenté en mai 1989. Ensuite, la mission de maîtrise d'oeuvre (de type M5) confiée au groupement portera notamment sur la réalisation des dossiers de consultation, l'assistance à la passation des marchés, le contrôle des plans d'exécution des marchés de travaux, le contrôle général et la réception des travaux ainsi que la réalisation des dossiers des ouvrages exécutifs. Autres prestations demandées au groupement : études des sols, suivi de l'environnement et coordination des Maîtres d'oeuvres, notamment des architectes de station qui interviendront en sous-traitants.

➤ Le groupement MATRA-GRI a été consulté directement par la CUB, sans mise en concurrence. Le choix du VAL étant acquis, MATRA détentrice du brevet de métro léger ne pourrait en aucun cas être écartée. GRI a bien sûr bénéficié d'un savoir-faire acquis par la réalisation de l'APS.

Le groupement s'est engagé au respect du coût d'objectif représentatif de l'ensemble de la réalisation de la 1ère phase du METRO telle que prévue à l'APS, soit près de 3,5 milliards de francs (3 323 528 567 F).

➤ Par ailleurs, il a été décidé de poursuivre la mission d'assistance à Maître d'Ouvrage qui avait été confiée au CABINET AUBERT dans le cadre de la réalisation de l'étude générale et de l'APS. Ce cabinet, qui avait été chargé dans les années "soixante" de la délimitation du secteur sauvegardé de BORDEAUX, voit sa tâche précédente complétée par 2 aspects : une mission de conseil garantissant la cohérence du projet avec les études d'urbanisme réalisées au stade l'APS et une vision consistant à faire des propositions détaillées d'aménagement de surface (places, rues...) au droit de chaque station et leur environnement immédiat, en collaboration avec chaque architecte de station.

➤ Signalons enfin que la CUB a confié la réalisation d'une ETUDE D'IMPACT à l'AGENCE D'URBANISME et de RECHERCHE BORDELAISE AQUITAINE (AURBA).



LES SUCCÈS DU VAL

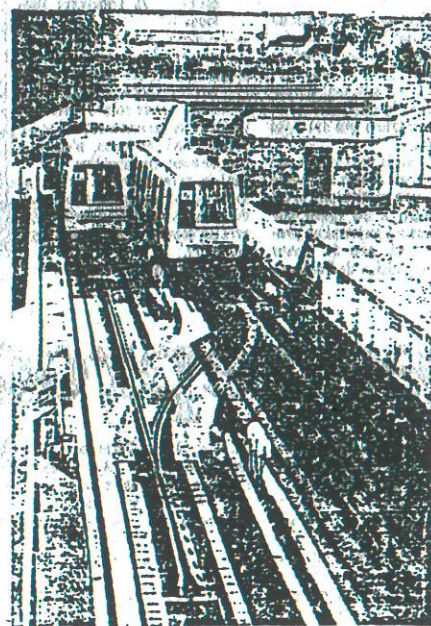
Le 22 juillet dernier, le Conseil de la Communauté Urbaine a adopté le dossier d'avant-projet sommaire du Véhicule Automatique Léger. Une certitude: les éléments préparatoires à l'avant-projet sommaire de la 2^e phase ont été mis à l'étude dès la rentrée, ce qui devrait permettre de poursuivre les travaux sans interruption entre chaque phase.

Dix ans après que la Communauté Urbaine de LILLE ait choisi de s'équiper du VAL, sept autres villes, dont la Communauté Urbaine de BORDEAUX, ont fait le même choix. Il y a eu tout d'abord les Américains, JACKSONVILLE puis CHICAGO optant en faveur du VAL, essentiellement pour assurer la desserte de leurs aéroports. Enfin, le VAL à l'étranger c'est surtout TAIWAN. MATRA, constructeur du VAL, a été choisi, le 24 juin dernier, pour équiper TAIPEH, la capitale de TAIWAN, de son métro. Le contrat porte sur la construction d'une ligne de 12,5 km comportant 13 stations, ainsi que la fourniture de 102 véhicules. Au total la commande s'élève sur un chiffre de 1561 millions de francs. C'est la toute première fois que la France va construire un métro dans le sud-est asiatique.

Asie du Sud-Est, Etats-Unis, le VAL a réussi à s'imposer sur les deux marchés les plus difficiles du monde. Il eut été étonnant qu'avec un tel succès à l'étranger, le VAL ne s'installe pas en France.

Après la Communauté Urbaine de LILLE il y a dix ans, c'est la desserte d'ORLY qu'assurera le VAL en 1991, avant d'être inauguré en 1992 à TOULOUSE, en 1993 à STRASBOURG et en 1995 dans la Communauté Urbaine de BORDEAUX. La Société MATRA aura donc construit à cette date près de 93 kilomètres de lignes et fourni 540 véhicules.

Fort de ces succès, la Société MATRA continue à prospecter, et son prochain client, même si rien n'est encore décidé, pourrait être la ville de LOS ANGELES.



L'association Aquitaine Alternatives a mené une longue enquête comparative entre le tramway et le métro. Elle conteste à la fois le choix et la procédure. Selon ces écologistes, le choix est inadapté à l'agglomération bordelaise et la procédure quelque peu cavalière

Aquitaine Alternatives conteste

Créée en 1981, l'association Aquitaine Alternatives n'avait guère fait parler d'elle jusque là. Club de réflexion et de propositions, Aquitaine Alternatives regroupe des écologistes qui, après avoir respiré l'air de la campagne, se sont tournés vers celui de la ville. Bien qu'apolitique, sa sensibilité est proche de la gauche.

Du côté opposé on n'apprécie guère cet empêcheur de tourner en rond et les mauvaises langues laissent entendre qu'elle serait financée par Alstom. Elle renvoie perfidement la balle en s'interrogeant sur l'importance du coût des études...

A.A. a mené l'enquête pendant un an, allant de villes en villes, en France et à l'étranger, interroger élus et techniciens sur la solution la plus apte à régler les problèmes de circulation urbaine en rendant la vie de la ville plus vivable.

Elle a consigné la somme de ces investigations dans une plaquette dont la préface est une lettre ouverte aux élus communautaires.

INADAPTE AUX RESOINS

A.A. estime que le choix du VAL est trop hâtif.

L'analyse des documents et des rapports de réunions des diverses assemblées de la Communauté urbaine, dit-elle, montre que le conseil de la CUB n'a pu

qu'avaliser des décisions déjà prises, le choix du VAL lui étant, de ce fait, imposé. Ainsi, l'urgence d'une demande de subvention de l'Etat a justifié la nécessité d'une prise de décision de principe rapide, sans possibilité de réflexion. Le 27 juin 1986, quatre jours après la présentation du projet. Les besoins réels de déplacements dans l'agglomération ont été soit masqués, soit déformés dans les documents remis aux élus.

A.A. estime en outre que le projet de 11 kilomètres de VAL semble inadapté aux besoins de l'agglomération. Selon elle la première ligne (Saint-Jean - Les Aubiers) n'apportera que peu en

pas d'amélioration à la situation actuelle, parce qu'elle ne dessert que l'hyper-centre et ne répond pas aux problèmes de saturation de lignes de bus comme 4, FG, P, M et SM. Quant à ses usagers ils ne gagneront pas de temps à l'utiliser dans le centre, compte tenu du temps perdu pour accéder aux stations.

Aquitaine Alternatives estime que pour le même prix l'agglomération bordelaise peut offrir un réseau de 44 kilomètres de site propre.

IMPOTS PLUS LOURDS

L'association estime que les coûts d'investissements et de fonctionnement d'un VAL sont

trop lourds pour la Communauté urbaine. Elle chiffre l'investissement à 5 milliards (1) en se référant à Lille et Toulouse.

Elle ajoute que les coûts de fonctionnement d'un site propre seront élevés et que les contribuables verront leurs impôts augmenter plus que prévu dans l'avant-projet sommaire (2).

Dans sa lettre aux élus, A.A. leur suggère de réclamer une étude complémentaire avant de voter l'avant-projet sommaire et dans la foulée le contrat de l'avant-projet détaillé. On connaît la suite. Le conseil de communauté du 23 juillet sera houleux. Les élus se prononceront à bulletin secret à la demande des

socialistes. Verdict : 55 p contre et un bulletin. L'avant-projet sommaire adopté. Jacques Chabanon confiera à « Sud-Ouest » qu'ahuri devant la remise et tion du dossier.

Aquitaine Alternatives alors sur un autre front. citation dépose un recours le tribunal administratif. contre.

(1) Il est actuellement chiffré l'APS à 3 milliards 600 millions.

(2) L'APS prévoit une augmentation de 0,85 % par an jusqu'en l'an 2000.

VAL ou tramway ?

La revue « Transports urbains » a publié, sous les signatures de Philippe Alexis et Olivier Delerue, une analyse des deux systèmes. Voici leurs conclusions. Pas très tendres pour Bordeaux

Comment pouvons-nous interpréter le choix du VAL dans des agglomérations comme Toulouse, Bordeaux et Strasbourg ?

En laissant volontairement de côté tout ce qui relève du savoir-faire industriel et commercial du promoteur du système, nous retiendrons trois options fondamentales dans le choix des autorités organisatrices qui ont opté pour le VAL :

Le choix de la mythologie du « standing » : avoir un métro comme une grande ville ; il est significatif à un égard que Bordeaux ait annoncé un projet de VAL peu de temps après la décision de Toulouse

alors que la capitale de l'Aquitaine a toujours répugné à investir dans les transports collectifs et qu'elle ne connaît pas l'opulence toulousaine ;

Le choix de la mythologie du progrès : l'automatisme ;

Le refus d'une priorité réelle aux transports collectifs.

Nous aurons soin d'éviter cependant les caricatures faciles. Le métro, VAL compris, n'est pas uniquement un système favorisant le développement de l'automobile dans les centres urbains en détournant au profit de celle-ci les crédits consacrés aux transports collectifs.

Ce n'est pas non plus unique-

VILLES	population desservie (hab.)	longueur des lignes (km)	trafic total (voy./jour)	trafic par km (voy./jour)	trafic par station (voy./jour)	point (1) (voy./h)
Paris (métro)	4 120 000	190	4 300 000	25 100	15 800	21
Lyon (métro)	485 000	24	463 000	19 600	14 500	9
Marseille (métro)	415 000	18	252 000	14 000	10 500	7
Marseille (tramway)	85 000	3	19 000	6 300	1 730	1
Lille (VAL)	160 000	13	107 000	7 900	5 800	4
Lille (tramway)	160 000	18	27 000	1 400	700	1
St-Etienne (tramway)		6	68 000	11 700	3 000	3
Nantes (tramway)	100 000	11	51 000	4 800	2 100	2
Grenoble (tramway)	100 000	9	64 000	7 200	3 200	1
Toulouse (VAL en construction)	140 000	11	105 000	10 000	5 500	7
Strasbourg (projet VAL)	80 000	10	92 000	9 000	7 000	3
Strasbourg (projet tramway)	170 000	24	93 000	4 000	2 000	3

(1) tronçon et sens le plus chargé le jour le plus chargé

Tableau comparatif entre les villes françaises utilisant le métro et le tramway

ment un outil privilégié pour un aménagement ségrégatif et spéculatif de l'espace urbain. Ce n'est pas non plus, seulement, un moyen de transport qui force usager à des correspondances en

lui faisant payer plus cher son trajet. Le métro reste un moyen de transport sûr, rapide et confortable, capable d'attirer une clientèle nouvelle vers les transports collectifs.

Mais nous condamnons les débats tronqués, les présentations fallacieuses, les mythologies infantiles et les manipulations de toutes sortes.

Nous souhaitons que soit re-

connue au citoyen français la vérité du citoyen suisse, qui, à Zurich, a pu s'exprimer librement sur un choix qui concerne directement de tous les jours.

Les reproches des socialistes

Le Parti socialiste a organisé le samedi 3 décembre, une journée métro à huis clos.

Les différents partenaires de ce dossier se sont succédés ; les uns après les autres, sans qu'ils puissent se concerter, pour exposer leurs points de vue.

M^r Jacques Boissières, vice-président de la CUB, chargé des transports, a été appelé à la barre, ainsi que le directeur de la

CGFTE, Matra-Transport, Alstom, Aquitaine Alternatives, l'Agence d'urbanisme, la Fédération nationale des usagers des transports, le Groupement des autorités responsables des transports et la Caisse des dépôts et consignation.

Nous avons procédé à des auditions de toutes les parties concernées, comme la Communauté urbaine aurait dû le faire explicite

Michel Sainte-Marie, ancien président de la CUB et maire de Mérignac, qui se défend de préparer ainsi un éventuel retour aux affaires en mars 89.

Nous reprochons à la CUB une précipitation excessive. Il n'y a pas eu d'études comparatives entre le VAL et le tramway et d'étude préalable du plan de déplacements urbains. Quant à

l'étude d'impact du VAL elle n'est pas encore terminée.

Il y a eu des erreurs de méthode, trop de dirigisme, pas de concertation.

Nous n'avons pas d'objection de principe contre le VAL, précise Michel Sainte-Marie. Nous sommes partisans d'un site propre et savons bien que dans le centre de Bordeaux il doit passer en souterrain.

Les socialistes dénoncent également la non prise en compte du franchissement de la Garonne qui apparaissait pourtant dans la première phase.

Je ne veux pas, dit aussi le maire de Mérignac, que les habitants de ma ville payent le métro de Bordeaux sans qu'ils aient l'espoir d'en avoir un jour un.

Le ton des municipales est donné. On y parlera beaucoup du

métro, de son tracé, de des impôts.

Et si la gauche rejette la barre en 89 ?

Nous ne nous considérons engagés par les décisions par la droite. Les problèmes de notre gestion seraient leurs occupés à mettre à plat.

En attendant les listes vont prendre la Grenoble pour compléter

Forum SUD OUEST

C'est donc demain soir, à 18 heures, à l'Athénée municipal, place Saint-Christoly que se déroulera le grand débat public auquel tous nos lecteurs sont conviés.

À la tribune prendront place Jacques Chaban-Delmas, Jacques Boissières, « Monsieur Métro » à la CUB, Hugues Martin, adjoint au

maire de Bordeaux, Jean Radet (PS), Jean-Charles Bron (PR), Michel Broqua (PC), Bruno Lacour-Grandmaison, représentant de Matra-Transport, Jean-Pierre Bonnet, directeur de la CGFTE, Denis Teisseire, représentant Aquitaine Alternatives, le professeur Gabillard, inventeur du système VAL.

La mise en concurrence

Aquitaine Alternatives accuse la Communauté urbaine d'abus de pouvoir, faisant état de moyens touchant à la légalité interne et externe des différents actes administratifs. En clair, elle reproche à la CUB d'avoir choisi Matra, juge et partie, sans mise en concurrence préalable, ce qui, selon l'association, est contraire au Code des marchés publics.

Elle a déposé un recours devant le tribunal administratif qui doit faire part de sa décision dans les prochaines semaines. Le dernier conseil de communauté a désigné M. Ducos-Ader pour assurer sa défense.

Lors de ce même conseil, les élus ont voté 180 000 francs de crédits pour financer des études sur l'extension de la première ligne, notamment en direction de la rive droite : études d'urbanisme, études techniques de faisabilité, études financières.

Les études techniques ont été confiées à l'AURBA (agence d'urbanisme et de recherche Bordeaux-Aquitaine). Le rapporteur a souligné que l'AURBA étant une association loi de 1901, les contrats souscrits avec la CUB n'étaient pas soumis au Code des marchés publics.

« Pour ce qui concerne les études techniques, économiques et financières, dont la dévolution est soumise aux dispositions de l'article 314 du Code des marchés publics, il s'agit en fait impossible de procéder à une mise en concurrence », a indiqué le rapporteur William Lacoste.

« En effet, seule la société Matra Transport, propriétaire du brevet relatif au métro léger Val, détient les renseignements indispensables à la définition des ouvrages, leur estimation, la possibilité de les mettre en œuvre en phases successives.

« De plus, cette société, ayant procédé avec le groupement d'ingénierie GRI à l'élaboration de l'avant-projet sommaire de la première phase et étant en train de réaliser l'avant-projet détaillé,

a acquis en plus des connaissances spécifiques qu'elle avait déjà concernant les contraintes liées au système Val, un incontestable savoir-faire par une connaissance aigüe des problèmes de l'agglomération.

« De plus, la société Matra Transport a su montrer sa compétence, son sérieux et son indéniable efficacité à traiter les problèmes qui lui étaient posés. Ces qualités sont reconnues par l'ensemble des élus communautaires, membres du groupe de travail Métro, ainsi que par les fonctionnaires communautaires et les organismes privés ou publics appelés à collaborer avec eux.

« En raison de ce savoir-faire, des investissements préalables réalisés par la société Matra Transport, tant dans le domaine intellectuel (acquisitions des données économiques, financières et d'exploitation du réseau de surface) que matériel (logiciel de simulation d'hypothèses économiques et financières permettant de tester de nombreuses variantes), de la spécificité du système Val et afin d'assurer la cohérence avec les études précédentes, il est indispensable de confier à cette société les trois dernières missions des études préliminaires des extensions du réseau Val, en application de l'article 312 bis, paragraphe 2. »

« Matra Transport, consulté à cet effet, a émis la proposition globale et forfaitaire (prix base juin 1983) de 1 038 200 francs », a indiqué M. Lacoste.

« Il est en effet prévu d'étudier deux à trois variantes pour chacun des prolongements qui sont au nombre de quatre (éventuellement cinq) ainsi qu'un certain nombre de possibilités de phasages.

« Le groupe de travail Métro et les commissions compétentes se sont prononcés favorablement sur ces contrats dont le coût sera imputé sur les règlements à intervenir concernant l'ensemble du réseau Val. »

Retombées économiques

■ La forte capacité du transport moderne en site propre et l'animation qui sera engendrée autour des stations font partie des avantages induits valorisant les lieux situés à proximité de son tracé, estime l'APS.

« Dans le centre de l'agglomération, des activités de haut niveau pourront se développer. En dehors du centre, des effets simi-

laires seront observés, les zones d'activités existantes se voyant renforcées.

L'importance de l'investissement aura inévitablement un effet bénéfique sur les entreprises locales de tous les secteurs et de tous niveaux : 60 à 70 % du montant du projet seront directement injectés dans l'économie régionale. »

PC : financement à revoir

Michel Broqua, conseiller communautaire du PC, a fait, lors de la séance du conseil de CUB du 22 juillet dernier, une longue intervention dans laquelle il présentait la position de son parti.

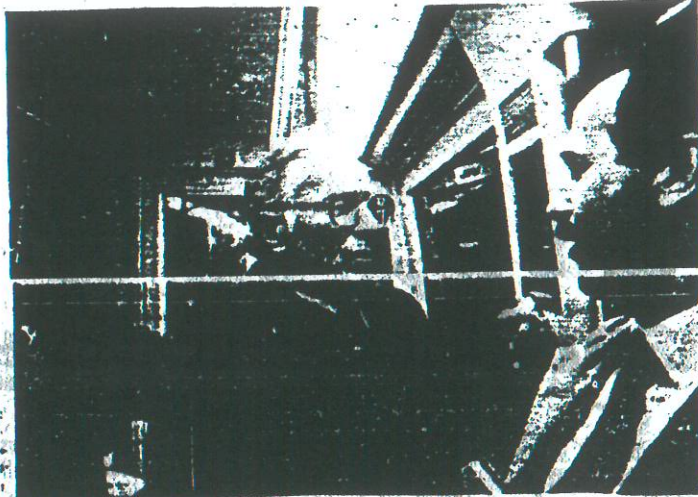
« Nous sommes des partisans des transports en commun, explique-t-il. C'est pour cela que nous avons toujours souhaité le développement du site propre et, par conséquent, voté le principe du métro. Mais, d'une part, la question est posée de savoir dans quel schéma général des transports s'inscrit le métro et quelle sera l'extension de son tracé; d'autre part, le financement conditionne la décision finale.

« Nous pensons que, tel qu'il est présenté, le dossier est inaccepta-

ble car, tout d'abord, le coût de la première ligne se traduit par un doublement des tarifs en huit ans et 7% de fiscalité prélevés à ce titre pendant seize ans. C'est trop lourd pour l'usager et le contribuable. D'un autre côté, la première ligne n'a de sens que dans le cadre de son extension.

« Ou bien l'extension sera jugée trop lourde à supporter et le métro restera bordelais. Nous nous y opposons car il ne répondrait pas alors aux besoins. Ou, alors, l'extension est tout de même réalisée, mais à quel prix pour l'usager et le contribuable! Le financement de la première ligne est donc à revoir et nous avons fait pour cela des propositions précises. »

Robert Gabillard père du VAL



Le professeur Gabillard dans « son » métro, à Lille
(Cliché « Sud-Ouest »)

Le professeur Robert Gabillard, le père du métro de Lille, participera au forum qui se déroulera aujourd'hui à l'Athénée municipal, à partir de 18 heures.

Ce Parisien d'origine est un chercheur passionné dont la carrière débute au laboratoire de physique de l'École normale supérieure.

Il a mis au point le premier spectromètre à résonance magnétique nucléaire à avoir fonctionné en France. En 1950, il a découvert ce que l'on appelle « la mémoire à phase ». En 1954, il a participé, au Centre européen de la recherche nucléaire de Genève, à la mise au point du système de contrôle des faisceaux de l'accélérateur de particules.

Inventeur productif, détenteur de six brevets, le professeur Gabillard a découvert de nouveaux moyens de détection des gisements de pétrole. Il s'est aussi intéressé aux communications radio dans les mines. Entre autres activités...

C'est en 1970 que l'ÉPALE (Établissement public d'aménagement de la ville nouvelle de Lille-Est) a fait appel à lui pour

concevoir un nouveau moyen de transport entre Villeneuve-d'Ascq et Lille. C'est ainsi qu'il a imaginé le métro automatique doté d'un guide d'ondes sur la voie, d'un dispositif électronique sur les rames qui permet un automatisme rigoureux, allant de la régulation de la vitesse à l'arrêt au millimètre, tout en assurant un respect sévère des conditions de sécurité.

Ce soir, à l'Athénée, le professeur Gabillard expliquera le fonctionnement de son métro en radioscopiant notre propre système nerveux...

Son invention a débouché sur la construction d'un prototype, de tests sur 30 000 kilomètres et, après de multiples attermoissements à propos d'une loi sur les chemins de fer datant de 1913, l'inauguration du premier tronçon, par François Mitterrand, le 25 avril 1983.

Le professeur Gabillard est aussi passionné par la mer. En 1982, le ministère de la recherche lui a confié la conception de l'équipement électronique du voilier « France III ».

Les Verts : repenser les transports

Les écologistes bordelais n'ont pas une approche commune. Aquitaine Alternatives (notre édition d'hier) paraît favorable au tramway, alors que les Verts ont indiqué, hier, au cours d'une conférence de presse imprévue, que le VAL leur semblait une bonne solution.

Michel Duchêne, leur porte-parole, pense qu'au-delà du simple choix de mode de transport, il est grand temps de réfléchir au schéma des transports dans l'ag-

glomération bordelaise pour les années à venir dans l'optique d'une ville à l'échelle humaine respectant l'environnement et les habitants.

Les Verts estiment qu'il faut donner la priorité aux couloirs de bus, les développer partout où cela est possible. Il faut également multiplier les parkings de transit tels que celui de La Butinière, à Lormont. Il faut allonger les pistes cyclables et ne pas en créer d'impraticables comme sur le

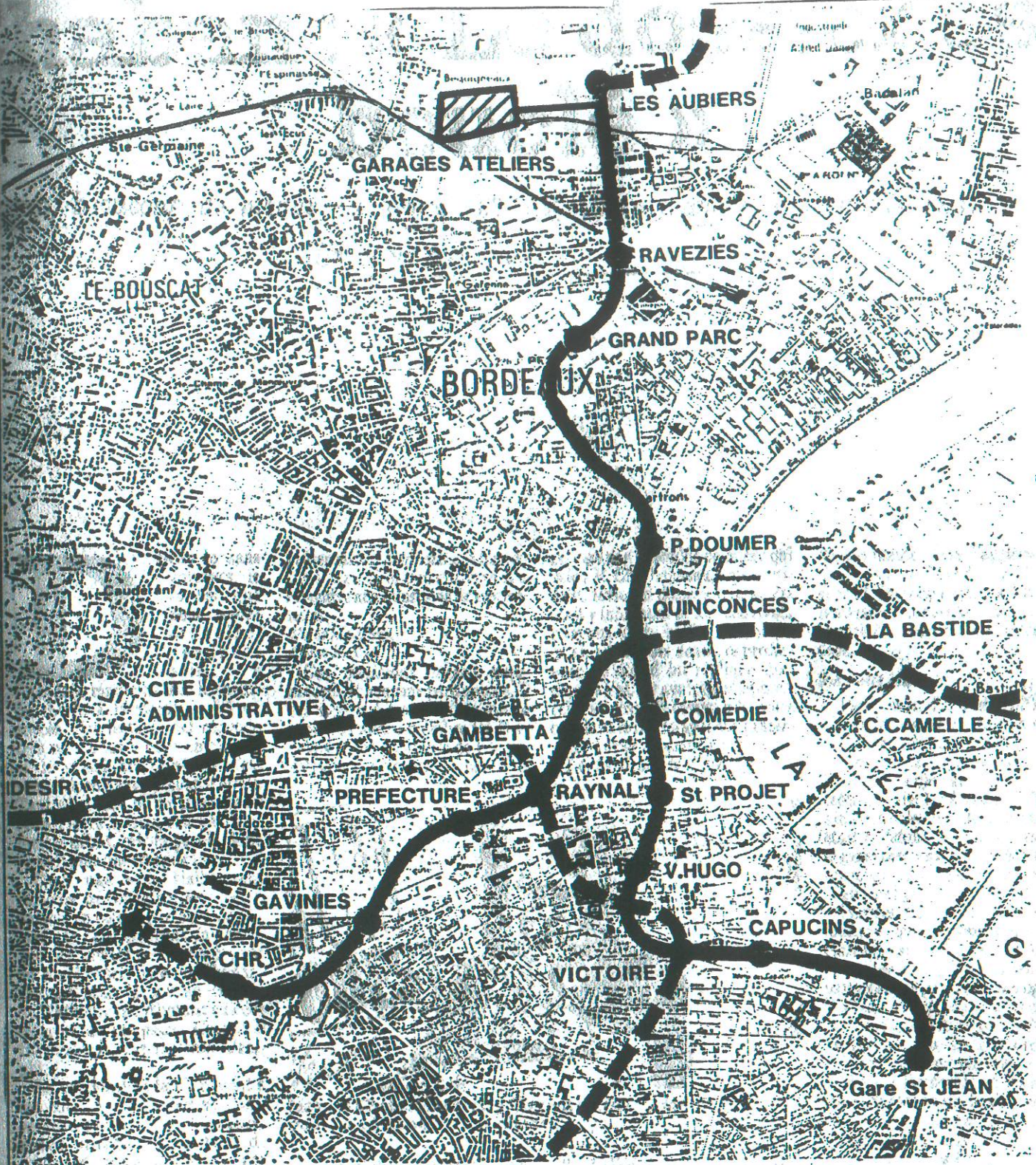
liste.

A ce propos, les Verts semblent avoir apprécié le langage... vert de Jacques Chaban-Delmas lorsqu'il a déclaré que « le conographe avait sauté » (notre édition du 13 décembre). Les écologistes vont plus loin en souhaitant que des bornes dissuasives soient installées, à l'exemple de Montpellier.

Les Verts ont eux aussi voyagé, à Grenoble, Nantes, Lille, Amsterdam et Stuttgart pour s'inspirer.

Il leur semble que Bordeaux ne peut s'accommoder d'un tramway et que le VAL, même s'il coûte cher, constitue la solution la plus adaptée, bien qu'elle ne résoudra pas, à leurs yeux, les difficultés de circulation. Il faut repenser les transports d'une manière globale, insiste Michel Duchêne. Il faut penser la ville et lui donner une image humaine.





Les lignes A et B en gras, avec les extensions envisagées en direction de l'aéroport, du campus, de la foire et de Lormont, via La Bastide, La Benauge et Cenon en pointillé (Cliché « Sud-Ouest »)

Retour aux Quinconces. Dehors, la nuit est tombée. Le quai de la ligne B est envahi de supporters des Girondins de Bordeaux. Ils ont laissé leurs voitures sur le parking de la place. Ils vont assister à la demi-finale de la Coupe d'Europe qui oppose ce soir les Bordelais au Réal de Madrid.

Après la déconfiture de la saison 88-89, l'équipe de Jacques Aimet, en effet remonté la pente, grâce notamment à ce joueur brésilien

qu'André Latournerie appelle « le nouveau Pelé ».

Direction Gambetta. Mille excuses, monsieur l'intendant, le métro va vous chatouiller la plante des pieds. La ligne remonte le cours Georges-Clémenceau. Arrêt sur la place du côté où les motards garaient leurs machines dans les années 80. Station très animée avec plusieurs sorties.

Direction Beaux-Arts. Station devant la galerie. Une énorme moustache rappelle que

Bordeaux rend hommage à Salvador Dali. Le maître était, est, présent au vernissage, mais décline l'offre qui lui est faite d'assister au match de football sous prétexte d'attraper un coryza cosmique.

Direction Préfecture. Station revêtue de faux marbre plus vrai que nature. Un préfet en tenue de ville, un secrétaire général de la CUB se mêlent à une cohorte de supporters.

Direction Gavinies. Le métro plonge sous le cimetière de la

Chartreuse. A cette station décorée de drapeaux bleus et blancs, nombreux supporters descendre pour regagner le virage nord et la tribune de face du stade.

Direction CHR. Le préfet, le secrétaire général descendre avec les supporters les plus agités pour rejoindre, les premiers la tribune présidentielle, et les seconds le virage sud. Terminus.

Cela est naturellement pure fiction de notre part. Une réalité de main ?

Chaban : « Le dossier est bouclé »

Beaucoup, beaucoup de monde au forum **SUD OUEST** Une avalanche de questions. Des réponses.

Un débat très animé

Disons le sans ambages, le forum que nous avons organisé, vendredi soir, à l'Athénée municipal sur le thème du métro à Bordeaux, a été un succès. Nos lecteurs ont répondu très nombreux à notre invitation et le grand amphithéâtre s'est rempli bien avant le coup d'envoi. Tant et si bien qu'au moment où Jean-Pierre Spirlet, chargé d'animer le débat, prit la parole, il ne restait plus une place de libre.

C'est une salle visiblement curieuse de connaître les enjeux, parfois en colère, parfois enjouée, bref une salle qui avait du punch, que nos invités de la tribune ont eu à affronter. Jacques Chaban-Delmas était là sur un terrain qu'il affectionne, d'autant que des effluves de campagne électorale traversaient, par instants, l'amphi.

Le président de la CUB avait à ses côtés, le professeur de l'université de Lille, Robert Gabillard, génial inventeur du système de transport automatique en site propre, dont les interventions ont quelque peu éclairé l'auditoire sur la conception sociologique du système.

Jacques Boissières, vice-président de la CUB, président de la commission des transports; Jean-Pierre Bonnet, directeur de la CGFTE; Bruno Lecour-Grandmaison, représentant Matra-Transport; Christian Gallouin (UDF); Michel Broqua (PC); Henri Houdebert (PS); Jean-Charles Bron (PR); Hugues Martin (RPR), et Denis Teisseire, re-

présentant Aquitaine-Alternatives, étaient également invités à répondre aux questions de nos lecteurs.

Un téléphone dans le Val

Ces questions furent nombreuses et souvent pertinentes. Il est apparu à travers elles que le projet de métro mobilise les Bordelais et les habitants de l'agglomération, soucieux de savoir si

en juge par la bordée de huées qui salua M. Charbonneau, leur président, lorsqu'il déclara que le Val était « inhumain et anticonvivial, relevant d'un bluff technologique ». D'une voix douce, le professeur Gabillard lui répliqua que, dans le Val, il y avait un téléphone relié au poste de commande, alors que dans le tramway il était interdit de parler au chauffeur.

Le Parti communiste, quant à

déplacements dans l'agglomération, et que le choix du Val ait si hâtif. Du coup François Xavi Bordeaux, conseiller municipal bordelais, réclama un référendum.

Le petit jeu

Face à ce tir d'artillerie M. Fisières fit assaut de chiffres et votes, rappelant plutôt deux qu'une, que les trois décisions jeures du projet de création de métro, avaient été votées à l'unanimité, que le tracé de la deuxième ligne était à l'étude et que les im augmenteraient de 0,85 % par an jusqu'en 1996 pour financer la première ligne.

Hugues Martin fit lui aussi marquer que l'ensemble des décisions était tombé d'accord sur le principe et que les divergences étaient parues sur le problème des lignes. Visiblement agacé par la tournure politique que prit parfois le débat, Jacques Chaban-Delmas s'écria : « Ce petit jeu qui consiste à prendre à Bordeaux est inadmissible. Bordeaux est la ville capitale de la Communauté urbaine. Ici, il n'y a pas de politique dans cette affaire. »

Et à l'ultime question posée à un lecteur : « Peut-on encore changer les choses ? » Le président de la CUB répondit que le dossier était bouclé. « Veut-on que Bordeaux devienne une grande métropole européenne, ou veut-on qu'elle s'amointrisse ? », s'est-il demandé avant que Jean-Pierre Spirlet mette un terme à ce forum qui aurait pu se prolonger fort tard, nos invités avaient soif de réponses à leurs interrogations.



Jacques Chaban-Delmas : « Ce petit jeu qui consiste à s'en prendre à Bordeaux est inadmissible. »

dans cette affaire, leurs élus ont bien pris leurs responsabilités en toute connaissance de cause.

L'association écologique Aquitaine-Alternatives avait choisi de mener le bal, distribuant à l'entrée de l'Athénée, un tract dénonçant « ce que l'on ne nous dit pas ». Denis Teisseire et ses troupes s'employèrent à démontrer que le tramway aurait permis de réaliser un véritable réseau de transport en site propre, pour le prix d'un Val sur 11 kilomètres.

Les écologistes ont-ils convaincu ? Pas vraiment si l'on

lui, s'attacha à démontrer qu'il fallait réaliser une étude globale des transports en commun, prenant en compte les besoins de toute l'agglomération et que le financement de la première ligne devait être revu dans cette optique.

On perçut un léger flottement au PS où Jean Badet, désigné pour le représenter, n'assista pas au début du débat, mais ne prit pas la parole par la suite. C'est le maire d'Ambarès qui le remplaça, pour regretter qu'il n'y ait pas eu d'étude préalable sérieuse sur les

Val ou métro léger ?

Denis Teisseire, responsable transport au sein de l'association Aquitaine Alternatives, donne ici son point de vue sur le projet de métro à Bordeaux

Val (11 kilomètres, 15 stations) ou métro léger de surface (44 kilomètres, 110 stations) ? Pour le même prix ! Au cœur de cette alternative, une question majeure : Quelle ville voulons-nous ? Quelle mobilité pour nous ? Une seule ligne de métro de 11 kilomètres d'ici à 2015, est-ce suffisant pour régler harmonieusement les problèmes de circulation dans la Communauté urbaine de Bordeaux ?

Aucun responsable, aucune personne douée d'un simple bon sens ne peut répondre à cette question. Et pourtant c'est ce qu'on veut nous faire croire.

Ces 11 kilomètres coûteront 4 milliards de francs, l'équivalent de quarante ponts sur la Garonne. Avec la même somme ne peut-on faire mieux, plus simple, plus vite, plus grand ? C'est évident si l'on accepte de ne pas passer aveuglément sur un projet de Val dont la réalisation handicaperait pour longtemps les finances locales et coûterait très cher aux contribuables bordelais.

Val contre métro léger (ou tramway moderne), l'opposition entre les deux moyens de transport est un faux débat. Tout choix sera mauvais tant qu'on n'aura pas posé clairement le véritable enjeu : quelle ville voulons-nous, pour nous-mêmes et pour nos enfants ?

Le transport des voyageurs — rapide, sûr, confortable, à fréquences fortes et aisément accessibles — doit s'inscrire dans un cadre plus large de réflexion économique, la solidarité sociale et la qualité de la vie sont indispensables. Comme le dit la communauté européenne :

« L'objectif de toute politique en matière de transport n'est pas simplement de transporter les voyageurs mais d'améliorer aussi la qualité de l'habitat et d'accroître le bien-être de ceux qui y vivent. Les transports ont pour but de satisfaire aux besoins sociaux, économiques et culturels du citoyen. Toute planification des transports doit les soumettre de référence seraient les effets sur les transports eux-mêmes seraient irrémédiablement vouée à l'échec. »

EVITER LE CAUCHEMAR

En quinze ans les déplacements à l'intérieur de l'agglomération bordelaise auront augmenté de 40 %. Si le réseau de transports publics n'est pas rapidement amélioré, vivre et travailler en ville relèvera du cauchemar.

C'est la première urgence qui doit animer nos responsables politiques et administratifs : 11 kilomètres de métro construits à un prix exorbitant ne changeront pratiquement rien à cette situation. Il est impératif de raisonner « plus large » en intégrant dans la réflexion toute l'opposition qui nous concernent tous :

1. Assurer la qualité de la vie en préservant Bordeaux centre de la croissance urbaine d'une circulation intense et anarchique et en traitant convenablement les liaisons centre-périphéries et périphéries entre elles.
2. Favoriser le développement économique en reliant par des moyens de transport efficaces les lieux d'habitat, les zones d'emplois et de commerce, les espaces de formation et les infrastructures de transport (gare, aéroport...).
3. Rendre le système de transport public accessible à tous. Aujourd'hui 50 % de la population ne peut assurer son autonomie de transport : parce qu'ils sont trop jeunes, trop âgés, trop pauvres, trop handicapés...

Le réseau public doit donc nous offrir des tarifs à la portée de tous, un maximum de lieux desservis, des plages horaires larges, des fréquences de passage fortes.

DONNER SON AVIS

On le comprend facilement : le Val, dont le coût interdit de créer un véritable réseau, est inadapté à une agglomération très étendue et de faible densité (1). Pour construire 11 kilomètres de prestige, on bloque la situation. Le bon sens plaide pour un réseau « léger » (métro de surface, tramway...), en « site propre », c'est-à-dire séparé de la circulation automobile.

Avec un matériel semblable à celui de Grenoble ou Strasbourg, pour le prix d'une seule ligne de Val (11 kilomètres, 15 stations) et sans augmenter les tarifs de bus, on pourrait réaliser un réseau (44 kilomètres, 110 stations). Coordonné avec les bus et le chemin de fer de ceinture, ce réseau permettrait la couverture totale de l'agglomération, c'est-à-dire une nouvelle façon de circuler et de vivre dans la Communauté urbaine. Les communes les plus éloignées seraient à moins de 30 minutes les unes des autres.

Voilà le véritable choix sur lequel chacun doit se prononcer et qui mérite un véritable débat public. Il serait impensable que, consultés officiellement ou pas, les personnes et les groupes concernés n'en discutent pas. Notamment : les utilisateurs (associations d'usagers, du troisième âge, de personnes à mobilité réduite, de parents d'élèves, du cadre de vie) ; les organisations patronales et salariales ; les services de l'Etat, de la Communauté urbaine ; les différentes instances et associations concernées par l'urbanisme ; les conseils municipaux des communes de la CUB qui doivent donner leur avis (comme le prévoit la loi sur les plans de déplacements urbains) après l'information et la consultation des habitants.

Choisir un nouveau moyen de transport public c'est la décision

MÉTRO

Montaigne Avenir prend le tramway

Cette jeune association entend secouer le cocotier. Premier débat : le projet métro

Jacques Sylvain

Dans le décor démodé de siècle du café des Colonnnes, à deux pas de la mairie et du palais de justice, la toute jeune association Montaigne Avenir, qui regroupe une équipe de socio-professionnels dans le mouvement de la gauche, a présenté hier ses objectifs.

M. Boulanger, son président, a plaidé l'intérêt général de la ville et de ses habitants.

« Notre association, a-t-il expliqué en préambule, est née d'une conviction, d'un constat et d'une volonté. Nous sommes des Européens convaincus, mais nous constatons que l'Europe s'organise surtout autour de l'axe Rhin-Rhône et qu'il faut donc que les métropoles de régions périphériques soient fortes. Or, nous constatons que Bordeaux prend du retard. »

« Notre objectif, a ajouté l'avocat, est de valoriser les atouts traditionnels de Bordeaux et de sa région, non comme objet de vanité passagère, mais comme projet de réussite européenne. Notre méthode sera de préférer la synergie au laisser-faire, la prévision à l'empirisme, la concertation à l'arbitraire affairiste. »

UNE LETTRE A TOUS LES ÉLUS

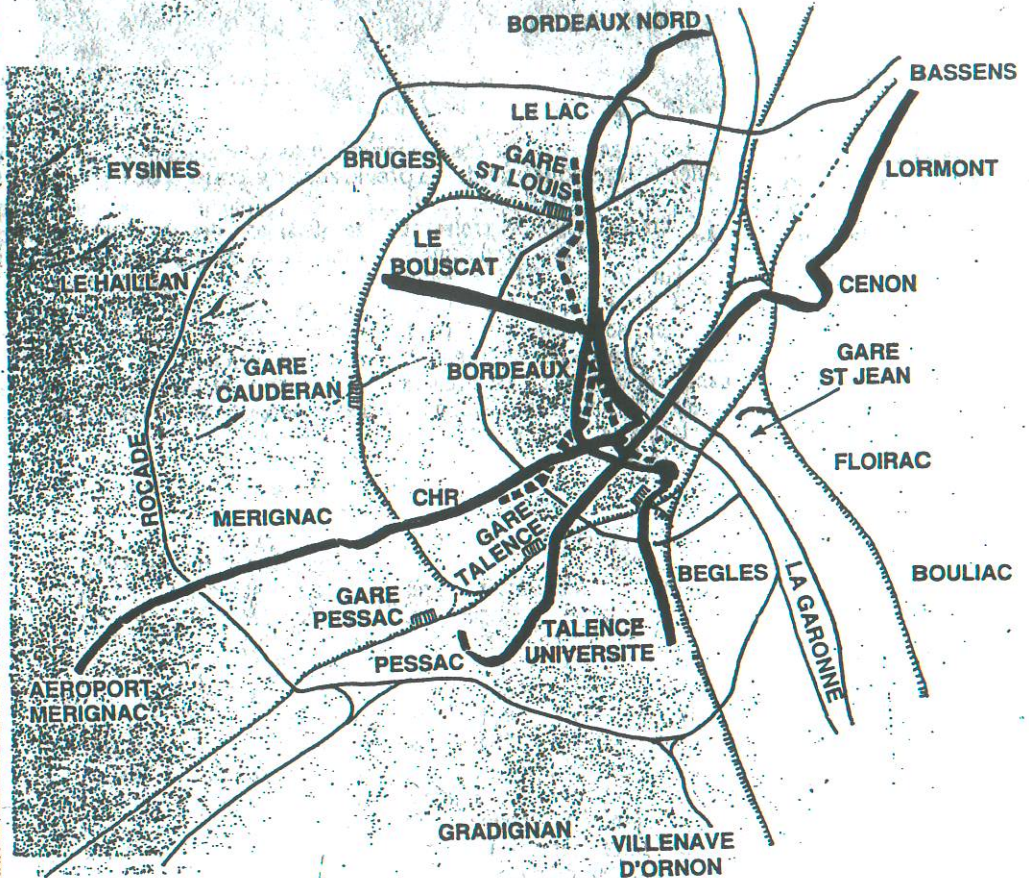
Montaigne Avenir a choisi comme premier dossier le projet de métro de Bordeaux, déçu, dit-elle, par l'absence de débat sur ce sujet majeur lors de la campagne des dernières municipales.

A partir du travail effectué par Aquitains Alternatives, auquel Gérard Boulanger a rendu hommage, l'association a rédigé une lettre d'information qu'elle va adresser à tous les élus municipaux des vingt-sept communes de la Communauté urbaine.

Pour cette association, le projet du Val de Matra est à la fois ruineux et inutilement ruineux.

« La première ligne est évaluée à 400 milliards de centimes (1), explique Gérard Boulanger, alors que la facture sera de 500 à 600 milliards. D'où augmentation du ticket de bus, augmentation des impôts locaux, de la taxe des transports. »

« De plus, je pèse mes mots, c'est une escroquerie à l'égard de la Communauté urbaine, car le projet de métro Val qui ne desservirait que la ville de Bordeaux serait



Le plan illustrant la lettre d'information. En trait gras, le tracé de tramway

« supporté financièrement par tous les habitants de la CUR. » Comme Aquitains Alternatives, Montaigne Avenir estime que l'on pourrait pour la même somme créer un véritable réseau de transports en commun de 44 kilomètres desservant les bassins d'emploi, l'aéroport, le campus et la rive droite. Dans ce schéma, l'association associe le chemin de fer de ceinture, sous-utilisé malgré son modernisme unique au monde. Il faut situer ce débat, a ajouté M. Boulanger, non pas dans un schéma de transport urbain mais,

plus globalement, dans un schéma de développement urbain. L'exemple de Grenoble et de son tramway a été ainsi plusieurs fois cité. « Il ne s'agit pas d'opposer le Val au tramway, s'est défendu M. Boulanger, mais la comparaison des différents paramètres donne un avantage écrasant au tramway. » Montaigne Avenir lance ainsi un pavé dans la mare, non sans arrière-pensées politiques. Tout en informant les élus de ses conclusions, elle a l'ambition de réunir au sein d'une coordination toutes

les associations intéressées, les comités de quartier, les commerçants, les syndicats, les usagers.

« Nos lendemains doivent être l'affaire de tous », résume Gérard Boulanger.

Trans-CUB : le VAL sur la sellette

Une nouvelle association, préoccupée par les problèmes de transport dans l'agglomération, est en voie de constitution. Trans-CUB est une émanation d'Aquitaine Alternatives mais entend transcender les frontières politiques



Denis Teisseire quitte ses responsabilités à Aquitaine Alternatives pour prendre la présidence de Trans-CUB
(Photo Caroline Marmoral, «Sud-Ouest»)

A lors qu'un nombre croissant d'élus de tout bord s'interroge sur l'opportunité d'un métro VAL à Bordeaux, une nouvelle association, soucieuse de mettre à plat les problèmes de transport dans l'agglomération, est en cours de constitution. Trans-CUB, dont les statuts devraient être déposés d'ici à la fin de cette semaine, entend être « l'interface entre les élus et la population », selon son probable premier président, Denis Teisseire.

Le travail d'information auprès des responsables politiques lui semble tout particulièrement important : « Ils n'ont eu encore aucune information sur des projets alternatifs au VAL. » Depuis quelques semaines, Denis Teisseire se targue d'avoir rencontré les maires ou les premiers adjoints d'une vingtaine de communes de la CUB. Implicitement, il se prononce en faveur du métro léger de surface, un mode de transport circulant en site propre, mais dont les coûts de construction sont moins élevés que ceux du métro souterrain.

Trans-CUB est en filiation directe d'une association qui a déjà beaucoup contribué à animer la discussion sur les transports en commun à Bordeaux, Aquitaine Alternatives (AA). Denis Teisseire y est membre du bureau, chargé du dossier métro. Lors de la conférence de presse de présentation de Trans-CUB, Aquitaine Alternatives, dans un communiqué, a apporté son « soutien ferme ».

Toutefois, les deux associations entendent se démarquer l'une de l'autre. Denis Teisseire devrait démissionner du bureau de AA qui entend « préserver sa liberté de réflexion d'expression et d'ac-

tion en 1981, par des dissidents des Amis de la nature et de la SE-PANSO, deux organisations écologistes, Aquitaine Alternatives apparaît trop marquée politiquement. Sa conception globale du développement n'entraîne pas l'adhésion de commerçants, industriels, ou simple citoyens, qui, cependant partagent son analyse des enjeux du transport en commun.

Pour rassembler certains compagnons de route et élargir le cercle, une structure plus neutre a donc été créée. Déjà, un commerçant, François-Xavier Lagrue, membre de l'équipe dirigeante des Halles Lagrue, au cœur de Bordeaux, a manifesté son souhait d'adhérer à la nouvelle association. Une réunion de Trans-CUB avec la Fédération des associations commerciales de Bordeaux pourrait être organisée dès la semaine prochaine.

« Nous souffrons d'un manque d'informations alors que le choix du VAL ou du métro léger peut changer complètement nos activités de centre ville », a expliqué, hier, l'héritier Lagrue.

J.-C.P.

COMMUNAUTÉ URBAINE

Métro : un nouvel expert sur les rails

Le bureau du Conseil de la Communauté urbaine de Bordeaux a décidé de confier l'élaboration d'un plan de déplacement urbain à la Sofretu, filiale de la RATP. La distribution des délégations entre vice-présidents n'a pas recueilli la même unanimité

Jean-Christophe Ploquin

La Sofretu, un bureau d'études parisien, filiale de la RATP, a été choisi par le bureau du Conseil de la Communauté urbaine de Bordeaux (CUB), pour élaborer un plan de déplacement urbain qui mettra à plat les besoins en circulation de l'agglomération. La décision a été prise à l'unanimité, hier matin, lors de la première réunion du bureau — composé de onze chabanistes et huit socialistes — depuis son élection lundi dernier. Noël Mamère et Jean Valleix (RPR) étaient absents.

Le plan de déplacement urbain est une procédure souvent utilisée dans les grosses agglomérations, bien que non obligatoire. Normalisée, elle consiste en une analyse de tous les besoins en déplacement urbain : ceux des piétons, des transports en commun, des deux-roues, des automobiles. Après l'évaluation, des axes de développement de la circulation et de la communication sont dégagés, qui commandent, ensuite, les investissements. La PDU, souvent, bénéficie d'une aide de l'Etat.

Le choix de la Sofretu fera bonjour plus d'un opposant au métro VAL. Ce bureau d'études est l'un des géants du secteur, qui emploie plus de 170 salariés dont plus du tiers à l'étranger, et prévoit un chiffre d'affaires de 280 millions de francs en 1989. Sa collaboration étroite avec Matra, concepteur et fabricant du VAL, remonte à plusieurs années.

La Sofretu a essayé des métros à Mexico, Rio de Janeiro, Montréal, Le Caire. Elle a développé le VAL à Lille et a été choisie pour le métro de Toulouse. Elle était également en place à Strasbourg jusqu'à ce que le change-

ment de municipalités, en mars dernier, remette en cause le choix de la ville alsacienne en faveur du VAL. Toutefois, elle a aussi participé à la mise en place des tramways — « métro léger » selon l'appellation officielle — de Nantes et de Reims, avec Alstom.

La Sofretu, avec qui l'accord n'a pas encore été officiellement signé, devra déposer ses conclusions avant la fin de l'année. Pendant ce temps, les études sur le VAL seront vraisemblablement ralenties.

Hormis le choix du bureau d'études, le bureau de la CUB n'est pas parvenu à se mettre d'accord sur la répartition exacte des délégations entre les douze vice-présidents — six au PS, six aux chabanistes, et surtout sur les frontières entre les domaines de compétence. La réunion a duré environ trois heures. Jacques Chaban-Delmas, le président, a rencontré successivement, lors d'interruptions de séance, ses troupes et les socialistes.

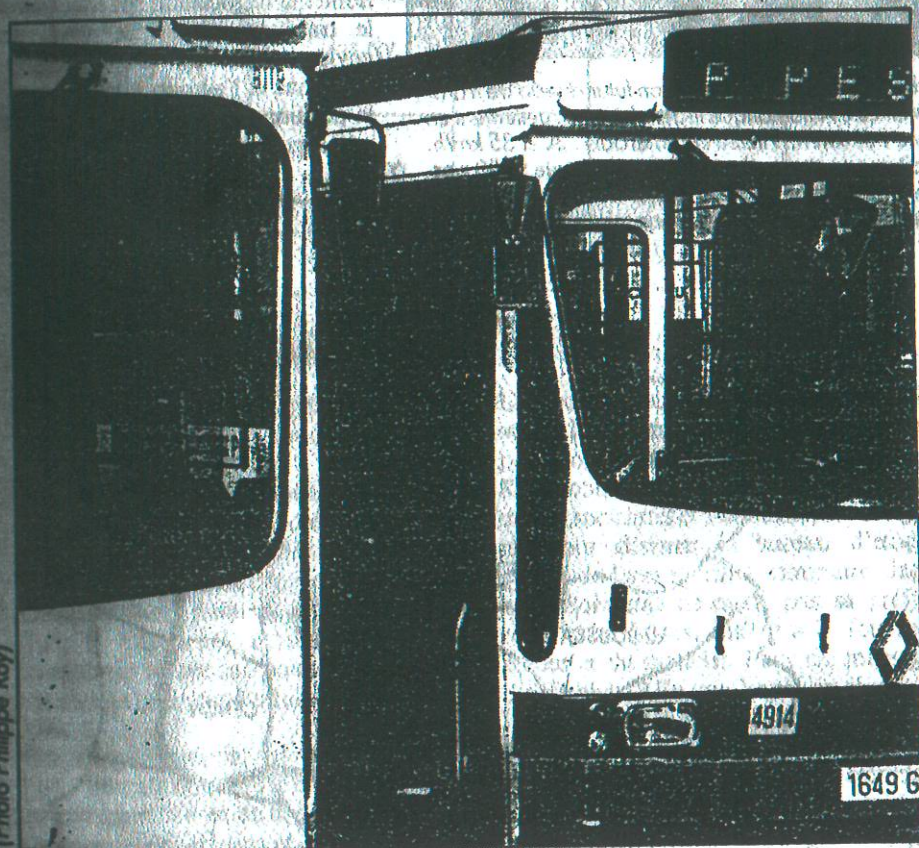
L'accord sur la répartition des portefeuilles semble surtout coïncider à l'intérieur des deux blocs. La liste pourrait être officialisée par un arrêté du président, peut-être la semaine prochaine. Le temps pour les quelques mécontents d'avaler la pilule administrée par leurs amis.

Deux comités paritaires ont toutefois été créés, constitués cha-

cun de six membres. Le premier s'occupera du déplacement urbain. Le second de la planification des investissements et des travaux. Cette dernière attribution appartenait auparavant au titulaire de la délégation à l'économie et aux finances mais celle-ci a été divisée : les socialistes ont les finances, Jacques Valade s'occupera du développement économique. L'union n'allège pas les structures.

DOSSIER

METRO : LE TICKET CHOC



(Photo Philippe Roy)

Bonnet blanc ou blanc bonnet ? C'est du pareil au même: Après un consensus politique exemplaire autour de la création du métro à Bordeaux, voilà qu'il s'effrite. Les socialistes font des réclamations. Le jeu politique normal.

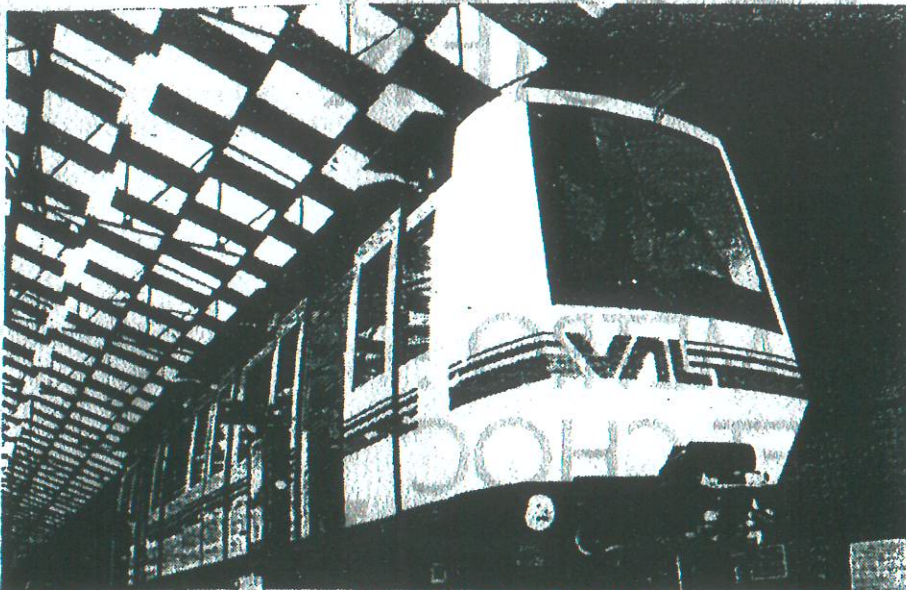
Aux bordelais de gérer leurs étonnements : choc pour une poignée d'utopistes, friands d'un référendum municipal. Choc pour ces naïfs, encore étonnés d'une méthodologie «à l'envers», fruit des marchandages politiques. Plan de déplacement urbain, enquête de ménage, qui - logiquement - précèdent la décision d'un mode de transport, sont aujourd'hui à l'ordre du jour.

Choc enfin pour tous ceux qui gardent le goût amer d'une décision arbitraire.

Tout un symbole. Au lendemain de l'accord PS-RPR pour une gestion commune de la Communauté Urbaine de Bordeaux, on portait sur les fonds baptismaux le 18 juillet dernier l'association Trans'club. Objectif ? Se positionner entre les élus et la population sur le délicat dossier du métro. Le parrainage d'Aquitaine Alternatives augure bien de l'affaire. L'association apporte en cadeau *«une contre expertise bénévole»* favorable au métro léger - le tramway - efficacité économique, solidarité sociale, qualité de la vie, y sont les armes pour construire une vraie politique des transports.

Trop marquée du sceau de l'écologie, Aquitaine Alternatives ne fait pas forcément recette auprès des commerçants ou des chefs d'entreprises. Trans'club, l'association toute vierge, devrait être un berceau idéal pour asseoir ce nouveau lobby. A sa tête, Denis Teisseire, défenseur du tramway, fort de l'idée *«que de vouloir boucler le dossier sur une solution partielle serait en fait le bâcler»*. Poujadiste, commissaire du PS, les étiquettes ne manquent pas à ce jeune homme dont l'agitation fait sourire.

Réussirait-il ? Les arguments exposés dans le dossier d'Aquitaine Alternatives sont de nature à séduire tout le prisme de la classe politique. Raisonnablement l'objectif économique d'une politique de transport n'est-elle pas de relier les lieux d'habitats aux bassins d'emplois, aux espaces de formation, aux infrastructures d'échanges et de commerce ? Qui pourrait contester la nécessité de créer ou de renforcer dans certains cas des liaisons centre-périphéries et périphéries entr'elles. Quand de surcroît la CEE fa écho : *«Toute planification des transports dont les seuls critères de référenc*



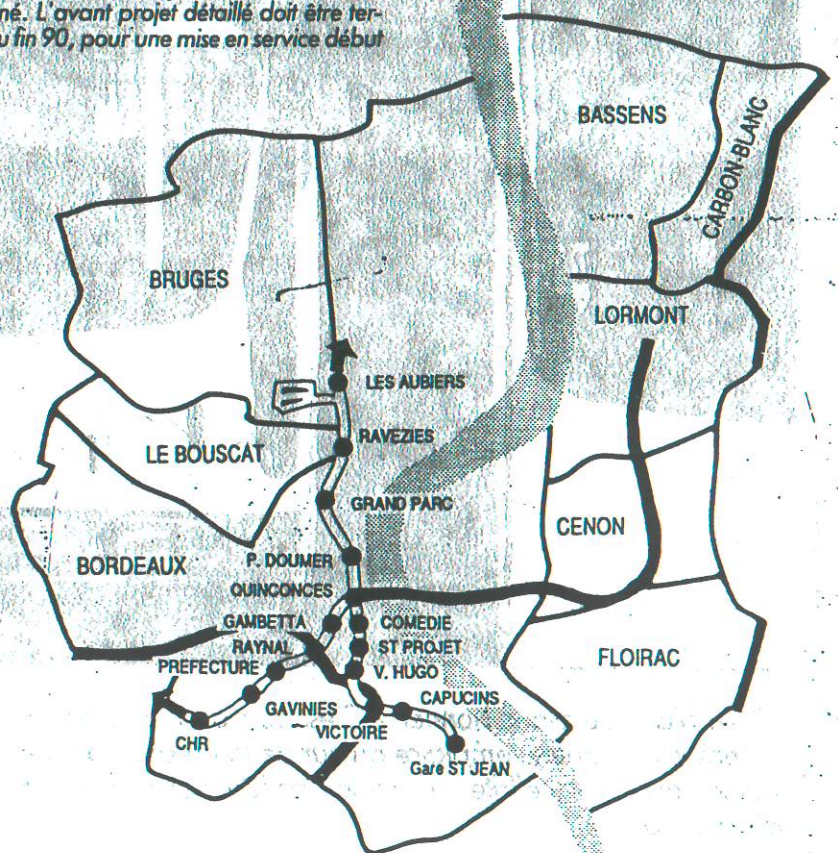
Le système retenu par la Communauté urbaine de Bordeaux pour son futur réseau de transport collectif en site propre est le système «Véhicule Automatique léger» (VAL) actuellement en exploitation à Lille. Vitesse normale en ligne : 60 km/h. Vitesse commerciale : 30 à 35 km/h. Capacité de transport : une rame deux voitures peut prendre en charge normale 9000 passagers par heure. L'avant projet sommaire est terminé. L'avant projet détaillé doit être terminé fin septembre 89. Le début des travaux est prévu fin 90, pour une mise en service début 95.

seraient les effets sur les transports eux-mêmes serait irrémédiablement vouée à l'échec...» Utopie ? Réalité affirme Aquitaine Alternatives qui préconise la mise en place d'une politique plurimodale (ayant recours à plusieurs modes, voiture particulière, bus, train, métro de surface, vélo et marche). Et de proposer la réalisation d'un réseau en toile d'araignée avec de multiples correspondances entre les divers modes, qui permettrait des trajets de moins de trente minutes entre les communes les plus éloignées. Concrètement un réseau de métro léger pour le prix d'une ligne de métro VAL, et 4 fois plus de Km sur toute la CUB qui relierait entre eux et avant 93 les principaux lieux d'habitats, bassins d'emplois, équipements majeurs.

Un tel dossier a-t-il un avenir ? Ses chances sont minces. Prudence et silence sont de rigueur chez les socialistes sur ce dossier. A croire qu'ils se soucient comme d'une guigne des propositions d'Aquitaine Alternatives, qui pourtant n'a pas ménagé ses effets : «les bassins d'emplois qu'il faut desservir, les transports collectifs qui se doivent d'être accessibles à tous et notamment à ces 50 % de la population qui sont trop jeunes, trop âgés, trop pauvres, trop handicapés pour assurer leur autonomie de déplacements». Tout

au plus se sont-ils contentés d'envoyer en éclaireur Denis Teisseire. A la nuance près qu'il n'est pas du sérail. Combat tout simplement d'un postulant en politique ? A suivre ; «C'est important qu'il y ait un contrepouvoir, il alimente le débat» se contente de répondre, laconique, François Xavier Bordeaux, leader des socialistes bordelais. Pour louable qu'elle soit, l'initiative d'Aquitaine Alternatives est déjà enterrée aux yeux de certains. «Les dès sont pipés d'avance. C'est un coup d'épée dans l'eau» remarque cet observateur.

C'est un secret de polichinelle. Au centre de l'accord pour le management de la CUB : le dossier du métro. Le consensus politique autour du VAL ne fait aucun doute. la négociation se serait menée sur le tracé lui-même. Le VAL acquis, envisageait-on un prolongement vers Mérignac et l'aéroport, accréditant ainsi la position de Bordeaux Eurocité ou un prolongement vers la rive droite ?



La communauté urbaine, créée en 1968, regroupe 600.000 habitants sur 27 communes. Le parc de l'exploitant du réseau comprend 530 autobus équivalent standard dont 120 articulés et 10 mégabus qui seront mis en service ce mois-ci. Du point de vue des parkings, il y a aujourd'hui 10.000 places de parkings souterrains et 30.000 places de parking de surface. Les autobus articulés, la ligne 7/8 a un trafic de 10 millions de passagers par an. La fiscalité va augmenter de 1 % pendant 7 ans, la fréquentation du réseau augmentant de 20 %. Le niveau de la tarification très bas, égal à 40 % des tarifs moyens devra augmenter à raison d'un accroissement de 7,5 %/an.

LES OPERATIONS DE METROS ET TRAMWAYS DE PROVINCE EN SERVICE

AGGLOMERATIONS	TAILLE AGGLOMERAT.	MISE EN SERVICE	LONGUEUR EN KM	NOMBRE DE STATIONS	COUT EN MF	SUBVENTIONS ACCORDEES PAR L'ETAT
▶ LILLE VAL LIGNE 1 LIGNE 1 BIS	1.043.000	1983 1989	13,3 12,1	18 18	3.700 3.600	365 500
▶ LYON METRO LIGNES A, B ET C	1.137.000	1978/1984	14,1	24	4.750	1.380
▶ MARSEILLE METRO LIGNE 1 LIGNE 2	935.000	1977 1984/1987	9 9	12 12	3.300 3.100	840 1.000
▶ GRENOBLE TRAMWAY LIGNE 1	365.000	1987	8,9	21	1.370	400
▶ NANTES TRAMWAY LIGNE 1	481.000	1985	10,7	22	740	240
▶ TOTAL					20.560	5.045

Source : GART Club des Villes

FRANCS 88'

Dans les paris engagés, ne dit-on pas que les alliances se seraient nouées autour de la seconde hypothèse.

Michel Sainte-Marie, maire de la commune de Mérignac, s'inquiétait en 88 de ce «qu'aucune station sur la rive droite ne soit prévue, ce qui est dramatique pour le développement futur de la Bastide». De fait, la rive droite a toujours traîné comme un boulet son poids économique de six fois inférieur à celui de la rive gauche.

On l'aura compris, les socialistes ne remettent pas en cause le choix du mode de transport. Objet de la discorde ? «un manque d'information et de méthodologie dans la décision» explique François Xavier Bordeaux. «Les études préliminaires du VAL ont été cachées, c'est tout un contexte fait de silence et de non information» affirme cet habitué des bancs de la CUB.

Jacques Boissieras, élu RPR, président de la commission des transports à la CUB, fait amende honorable. Plus d'information n'aurait pas fait de mal. Est-ce vraiment si important ? D'un revers de main, il relativise la chose.

Un peu d'histoire. Novembre 86 la CUB vote à l'unanimité le lancement d'études pour un transport en site propre. Janvier 87 la commission comprenant 13 élus dont 3 socialistes et 1 communiste se réunit pour désigner le bureau d'étude chargé de l'avant projet sommaire. Jacques Boissieras ne cache pas sa préférence pour Matra, maître à la fois des études et du matériel. Peur du manque d'objectivité ? En tous les cas on choisit à l'unanimité et à bulletin secret un autre bureau d'étude : la Société d'étude du métro de Marseille. Matra se contentant d'une pré-étude de faisabilité financière. L'adoption du VAL est mise sur rail. Mais le malaise court. «aucune mise à plat des vrais enjeux, pas de plan de déplacement urbain qui amènerait à définir le meilleur moyen de transport au moindre coût» : son de cloche unanime chez les techniciens et les urbanistes.

Faut-il prêter crédit aux supputations des uns et des autres, chacun tenant le fil de l'histoire. La démarche de l'élus bordelais a-t-elle été de suivre celle de l'élus toulousain ? Bordeaux rivale séculaire, pouvait-elle s'accomoder du tramway, au seul

nom évocateur du passé ? C'est en 1880 qu'apparaît à Bordeaux le premier tramway à traction hippomobile. Le réseau s'étendra jusqu'à 177 km de lignes. En décembre 1957, le dernier tramway disparaît au profit des autobus.

Hommage aux ingénieurs de Matra, estimant certains, pour avoir su mettre en parallèle le jeune maire de Toulouse et l'«vieux lion» de Bordeaux. Une chose est sûre : le percement d'un tunnel anti-inondations n'a pas été étranger à la décision. Preuve de la «fiabilité» du sous-se bordelais.

Le 26 juin dernier Jacques Boissieras présentait à Paris dans le cadre d'un débat sur les transports en site propre le réseau de l'agglomération bordelaise. Le système VAL, adopté par la CUB, de servira une première ligne de 11 km avec 17 stations pour un coût de 3.700 M avec une subvention de l'Etat de 600 M. Le dossier est clos. Les rancœurs s'ouvrent. La pilule est amère à avaler pour les opposants du VAL : un investissement de près de 4 milliards pour un seul ligne !

Les enjeux et contraintes du VAL

DOSSIER

DOSSIER METRO

manquent pas. «Il exige tout de suite une forte mobilisation des capitaux et il ne permet pas l'aménagement progressif et l'échelonnement de l'investissement», écrit-on dans la revue «transports urbains» de septembre 87. Il suppose un investissement lourd mais offre une capacité de transport remarquable. En contre partie il doit être justifié par des flux notables.»

Les flux notables seront-ils au rendez-vous ? Selon l'enquête ménage de 78, (Voir p. 9) Bordeaux est une des agglomérations françaises les plus motorisées. A cette date, le parc automobile de la CUB était estimé à plus de 220.000 voitures particulières. Chaque jour 900.000 déplacements s'effectuent en voiture, soit près de 1,5 déplacements par personne et par jour. La motorisation des ménages, faible dans les années 50, est passée de 66 voitures pour 100 ménages en 68 à 97 voitures pour 100 ménages en 78, soit près de 50 % d'augmentation en 10 ans.

Quant aux flux horaires des voyageurs, ne relèvent-ils pas plus du tramway que du métro, sachant qu'ils sont obtenus par une politique de rabattement systématique des lignes d'autobus ?

Pour Aquitaine Alternatives, les prévisions de trafic (120.000 voyageurs/jour) ne seront jamais atteintes. «La ligne 8 que le VAL remplacerait transporte actuellement 15.000 voyageurs/jour, soit huit fois moins et ce n'est pas les rabattements prévus des autres lignes qui peuvent combler l'écart avec le chiffre prévu de 120.000 voyageurs/jour. Le VAL à Lille transporte 105.000 voyageurs/jour soit 15 % de moins. Il s'inscrit pourtant dans une agglomération plus nombreuse (+ 70 %) avec un tracé plus long (+ 25 %) et des fréquences de passage plus fortes. Il relie une ville nouvelle à la ville centre et dessert le campus dont les étudiants sont une clientèle très importante pour les transports collectifs ; ce sont autant d'atouts qui ne caractérisent pas le tracé bordelais.»

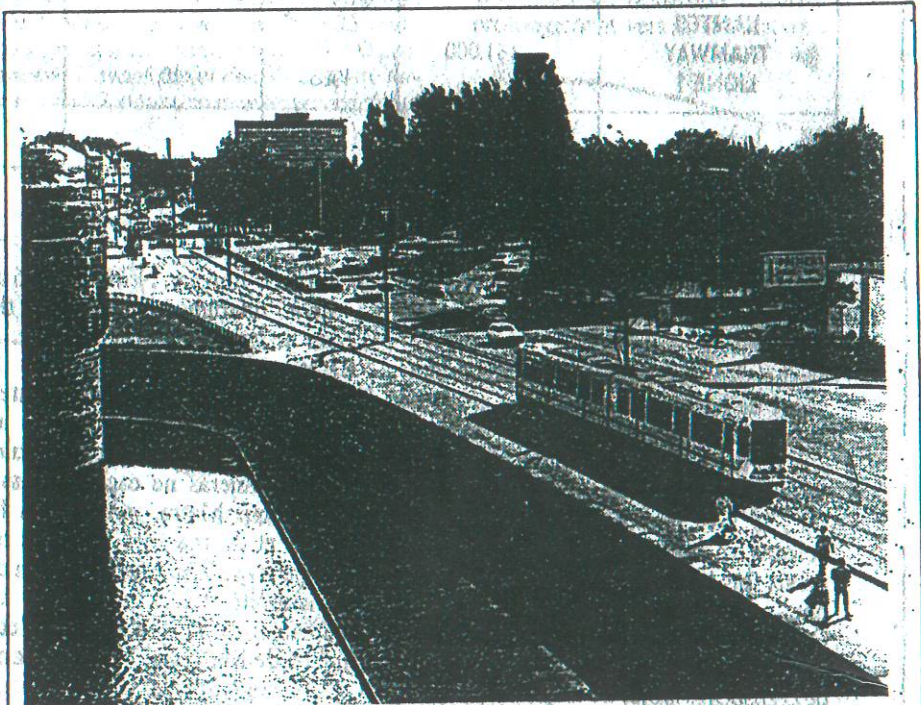
Autre argument évoqué dans la contre expertise : le VAL ne règle pas le problème à l'horizon 95. Les principales lignes de bus sont saturées. Les lignes 7-8 (10 millions de voyageurs) sont la plus chargées de France. «Ce réseau est inadapté aux nouveaux déplacements entre périphéries. Il faudra donc le redéployer avec le risque d'accroître son déficit actuel : 240 MF en 88 soit 400 F/habitant. Un chiffre très élevé deux fois supérieur à celui de Nantes, nettement plus fort que celui de Lyon. Il est le résultat d'un taux de couverture des

dépenses par les recettes très faible : 33 %.»

Il faut savoir que le réseau des bus dans la CUB offre des tarifs modérés par rapport aux autres agglomérations françaises. Les difficultés de circulation et la saturation de certains axes ne le rendent pas particulièrement attractif. Avec une vitesse commerciale de 8 à 10 km sur les lignes les plus chargées, le réseau de bus a incontestablement atteint ses limites.

Pierre Bonnet, le patron de la CGFTE -gestionnaire des transports urbains pour le compte de la CUB -, à Bordeaux, se tait plus préoccupé par la renégociation du contrat de la CGFTE avec la CUB. La vraie question se pose : le métro répond-il à un besoin ponctuel ou à une véritable politique de transports urbains ?

De toute évidence la décision des élus bordelais entérine la nécessité d'une revitalisation du centre ville, enrénant ainsi le déclin de la ville centre au profit des périphéries. Conséquence de la loi de décentralisation, les communes se sont lancées dans des opérations à caractère économique, culturel... devenant à leur tour des centres villes. Du coup la compétition s'est érigée en loi, laissant en marge une réelle complémentarité. Or si le centre de Bordeaux périclète, les communes ne risquent-elles pas d'en faire les frais ? L'argumentation ne peut que satisfaire la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux. En quelques années le rapport surface commerciale (intra muros) périphérie s'est inversé. La surface en périphérie s'accroît 10 fois plus vite. En 88,



C'est en 81 que le maire socialiste de Nantes Alain Chenard lançait l'idée d'un tramway dans sa ville. La construction d'une ligne de 11 km sera maintenue par son successeur RPR Michel Chauty, pourtant partisan, lui, du VAL. Aujourd'hui Nantes envisage la création d'une deuxième ligne.

En service depuis 85, le tramway (une ligne de 12,6 km) a une vitesse commerciale de 21 km/h. 16 millions de km sont parcourus dans l'année dont 1 million par le tramway et 2,5

millions par les transporteurs affrétés, soit 33 km par habitant et par an. Le trafic total du réseau avoisine 71,2 millions de voyages.

L'investissement du tramway : 600 MF, subventionné par l'Etat à hauteur de 35 %.

Pour Alain Chenard, actuel PDG de la Semitan, syndicat inter-communal de l'agglomération nantaise «s'offrir le VAL est un luxe, au même titre que l'on se paye une technopole, ou le cablage d'une ville, on se paye le métro pour le standing».

Le syndrome du déficit

«Parallèlement aux études d'avant projet détaillé, à l'étude d'impact, des études ont été lancées pour connaître le tracé des lignes qui viendront compléter le réseau VAL (tracé de la rive droite, tracé vers le campus et vers Mérignac-aéroport)» peut-on lire sous la plume de Jacques Boissieras dans Flash Métro, le périodique d'information de la CUB.

Mais à quelle échéance complétée le réseau VAL ? La réponse dépend du coût d'exploitation de la première ligne mise en service. Des réponses pourraient être fournies par Lille qui a choisi d'essuyer les platres avec le VAL de Matra depuis 84. L'intégra-

tion de tous les systèmes de transport collectif est appliqué : le ticket-plus permet d'utiliser indifféremment le métro, le bus et la SNCF banlieu, sur zone de 610 km². La conduite automatisée du VAL a peut-être permis de réduire la facture salariale mais un flou irritant règne sur son déficit d'exploitation. En revanche, le réseau parisien, compte-tenu de sa lourdeur, affiche un déficit d'exploitation de 57 %. Lyon n'enregistre que 43 %. Il est vrai qu'en matière de politique des transports, la ville n'a pas hésité à pratiquer le ticket le plus cher de France. Une façon de coller à la réalité des prix.

80 % des commerçants ont vu leur chiffre d'affaires baisser (45 %) ou stagner (35 %) ; en comparaison, au centre commercial Mérignac Soleil le chiffre d'affaires a progressé de 15 %. D'où l'urgence d'insuffler un sang nouveau au cœur de Bordeaux, qui dispose d'atouts non négligeables : 3.600 cellules commerciales, 2 centres commerciaux, 300 boutiques de luxe, 3,5 km de rues piétonnes. Et des projets comme la cité mondiale du vin, l'aménagement du quartier de la Bastide, la place des Grands Hommes. A son chevet : une mission baptisée centre ville qui devrait voir le jour dans les prochains mois. Objectif ? Coordonner les opérations d'aménagement et de promotion dans le centre de Bordeaux, négocier les financements. Cette mission regroupant un comité d'élus et de techniciens institutionnels.

Dans la foulée, la CCIB préconise un prêt à un taux bonifié centre ville afin d'inciter les chefs d'entreprises à moderniser leur activité et à rénover leur façade dans la zone concernée.

Fait nouveau : la décision de lancer des études relatives aux déplacements urbains posent le problème global avant que soit décidé un axe lourd de transport. Personne ne s'offusque de cette méthodologie «à l'envers». La mise à plat des vrais enjeux serait-elle à l'ordre du jour ? Une enquête ménage devrait être mise sur rail dans les prochains mois, la dernière

datant de 78. Ce type d'enquête auprès d'un échantillon de 4.000 ménages permet de dresser le recensement complet des déplacements. Son budget avoisine les 3 MF.

Un plan de déplacement urbain (PDU) devrait aussi être mis en chantier. Un PDU étudie les mouvements de personne et analyse les besoins en déplacements urbains : ceux des piétons, des automobilistes, des transports en commun, des vélos...

Etude encore que celle confiée à une filiale de la Caisse des dépôts réalisée dans le cadre de la mission centre ville. Axe défini : circulation et sécurité routière. Une remodelisation des déplacements et des espaces urbains qui ne sera pas pour déplaire à la conseillère municipale Hélène Desplats, ardante partisane d'une redistribution de l'espace urbain. Bref des études qui viendront s'ajouter aux précédentes ! Celles de 72, 73, celles de 81 où l'on projetait un échancier sur le métro léger... Que de temps perdu, que d'argent gaspillé ! «Le destin d'une ville est celui de ses transports» annonçait Saint-Simon. Les élus feraient bien de méditer la formule.

C.G. ■

Versement transport : les patrons vigilants

Le versement transport a été institué en région parisienne en 1971, puis en 1973 pour les villes de provinces de plus de 300.000 habitants. La possibilité d'instituer cette taxe a été étendue aux villes de plus de 100.000 habitants en 1974 et de plus de 30.000 habitants en 1982. Le taux de cette taxe, perçue auprès des entreprises de plus de 9 salariés est plafonné à 0,5 % des salaires versés pour les collectivités de moins de 100.000 habitants et à 1 % pour les autres collectivités. En moyenne globale, cette ressource a permis de couvrir 40 % des besoins de financement des réseaux. Cette taxe peut être augmentée jusqu'à 1,75 % dans le cadre de réalisation d'investissement collectif.



(Photo Philippe Roy)

En 1986, 2296 entreprises ont été concernées par le versement transport dans la CUB pour un montant de 132 MF. En 1987 ce versement représentait 170 MF.

En raison de l'arrivée du métro des propositions ont été faites : le versement transport serait porté à 1,15 % dans un premier temps, puis à 1,3 % dans les années 90 et 91, à 1,5 % dès 92. Cet échelonnement représenterait plus de 2 milliards jusqu'à fin 94.

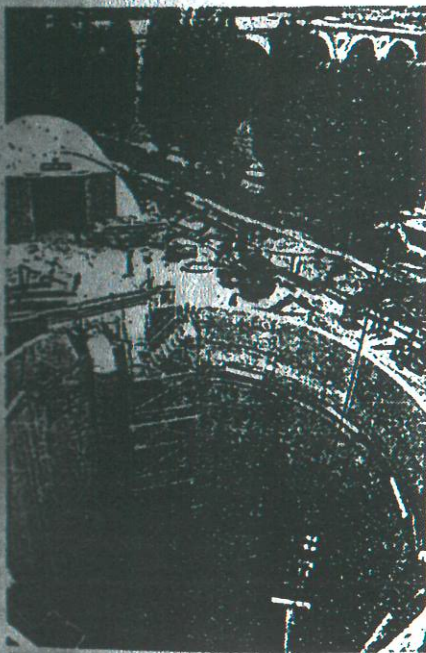
«Nous sommes dans l'expectative. Nous négocierons des indemnités notamment pour les entreprises qui auront à subir le contre coup des travaux» ainsi explique-t-on à l'Union patronale Girondine.

METRO : VAL...ORISER TOULOUSE...

Strasbourg recule, Bordeaux hésite, Toulouse creuse... Le métro est désormais rentré dans le vif du sujet.

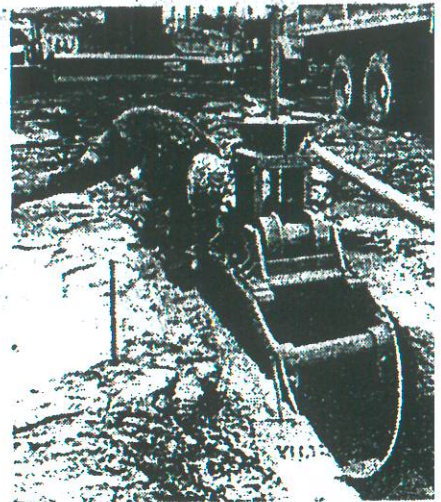
Capitole, Cours Dillon, Saint-Cyrien... Sur le chantier du futur métro toulousain on est désormais passé aux choses sérieuses. Les puits d'accès s'ouvrent comme autant de gouffres cyclopéens qui permettront de descendre les tunneliers, en charge de la partie la plus spectaculaire des travaux, le creusement des galeries, monotubes et bi-tubes, qui constitueront, sur 6 kms, la partie souterraine du parcours de la ligne A (10 kms au total, dont 3 kms en tranchée à ciel ouvert et 1 km de viaduc).

Dès le début 1993, date prévue pour la mise en service, les toulousains pourront donc traverser la ville de Jolimont, à l'Est, au Mirail, à l'Ouest, à une quinzaine de mètres au dessous de la surface du sol. La décision de réaliser un trans-



Toulouse est la deuxième ville à expérimenter le VAL après Lille.

port en commun en «site propre» (parcours réservé) est prise dès Juillet 1985. En ayant retenu le système de métro léger VAL, réalisé par Matra, Toulouse sera la deuxième ville à l'expérimenter après Lille. Un choix qui ne fut pas exempt, à l'origine, de polémique. L'opposition, au sein du conseil municipal faisant valoir l'importance prévisible des coûts de réalisation. Il est vrai qu'un VAL, de manière estimative, coûte, à priori et selon les sites, 2,5 à 4 fois plus cher qu'un tramway avec il est vrai une rapidité nettement supérieures. Des arguments qui ne furent pas de toute façon en mesure d'infléchir la décision de Dominique Baudis, bien soutenu au plan médiatique, qui avait fait du VAL un de ses chevaux de bataille. «Si nous avons choisi le VAL malgré un coût d'investissement supérieur, de préférence à un autre projet, c'est parce que celui-ci offre la plus grande efficacité de transport et les meilleures conditions d'exploitation, tout en assurant un respect total de l'environnement» affirmait ainsi à cet égard le maire de Toulouse. Il est vrai que l'étréitesse des rues et la densité difficilement résorbable de la circulation automobile en centre-ville ne facilitait pas la création d'un site propre en surface. «Nous aurions de toute façon été amené, même pour un tram, d'envisager le passage en tunnel sur une partie du parcours, ce qui hypothéquait d'autant la compétitivité financière de la solution tramway» explique-t-on du côté de la SEMVAT (Société d'Economie Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine). Mais le métro, promis, juré, ne coûtera pas un sou aux contribuables toulousains, le projet devant être financé, entre autre, par l'augmentation de la taxe de transport des entreprises qui



Le parcours de la ligne A : 10 kms au total dont 3 kms en tranchée à ciel ouvert et 1 km de viaduc.

passé de 1 à 1,5 %. Un chiffre, souligne-t-on, inférieur à celui récemment autorisé par le gouvernement (1,75 %).

Au delà des considérations fonctionnelles un autre facteur a pu jouer un rôle tout aussi déterminant. Les tramways, qui demeurent dans la mémoire de nombreux toulousains, risquent de véhiculer, pouvait-on penser, une image passablement désuète. La métropole Midi-Pyrénéenne, berceau de Concorde et du projet Hermès, fortement attachée à ses valeurs high-tech, et qui affirmait sa volonté de «changer d'ère», ne pouvait faire moins que de s'offrir le dernier bijou de Matra, dont l'implantation industrielle locale ne saurait d'autre part être ignorée...

Le projet originel prévoit la construction d'une seconde ligne reliant, du nord au sud, le quartier Compans Caffarelli au campus universitaire de Rangueil. Les travaux devant interve-

nir début 1995. Mais il est certain que l'on examinera auparavant de très près les résultats d'exploitation de la ligne A. D'autant que dérive sensible s'est faite sentir dans l'estimation des coûts de réalisation de la ligne A. De 2,55 milliards de francs à l'origine l'évaluation porte désormais sur 3,3 milliards de francs. «Une dérive normale sur une opération de cette envergure gérée sur le long terme» estime-t-on à la mairie. Mais la charge, à l'évidence est apparue difficile à supporter pour le seul Syndicat Mixte des Transports en Commun (réunissant la ville de Toulouse, le Conseil Général de Haute-Garonne et 52 communes de la grande périphérie), maître d'ouvrage du projet, malgré l'assurance d'une participation de l'Etat à hauteur de 500 millions de francs. Il fut donc décidé de confier la réalisation de l'opération en concession pour trente ans à une société, MT Développement (capital 30 millions

de francs), constituée de la Caisse des Dépôts et Consignation (25 %), du Crédit Local de France (21 %), de Transcet (5 %), la SEMVAT (25 %), la société Matra (19 %) et divers établissements financiers locaux (5 %). Originale, il s'agit de la première concession de service public au niveau national, cette solution présente de fait l'avantage d'atténuer fortement le risque financier. Parallèlement MT Développement s'est vue confier l'exploitation de l'ensemble du réseau de transport en commun de l'agglomération, métro et bus compris. Une exploitation rétrocédée à la SEMVAT par une convention signée récemment entre celle-ci et MT Développement. «L'organisation adoptée permet de conserver aux collectivités publiques leur prérogative en matière de politique de transport et de tarification» déclarait à ce propos Pierre Richard, Directeur Général Adjoint de la CDC et Président de la MT

Développement. Le montage financier prévoit une contribution du Syndicat Mixte des Transports à hauteur de 1,450 milliard de francs, intégrant la subvention de l'Etat et les recettes provenant de la taxe transport des entreprises et 1,82 milliards d'emprunts réalisés par MT Développement, pour 20 % auprès d'organismes financiers locaux.

Il est de bon ton de l'affirmer, la réalisation d'un système de transport en site propre doit avoir vocation structurante. Sur le plan des transports, donc des modes d'investissement de l'espace, la chose est évidente. Une tarification unique métro-bus sera proposée sur le réseau de l'agglomération toulousaine. Le réseau lui-même doit être totalement réorganisé, des lignes périphériques seront raccordées au métro alors que certaines lignes du centre seront supprimées, ce qui garantie de fait au métro un marché captif de clientèle... En

PROJETS EN ATTENTE DE REALISATION

AGGLOMERATIONS	TAILLE AGGLOMERAT.	COÛT TOTAL EN MF	ETUDES	INFRASTRUCTURES	MATERIEL	DIVERS	SUBVENTIONS ACCORDEES PAR L'ETAT
▶ BORDEAUX VAL 1ère Phase	632.000	3.683	75	2.176	297	1.135	
▶ LILLE VAL création ligne 2	1.043.000	5.770		NON	RENSEIGNE		600
▶ NANTES TRAMWAY création ligne 2	481.000	306	16	85	125	80	
▶ REIMS TRAMWAY création	220.000	770	20	475	195	80	
▶ ROUEN TRAMWAY création	391.000	1.680	119	1.242	273	46	
▶ STRASBOURG VAL ou TRAMWAY choix non défini	375.000	2.652 option val		NON	RENSEIGNE		570
▶ TOTAL		14.861	230	3.978	890	1.341	1.170

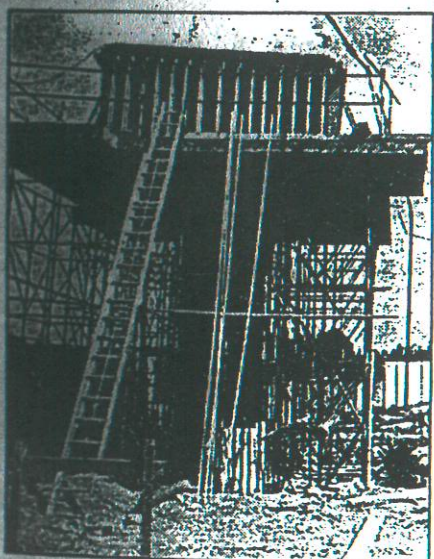
Source GART Club des Villes

FRANCS 88

matière d'urbanisme, on ne peut guère parler d'opérations volontaristes articulées sur la réalisation du métro. Un projet est cependant en cours d'élaboration concernant le quartier Marengo, à proximité immédiate de la gare SNCF et de la première station de la ligne A. Bureaux, immeubles résidentiels, commerces... doivent se substituer et bénéficieront du dynamisme et des effets induits par ce véritable noeud d'échange constitué par la gare routière, une station de bus et la présence du VAL...

La mobilisation des entreprises

Chantier majeur pour la région Midi-Pyrénées, le métro de Toulouse était attendu comme une véritable manne, en particulier, pour les entreprises de travaux publics. Des espérances confortées par les affirmations réitérées du Syndicat Mixte qui prévoyait 25 à 30 % des travaux pour les entreprises de la région. Dans cette perspective, celles-ci se sont regroupées au sein d'une association créée à l'initiative de la Chambre de Commerce et d'Industrie avec l'appui de six organisations professionnelles (Chambre des Métiers, Union Patronale, Capeb, FRB, FRTP, FDTP). Objectif : assurer un conseil technique, provoquer



L'estimation des coûts est passée de 2,55 milliards de francs à 3,3 milliards de francs.

DOSSIER



Flux économiques induits par le chantier : 200 millions de francs par an seront injectés dans les circuits économiques régionaux.

des regroupements pour les réponses aux appels d'offre, négocier l'obtention d'une part conséquente de marché dans les meilleures conditions... Parallèlement, toujours à l'initiative de la CCI, en liaison avec le rectorat, était créée AFPROMETRO, autre association réunissant les principaux organismes de formation de la région en vue d'assurer la mise à niveau du personnel susceptible d'être embauché sur le chantier. « Première du genre en France, cette association devrait se pérenniser en prévision d'autres grands chantiers, par exemple le tunnel du Puymorens », explique Henri Anduze-Acher, Vice-Président de la CCI et Président d'AFPROMETRO.

La mobilisation est donc réelle. Fut-elle efficace ? A l'évidence les choses n'ont pas été simples, mais il est hors de doute qu'une des conditions implicites du contrat de concession concernait une part conséquente de travaux attribuées aux entreprises locales. Ceci-dit l'opération a également démontré la difficulté pour des entreprises locales qui n'ont pas les capacités des majors nationaux, pour soumissionner sur des marchés de cette envergure. Les principaux lots (3 et 4, respectivement 420 et 340 millions de francs) ont été ainsi attribués à des groupements d'entreprises conduits par Sogéa/Bouygues-Bisseuil et par Razel. Les entreprises régionales ont malgré tout obtenu une participation au lot 3 et viennent d'enlever les travaux du garage-atelier et, dans le cadre d'un groupement

d'entreprises, du futur viaduc. Victoires sans conteste de la compétitivité autant que de la négociation. En ce qui concerne les flux économiques induits par le chantier, les effets sont loin d'être négligeables. On estime ainsi que plus de 200 millions de francs par an seront injectés dans les circuits économiques régionaux.

La réalisation du métro marque enfin l'ouverture européenne inéluctable en matière de grands travaux. Un des principaux associés de Razel dans le cadre du groupement d'entreprise est ainsi l'espagnol Dragados, leader incontesté du BTP « tras los montes », qui intervient à cette occasion pour la première fois sous le sol français... A l'heure où Strasbourg se désengage, où Bordeaux fait mine d'hésiter, Toulouse et Lille resteront-elles les seuls membres actifs du collectif récemment constitué par les quatre villes ayant manifesté leur volonté de s'équiper en métro VAL ? Une hypothèse (d'école), qui cantonnerait en définitive la ville rose dans le rôle de pionnier passablement isolé...

J.M.C. ■

Dossier réalisé par Colette Goinère avec la collaboration de Jean-Marie Constans

METRO VAL DE BORDEAUX :
LA PREMIERE TRANCHE EN SERVICE EN 95 OU 96

La première tranche du réseau VAL de BORDEAUX sera en partie modifiée suite aux études réalisées par la SOFRETU (cf APS N° 752). La ligne B (axe Ouest-Est) : CHR-Gavinies-Préfectuer-Raynal-Gambetta-Quinconces, sera prolongée avec passage sous la Garonne et installation de 3 stations en rive droite sous le projet BORDEAUX BASTIDE, la place Calixte-Camelle et l'intersection Avenue Thiers/rue Galin. Le groupement MATRA GRI, maître d'oeuvre de l'ensemble du projet (cf APS n° 691), réalisera pour ce tronçon un APS (avant projet sommaire) supplémentaire, suivi d'un APD (avant projet détaillé), le délai minimum pour ces nouvelles études étant de 6 à 7 mois. Par ailleurs, à l'heure où nous mettons sous presse, deux scénarios sont envisagés selon que les garages ateliers soient maintenus aux Aubiers (projet initial) ou transférés rive droite, sur un terrain proche de la station "Thiers/Galin" :

- Scénario 1 (maintien des garages-ateliers aux Aubiers). La ligne A (Saint Jean-Capucins-Victoire-Victor Hugo-Saint Projet-Comédie-Quinconces-Paul Doumer-Grand Parc-Ravesies-Les Aubiers) conserve son tracé initial. L'année 1990 est essentiellement consacrée aux dossiers de consultation et les travaux sont lancés au début de 1991 pour une mise en service de la ligne A en 1995. La ligne B, pour laquelle les travaux sont entrepris avec un décalage de plusieurs mois (notamment sur le tronçon vers la rive droite), serait inaugurée l'année suivante.

- Scénario 2 (garages-ateliers à la Bastide). Les travaux sont entrepris simultanément sur les 2 lignes A et B à la mi-91, l'ensemble du réseau étant achevé en 1996. Dans ce cas, il est également envisagé de raccourcir la ligne A, qui pourrait être limitée à la place Ravesies.

La présentation de l'APD (sur la base de l'APS initial), remis à jour, sera présenté en conseil de CUB courant janvier 1990 (l'APD préliminaire avait été remis en juillet dernier)

Rappelons que le réseau VAL bordelais sera à une profondeur moyenne de 19 m (percement par la technique du tunnelier à bouclier et à pression de boue) et que son coût est évalué à quelque 3,8 milliards de F. de 1988 (projet initial seulement). Il est prévu ultérieurement des extensions en direction de l'aéroport, du campus universitaire, du Parc des Expositions et des communes de CENON et LORMONT (cf APS n° 708).

Tracé court ou tracé large ?

Polémique autour du futur métro de Bordeaux

L'étude réalisée par la SOFRETU, une filiale de la RATP, à la demande des élus de la communauté urbaine de Bordeaux (CUB) relance le débat sur le tracé du métro et sur son insertion dans le système de transports de l'agglomération.

Tout avait pourtant commencé dans une ambiance très consensuelle. En décembre 1986, M. Jacques Chaban-Delmas, président de la CUB, propose aux élus des vingt-sept communes de l'agglomération de se doter d'un VAL, le métro automatique conçu par la société Matra. Sur le principe, c'est l'unanimité vite troublée par des différends entre chabanistes et socialistes sur le tracé de ce métro. Dès 1987, le Parti socialiste, fort mécontent, découvre en effet que le VAL ne franchira ni les limites de la ville centre ni surtout la Garonne pour desservir les quartiers populaires de la rive droite. Longue de 10 kilomètres, la première ligne de métro équipée de seize stations relierait la gare de Bor-

deaux au quartier d'affaires du Lac, ainsi qu'au centre hospitalier universitaire. Le coût de sa construction est évalué à 3,820 milliards de francs.

En juillet 1989, un nouvel équilibre politique s'installe à la communauté urbaine, toujours présidée par Jacques Chaban-Delmas mais où sont désormais associés les socialistes. Le problème du métro revient à l'ordre du jour. Sous la pression du PS, la CUB commande une enquête sur les déplacements urbains dans l'agglomération. La SOFRETU donne au début de décembre 1989 un premier diagnostic, assorti d'une analyse détaillée du réseau VAL première tranche.

Un plan global de transports

Le constat est sévère : soit on s'en tient au tracé initial, dit en substance la SOFRETU, et il faut rapidement investir 2,220 milliards de francs supplémentaires

pour prolonger la première ligne ; soit, on s'oriente vers un nouveau réseau « à caractéristiques plus performantes en termes de services rendus à l'agglomération ». Ce nouveau tracé desservirait le campus universitaire et la rive droite de l'agglomération bordelaise.

La société d'études n'est pas tendre avec les options initiales de la majorité chabaniste : « Le confinement de la première phase du VAL au centre-ville de Bordeaux handicape lourdement les possibilités de rabattement des passagers des autres modes de transports, en particulier les voitures individuelles ; or, s'il n'est pas accompagné de mesures qualitatives sur l'ensemble des déplacements, l'essai VAL sera limité à une minorité et créera un réseau de transports à deux vitesses ». Bref, le Val n'améliorerait pas la qualité de la circulation en général dans l'agglomération.

La SOFRETU invite donc la CUB à saisir l'occasion « probablement unique » de « repenser

l'ensemble du système de transports ». Ce système est également passé au crible. L'automobile a été royalement traitée par la CUB, qui lui a jusqu'alors consacré « 84,5 % de ses ressources » et a consenti « des efforts hors normes » pour le stationnement. Le réseau de bus urbains, emprunté par 13 % des habitants de l'agglomération, n'échappe pas à la critique. Il fut, affirme la SOFRETU, « fondé au fil du temps sur le concept du tout-desservir et oppose des lignes performantes à des lignes à très faible rendement ».

Les élus ont accueilli ce rapport fort peu complaisant comme une remise en question « salutaire ». Les Verts bordelais demandent que soit organisé un référendum sur l'ensemble des problèmes de transport dans l'agglomération. En attendant, M. Jacques Chaban-Delmas a pris unilatéralement l'initiative d'annoncer publiquement que le VAL franchirait la Garonne...

GINETTE DE MATHA

LE VAL : RÉPONSE A TOUT !?



Méthod

Jacques Boissieras est Vice-Président de la CUB, délégué aux transports. On pouvait attendre qu'il nous explique les orientations qui préluideront au futur schéma de déplacements de l'agglomération bordelaise dont la mise en œuvre est annoncée pour cette année. Prenant acte du choix du métro VAL, ce schéma semble être un instrument permettant à la CUB de négocier les intérêts de chacune des communes membres...

Bulletin : Vous avez annoncé, pour l'année en cours, l'établissement d'un schéma de déplacements urbains. Or il n'existe pas un modèle standard de démarche, et chaque ville est amenée à se forger une méthode, ou à en adapter une qui aurait été éprouvée ailleurs. Pouvez-vous donner les grandes lignes de la méthode qui sera mise en œuvre ?

J B : Je commencerai par un historique. La Communauté urbaine de Bordeaux (CUB) fonctionne depuis le 1er janvier 1968. Depuis cette date, les compétences lourdes ont été transférées des communes à la communauté. Notamment, l'urbanisme, l'assainissement, les transports...

A Bordeaux, avant 1968, il existait autrefois un réseau de tramways qui sillonnaient la ville. Il y avait aussi des tramways de banlieue. Les lignes «urbaines» s'arrêtaient aux limites de la ville de Bordeaux : le terminus sur l'avenue Thiers était à la «deuxième barrière», avant la mairie de Cenon. Puis on a supprimé les trams. Ils ont été remplacés par des autobus, avec des lignes urbaines et des lignes suburbaines gérées par des compagnies privées. Le prix du ticket était inégal : 1 F dans Bordeaux, 6 ou 7 F dans les autres communes.

Le principe d'une communauté urbaine étant l'égalité de tous devant l'impôt, il fallait un tarif unique pour tous les transports qui relevaient de la

CUB. C'est ce qui a été négocié avec les compagnies privées.

La grande évolution depuis 20 ans c'est une migration de la population vers la périphérie (Bordeaux centre a perdu 1/3 de ses habitants - NDLR). Depuis les années 70, les transports individuels automobiles se sont développés, à Bordeaux comme ailleurs. Les bus, englués dans la circulation n'ont plus qu'une vitesse commerciale de 9 km/h, parfois moins, notamment aux heures de pointe.

Prévoyant cela, nous avons fait de nombreuses expériences, des études, pour en arriver à la conclusion qu'il fallait un changement radical, c'est-à-dire un transport en site propre. C'est le métro automatique léger VAL qui a été choisi.

Bulletin : Pouvez-vous préciser ces expériences, ces études qui vous ont amené à cette conclusion ?

J B : Je suis vice-Président et délégué aux transports depuis 1968. J'ai suivi tous les progrès. A l'époque, le VAL n'existait pas, on réfléchissait sur le métro classique. Seules les villes de plus d'un million d'habitants, Lyon, Marseille, ont pu opter pour cette solution.

M. Cavaillé lançait une étude sur le tramway moderne. Bordeaux y souscrit, comme Toulouse, Strasbourg, Nantes. Et cela a débouché sur le tram

"La CUB ne décidera rien qui se passe sur le territoire d'une commune sans l'accord du maire !"

de Nantes, qui leur convient très bien. Cette étude a été reprise sous la présidence de M. Sainte-Marie ; c'était aussi l'époque où M. Fiterman était ministre des transports.

Bulletin : C'est donc la question d'un site propre qui est le nœud du problème ?

J.B. : Bien sûr ! Si nous pouvions réaliser en surface un site propre à Bordeaux, nous n'aurions pas besoin du VAL, ni même de tram !

Nous avons fait l'expérience des bus articulés. Heuliez, Mercedes, puis Renault en ont construit. Nous avons été les premiers à les mettre en service, et nous en avons autour de 130, le chiffre le plus élevé de France. Les mégabus fonctionnent aujourd'hui à Bordeaux. Le ministère et les ingénieurs ont mis 4-5 ans pour les réaliser. Mais il y a une limite, ils ne roulent pas plus vite que les autres...

Bulletin : Les deux couloirs en site propre qui sont en service, à Pey-Berland et sur le quai de Bacalan semblent donner toute satisfaction... Avez-vous exploré toutes les possibilités de site propre dans la CUB ?

J.B. : Il existe des possibilités, notamment avenue Thiers.

Bulletin : A quel niveau situez-vous les points de blocage par rapport au principe d'un site propre de surface ?

J.B. : C'est le pouvoir de police du maire ! La CUB ne décidera rien qui se passe sur le territoire d'une commune sans l'accord du maire !

Bulletin : Le système Gertrude de régulation centralisée des feux, que tout le monde nous envie et dont vous êtes le héraut, ne pourrait-il pas donner la priorité aux bus ? Bordeaux pourrait être une ville pilote sur ce point...

J.B. : Si les bus circulaient à une vitesse moyenne de 15 km/h, ils seraient bien entendu plus attractifs ! Mais Gertrude ne peut faire de miracle. Elle donne déjà priorité aux bus.

Bulletin : Justement, n'a-t-on pas encouragé la voiture jusqu'à maintenant ? Ne conviendrait-il pas de renverser la tendance ?

un autre système qui soit plus performant. D'où le VAL, avec une vitesse de 36 km/h et une capacité de 4 500 voyageurs/h. C'est sans commune mesure avec le tram, qui serait saturé dès l'ouverture... Et puis le VAL est automatique.

A Lille, communauté urbaine de 1,2 million d'habitants, le VAL suffira quoi qu'il arrive. On a suivi l'expérience de Lille, c'est un système très performant, propre, sécurisant. Matra a de nombreux marchés dans le monde : Jacksonville, Chicago, Taïpeh, Barcelone... De fait, c'est la seule solution. Chez nous, le conseil de la communauté, qui comprenait alors 90 membres, a voté à l'unanimité, en 1986, le principe d'un réseau VAL.

Bulletin : Comment avez-vous mesuré les besoins au niveau de l'agglomération, et déterminé les liaisons prioritaires ?

J.B. : En matière de transport, c'est la demande maximale qu'il faut prendre en compte, c'est-à-dire aux heures de pointe. C'est très simple. La ligne 7/8 étant la plus chargée (15 % du trafic des bus, 50 000 personnes par jour, 10 millions par an), c'est elle que l'on choisit pour la doubler par le VAL. Ensuite le centre ville, la rive droite et le campus.

Bulletin : Comme il s'agit du plus gros investissement jamais engagé par la

"Si nous pouvions réaliser en surface un site propre à Bordeaux, nous n'aurions pas besoin du VAL, ni même de tram !"

Photo : Bulletin



...urager, il faut proposer

allite us du !"

... dans un plan d'ensemble de transports collectifs pour les 20 ans à venir. D'autres données vont arriver : l'enquête ménage en juin...
J B : Tout à fait. C'est pourquoi la CUB a décidé d'une étude dite «schéma de développement communautaire» sur l'ensemble des 27 communes. La première phase fait 14 km. Le projet complet fait 45 km.

Bulletin : Il est annoncé que le campus ne sera pas desservi avant 1998, presque une décennie. Les besoins évoluent très vite depuis 3 ans, vous ne pouvez peut-être pas en prévoir l'ampleur... Aujourd'hui, la plus forte demande aux heures les plus chargées n'est-elle pas sur cette liaison centre-campus ? Qu'en sera-t-il dans 10 ans ? le nombre d'étudiants sur cette zone passerait de 43 500 à 70 000 en 1998...

J B : Oui, cela mérite de se poser des questions. Mais il y a d'autres réponses possibles : éclater le campus, par exemple. La vie étudiante crée de l'animation, on pourrait la répartir... On cherche à tirer parti de la ligne SNCF qui passe par Talence et Pessac. La DSO (desserte Sud-Ouest) fait partie des moyens à mettre en œuvre pour irriguer le campus. Enfin, dès 1998, le VAL sera opérationnel.

Bulletin : L'étude que vous avez confié à la fin de 1989 à la SOFRETU vous a-t-elle apporté des éléments de réflexion, pour une planification à long terme ?

J B : Non, en fait c'est plutôt une confirmation de ce que l'on savait déjà. Une mise en ordre et en forme des éléments divers, avec une restructuration autour du VAL ; mise en place du VAL sur les lignes les plus chargées (Campus, la 7/8, la rive droite).

Bulletin : Comment se situe cette étude par rapport à un PDU ?

J B : Le Plan de déplacements, c'est la prise en compte de l'ensemble et l'amélioration des transports sur l'ensemble de l'agglomération. Il y a les bus, les autos, le vélo et la marche !

Bulletin : Comment allez-vous tenir compte de l'expérience «Vivre et circuler en ville» menée par Mme Desplats, dont les résultats seront connus dans quelques mois ?

J B : On est ouvert à toutes les idées.

Bulletin : Donc il est décidé de faire une ossature VAL. Les autres transports doivent s'organiser autour ?

J B : Oui. Il doit y avoir des améliorations pour toutes les communes. Mais en fait, les transports collectifs sont surtout utiles aux résidents de quartiers non centraux.

Bulletin : Le système d'aide à l'exploitation, couplé à Gertrude, ne pourrait-il donner, d'ores et déjà, des résultats ? Si ceux-ci étaient sensibles, n'y aurait-il pas lieu de reconsidérer l'hypothèse de départ, le VAL au centre ?

J B : Non, sans des sites propres, on sera bloqué. Ce qu'il y a de sûr, c'est que le système des bus devra s'adapter aux nouveaux besoins de la population.

Bulletin : Qu'est-ce qui est prévu pour inciter les automobilistes à laisser leur véhicule aux terminus de la ligne VAL ? A la gare par exemple, sur 50 000 voyageurs attendus, il y en aurait bien 5 000 en voiture, non ?

J B : Les parcs d'échanges sont prévus à l'image de ceux de Lille.

Bulletin : De quelle manière prenez-vous l'avis de la population sur une option de cette importance, surtout si elle met en jeu une augmentation substantielle de l'impôt communautaire ?

J B : A la CUB, nous avons affaire aux maires, puisque, vous le savez, c'est une instance au deuxième degré. Nous attendons de chaque maire qu'il comprenne les choses, les enjeux et qu'il les diffuse autour de lui. Pour agir, pour avancer, le PDU sera réalisé en même temps que les travaux.

Bulletin : Finalement, un réseau de transports collectifs, un plan de déplacements à l'échelle d'une agglomération de cette taille, c'est un problème de vision et de volonté, c'est un problème d'urbanisme ?

J B : Toutes les villes, au moins 27 en France, connaissent ce problème. Une ville, il faudrait la bâtir après avoir pensé et installé un système de transports. A défaut, il faut prévoir et agir. C'est notre rôle.

Propos recueillis par Ariane Cottenko et Hubert Cahuzac

"On est ouvert à toutes les idées. Mais il ne faut pas perdre de temps."



Photo : Frédéric Peynié

Perdre du temps pour en gagner

L'appel d'offre sur le Schéma de Déplacements Urbain de Bordeaux a été publié le 5 mai dans le Bulletin Officiel de Adjudications des Marchés Publics, puis a paru dans Le Moniteur du Vendredi 11 mai. La réponse à cet appel d'offre était fixée au 14 mai 1990. Un des bureaux d'études soumissionnaires a demandé un report de 2 jours. Celui-ci lui a été refusé du fait d'une procédure d'urgence.

Cette précipitation est-elle sérieuse : ne va t-on pas perdre du temps pour en gagner ? A ce moment là, ni l'enquête ménage, ni le recensement n'étaient disponibles.

A C

"Pour agir, pour avancer, le PDU sera réalisé en même temps que les travaux."

«SURTOUT NE PARLONS PAS TRANSPORTS»

L'association TRANS'CUB s'est constituée en réaction à l'opacité qui a entouré la décision de mettre en place

un VAL à Bordeaux. Son Président Denis Teisseire expose son point de vue sur les processus de décision bordelais. Son interprétation conduit à penser qu'au delà des flous relevés dans la politique des transports se cache un dessein d'une autre dimension : le développement du centre-ville, aux dépens de l'agglomération... avec la caution de la CUB.

- 1-Flash-Métro, Périodique de la CUB, Mai 1990
- 2-Rapport de synthèse, Matra-GRI, juin 1990, page 6
- 3-Etude Soferu réalisée pour la CUB, Dec 89 : Annexe B pages 11-12
- 4-Quotidien La Voix du Nord, 19/5/88, Enquête Camus/Perca
- 5-Rapport de synthèse, Matra-GRI, juin 1990, page 86
- 6-Soit un couloir d'1 km le long du tracé.
- 7-Et donc en site propre sur tous les axes à fort trafic !
- 8-Autant d'agences qui sont aussi celles de l'étude «Vivre et circuler en ville».
- 9-C'est un aveu d'impuissance : les transports collectifs, métro Val compris, n'absorbent que 6% sur les 40% de déplacements supplémentaires prévus d'ici l'an 2000.
- 10-On est loin de l'alternative Val/Tram à laquelle la presse a si souvent réduit le débat !
- 11-Politique : organisation de la cité
- 12-J. Chaban-Delmas, Conseil de Communauté, 23/3/90
- 13-Rapport de synthèse, Matra-GRI, juin 1990, page 6

«Le métro VAL évitera une congestion de la ville-centre» (1). Au-delà de ce discours du Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB), qui vise à tranquilliser la population, veut-on régler les problèmes de déplacements dans l'agglomération bordelaise ? La réponse est NON. Le dossier du métro réserve des surprises : la congestion serait accrue et l'élaboration d'une politique des déplacements pertinente s'avère impossible. L'option Val apparaît par contre asservi à une autre priorité : «renforcer l'attractivité du centre ville» (2). Ceci, au prix de la désinformation de la population et d'un usage détourné de fonds publics.

Un métro Val... et ... une congestion accrue !

Il n'existe pas de métro panacée qui par lui-même, permette d'éviter la congestion. Toutes les villes à métro le constatent (3) et Bordeaux n'y échapperait pas. Tel est déjà le sentiment à Lille : «ça va mal... et ça va aller de plus en plus mal... Là où le métro existe, les bouchons sont aussi importants qu'ailleurs sinon plus» (4).

Plus grave, on ne pourrait plus y remédier. Le Val mobiliserait 90% du budget Transport de la CUB (5) pour ne desservir que 3% de son territoire (6). Or ce n'est pas avec 10% du budget que pourrait être développé, un réseau très dense de transports collectifs (rapides, réguliers, fréquents, à tarifs attractifs) (7) sur toute la CUB, qui exigerait aussi de multiples parcs d'échange, des aménagements de voirie, des matériels plus accessibles.... (8) Or seul un tel niveau de service permettrait de limiter l'usage de la voiture. Par référendum, Zurich a en 1972



Libre propos

fait ce choix et renoncé à un projet de métro enterré : les transports collectifs y assurent aujourd'hui 50% des déplacements (66% à l'heure de pointe contre seulement 15% prévus avec le Val (9) à Bordeaux. Il faut donc avoir une toute autre ambition ! Entre le couple pervers : «Métro Val et congestion de la ville» ou le couple vertueux «réseau maillé et liberté de déplacements» il faut choisir (10).

L'impossible politique «Transports»

Si l'alternative est si claire, comment expliquer l'option de la CUB ? Par ce simple constat : l'élaboration d'une politique des déplacements pertinente n'a pas été l'objectif poursuivi. Elle a même été bloquée par la classe politique. Ceci, sans aucun souci des lois et de la concertation.

Adapter la ville au métro !

Parler Transport, c'est d'abord limiter les déplacements journaliers, le temps perdu, le stress, les dépenses obligées... C'est agir à la fois sur la forme et sur les usages de la ville, toute une réflexion politique (11) préalable... qui n'a pas été menée à Bordeaux. Il est cette question de revoir le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU), mais plus tard (12). ...Quand le métro sera fait, sans doute adaptera-t-on la ville au métro ?

Tous sacrifiés à la ville-centre

Un système de transports n'a pas de sens en soi. Il doit servir des objectifs économiques, sociaux et de qualité de vie, une politique. Ne retenir qu'un aspect serait bancal. C'est le cas du projet Val. Le seul motif avancé est la crainte «d'un dépérissement accéléré du centre au profit des zones périphériques» (13), et son tracé est asservi au :



opérations immobilières de Bordeaux-centre : la Gare, Mériadeck, Gaviniez, Ravezies, et dernièrement La Bastide (14). Aucune réflexion sur les étudiants et scolaires qui représentent pourtant 45% des personnes transportées. Aucune approche des besoins du monde économique (aéroport, parcs d'expositions, liaisons avec l'université...). Rien sur les concentrations d'habitats des populations défavorisées de la rive droite et le rôle des transports contre «l'enfoncement dans les logiques de ghetto» (15). Rien non plus sur les loisirs, la valorisation des équipements culturels de banlieues qui limiterait les lourds déficits (16). Pas la moindre réflexion encore sur la pollution atmosphérique, la réduction des bruits, etc.... Sans doute, ces opérations immobilières de la ville centre et le Val peuvent-ils être présentés comme des éléments d'une stratégie de développement de l'agglomération et de valorisation de son image projetée à l'extérieur. Outre qu'il faille vérifier l'adéquation à l'objectif poursuivi des moyens retenus (17), tout sacrifier à cette approche serait véritablement absurde.

Aucune cohérence dans le processus d'étude

Une fois les objectifs économiques, sociaux, de qualité de vie traduits en termes Transport, il s'agit d'élaborer une politique des déplacements, de définir les modes les plus appropriés. Tel est l'objet d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) (18). Là aussi, tel n'a pas été le cas pour le projet Val. L'étude Sofretu (déc 89) le souligne : «Aucun diagnostic global sur un système de transport à court, moyen et long terme et pour l'ensemble des modes collectif ou individuel n'a été établi...». Le Maire de Villenave d'Ornon l'a déploré : «Lorsqu'il n'est pas élaboré sérieusement un Plan de déplacements urbains, on ne peut mettre la charrue avant les boeufs et envisager par la même un certain type de moyens de déplacements...» (19)

Aucune cohérence non plus en Mars 1990 dans la hâte des élus de confirmer l'option Val sans attendre (6 mois!) les résultats de l'enquête «Ménage», de l'étude «Mieux vivre et circuler en ville», du «Schéma Directeur des Transports» (lancé le même jour et biaisé dès le départ : il devra être réa-

lisé autour du projet Val !). Ces résultats seraient-ils à redouter ? (20)

«Le Val ou rien» : le refus d'études comparatives

Une fois envisagés tous les modes de transports, vient alors le choix du(des) système(s)-armature le(s) plus approprié(s). Ce n'est pas une surprise, tel n'a pas été le cas pour le Val retenu a priori : «Le choix du mode principal de transport collectif en site propre n'a pas été argumenté sur la base d'études comparatives» précise l'étude Sofretu. Le Maire de Cenon l'a souligné : «C'est un débat faussé, falsifié qu'il y a eu, et on ne nous a jamais présenté d'autres moyens de transport...» (21). C'est au nom de l'expérience (22) que le Maire de Bordeaux a refusé d'envisager toute étude comparative, assimilant le Métro léger (23) au Tramway.

«Le Val ou rien» du Maire de Bordeaux a conduit le groupe socialiste à accepter le Val le 23/3/90 sur le motif qu'«un Maire est maître chez lui» (24) et sous la seule réserve de restructurer le réseau de bus, ...comme si le Val ne concernait que Bordeaux-centre. Le groupe socialiste avalise ainsi une procédure qu'il avait condamnée en votant contre le 22/7/88, procédure qui viole la LOTI et son exigence d'études comparatives, et exclue a priori l'hypothèse Métro léger. Un vrai débat est escamoté, celui du système le plus apte à desservir une agglomération de grande étendue et de faible densité : alors que le Val ne pourrait exister qu'au détriment de l'extension maximale du réseau de bus associé (cf supra) et exigerait une hausse de 75% des tarifs de bus (25) et de 25% des impôts communaux (26), le Métro léger, quatre



Illustration : J.C. Pertuzé

14-Le passage rive droite n'a été décidé qu'en décembre alors que plusieurs projets à La Bastide se confirmeront 15-Cf F. Dubet, Bulletin CPAU, juin 89, et aussi l'expérience et les résultats de Lyon in «Les transports collectifs», Presse des ponts, 1988

16-Mérignac subventionne la salle du «Pin Galan» hauteur de 6,5 millions de F HT/an. A Zurich, transports publics assurent le soir 33% des déplacements.

17-Il faut se méfier des incantations. Qui connaît les systèmes de transport des Eurométropoles ? Sans doute Lille avec le Val, a valorisé son image par la nouveauté de sa réalisation ; et Grenoble aussi avec son métro léger ! Mais pour combien de temps ? Au delà de ce mode, c'est surtout la capacité du système à permettre une bonne gestion des déplacements qui séduira. Cf article Hubert Cahuzac dans ce numéro.

19-Conseil de Communauté du 26/1/90

20-«Il est bien clair entre nous que nous ne pourrions nous voir opposés à l'avenir ce que je considère seule comme des propositions, des recommandations...» J. Vaillant, Conseil de CUB 23/7/90, sur l'étude «Vivre et circuler en ville»

21-Conseil de Communauté du 26/1/90

22-«Nous avons fait l'expérience à Bordeaux de ce que la structure de la ville n'est pas compatible avec le tramway en surface... Les tramways ont même été supprimés en 1900 et Dieu sait si à l'époque la circulation automobile était légère à côté de la situation actuelle...» J. Chaban-Delemas, 23/7/90

23-«Recommander (en appelant ça le métro léger) un tramway est une anomalie véritable.» J. Chaban-Delemas, Conseil de CUB du 26/1/90. Et pourtant ! Le Métro léger (défini par l'Union Internationale des Transports Publics-UITP en 1979), cumule les avantages : l'accès au tramway (il circule sur la chaussée) et la rapidité du métro (il circule sur voie réservée pour ne pas être gêné par la circulation). En cas de difficulté peut être enterré, comme à Rouen : 2 km dans l'axe de la ville sur une total de 12 km. «C'est le système de transport sur rail du XXème siècle qui a le plus de succès» (UITP, le Métro léger : Eléments de décision pour le choix, 1989). Sur les raisons de sa faisabilité à Bordeaux cf l'étude de Trans-CUB confiée à un expert international (disponible 30F).

24-M. Brana, Maire d'Eysines, Conseil de Communauté, 23/3/90. Il n'y a pas à la CUB un projet d'agglomération, mais juste une articulation des politiques locales, une intercommunalité réduite à minimum «relève autant du rapport de force que d'une solidarité comprise.» M. Houdebert, Président de la commission des Finances à la CUB, Maire d'Ambarès, Conseil de Communauté, 23/3/90.

25-Avant Projet Détaillé, Matra-GRI, janvier 1987/90

26-Les bordelais payent déjà pour leurs transports de plus que la moyenne des français ! (Sofretu, diagnostic page 6)

... investissements mais...
 ... 27...
 ... nouveaux...
 ... bus...
 ... armature d'un réseau très
 dense accessible à tous (28). Le Val,
 une option contre les populations dé-
 favorisées ou vivant en périphérie...?

La concertation à la trappe

Le vide de la réflexion politique, l'absence de méthodes, une congestion accrue, tel serait le bilan du projet Val. Un bilan Kafkaien. Il y a de quoi être surpris, vu l'importance du projet, ses enjeux et son coût: 7 milliards F90 (29). Mais un tel constat ne trouble pas la majorité des élus. En 88, 89, 90, Aquitaine Alternatives et Trans CUB les ont successivement largement informés sur les enjeux et les dérives d'un tel projet: la CUB n'a jamais engagé le moindre débat. «Nous demandons avec gravité que la concertation ait lieu», cette exigence socialiste de juillet 88 (30), est restée sans suite malgré leur arrivée aux affaires en 1989. «La population ne peut être interrogée pour la seule et unique raison qu'il n'existe aucune réponse à lui faire» a déploré le Maire de Floirac en séance de CUB le 26/1/90. Les bordelais sont réduits... à l'état de sous-citoyens.

Malgré nos demandes, il n'a pas été remédié à cette «méthodologie à l'envers» (31). Elle a été au contraire confirmée en Mai et Juillet 90: le principe d'un métro VAL a été reconduit et les études d'Avant Projet Détaillé adoptées. Le projet est poursuivi, en violation de la loi du 18/7/85 qui exige la concertation (32). ...La démocratie n'a pas sa place.

Et que dire quand la majorité des élus doute en privé de ce projet mais le vote par solidarité ou discipline. Cet absolu que doit être l'exigence de rationalité est ainsi exclu de la décision politique et n'est défendu que par une minorité: divers élus PS (qui n'ont pas voté contre le projet Val pour ne pas être exclus du parti), le Parti Communiste et le Front National (33). Que le prix à payer est lourd pour faire passer ce projet! Comment la société civile l'accepterait-elle?

Des raisons (déraison?) du VAL

Il faut se rendre à l'évidence: la CUB n'a pas cherché à répondre à des besoins de déplacements. Alors pourquoi le projet Val? D'aucuns l'expli-

quent par l'insure du Maire de Bordeaux...
 ... seraient...
 ... un peu...
 ... 34...
 ... C'est...
 ... suffisant! Expliquer, c'est changer de perspective, considérer le Val comme asservi d'abord et avant tout à une autre logique: «renforcer le pouvoir d'attraction du centre traditionnel de Bordeaux» (35). S'impose alors un double constat: celui de la désinformation de la population et de l'usage détourné de fonds publics.

Chaban: un terreau favorable

Les arguments courent sur toutes les lèvres! Ce serait:

- son côté parisien: son rêve de toujours d'avoir un métro,
- son refus de remettre les tramways, après les avoir supprimés,
- la séduction de l'automatisme du Val, trop vite assimilé à une technologie futuriste,
- ses bonnes relations avec Lagardère, le PDG de Matra,
- un mimétisme «plus affectif que rationnel» (36): copier Toulouse et... son jeune maire (37),
- la méconnaissance du dossier: on ne peut gérer en étant présent 2 jours par semaine,
- la méthode Chaban: la décision d'un homme seul, sans concertation,
- la crispation d'un leader âgé qui ne supporte plus une opposition: «Le dossier est bouclé» (38)
- la volonté de laisser une grande œuvre, «continuer d'être, d'exister» (38),
- le coût politique de revenir sur un tel projet: un manque de courage et de lucidité (40).

Tout ceci a bloqué la mise en œuvre d'une politique Transport pertinente et... en même temps favorisé le projet Val. Mais si celui-ci est poursuivi avec

autant de détermination... les services...
 et... une justification...
 ...

L'arnaque de la ville centre

La pertinence du Val serait pour les auteurs du projet à juger à partir d'une autre logique: «le risque de dépérissement du centre serait à craindre sauf si un moyen de transport collectif à haut niveau de service vient renforcer son pouvoir d'attraction» (41). C'est le seul motif avancé, on l'a vu. Lui donner toute son importance, c'est donner sens à la procédure et expliquer:

- le refus de toute réflexion globale sur les déplacements; elle était sans intérêt car hors sujet, elle a même été jugée par la suite dangereuse (42), car susceptible de modifier le projet: le Schéma Directeur des Transports n'a donc été lancé que le jour où l'option Val était reconfirmée,
- le refus a priori de toute concertation et de tout débat avec la population: on ne pouvait justifier le parti pris; l'enquête d'utilité publique a été retardée au maximum; on a cherché à engager le projet le plus possible, c'est la technique classique du «coup parti»,
- les erreurs et les mensonges des plus hauts responsables du projet: le métro «évitera la congestion de la ville», permettra que «l'on limite l'appel à la fiscalité et... pratique des tarifs peu élevés» (43), etc..., etc...,
- la «nécessité» d'aller vite pour éviter les questionnements: ce fut un leitmotiv, qui a justifié les accusations de «précipitation», et même «de coupable fébrilité» (44),
- les informations incomplètes et biaisées aux élus de la CUB; elles ont été dénoncées: «études restées confidentielles, ...escamotage» (45),
- le refus absolu de remettre en cause

27-Comparatif (en Millions de francs/km):

	Métro léger	Val
- Coût d'investissement	115 MF/km	400 MF/km
- Coût de fonctionnement annuel	1,5-2 MF/km	6-8 MF/km

28-Cf l'amélioration des résultats d'exploitation des réseaux de Nantes et Grenoble, les expériences étrangères, et... le projet de Reims: son coût (750 MF pour 7km) est pris en charge par les fournisseurs: Bouygues, Alstom...

29-Pour la CUB, cela représente 6 fois sa charge financière pour la rocade!

30-Intervention de M. Houdebert, au nom du groupe socialiste, Conseil de CUB, 22/7/88

31-La Vie économique, Sept.89, Colette Goinère

32-Cette loi, sous le régime de laquelle la CUB se place, prévoit «une concertation associant pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées»

33-Les Verts sont contre le projet depuis octobre 89. Mais leur (?) élu n'a jamais voté contre, malgré les engagements pris vis à vis de son groupe.

34-Ils eurent le vélodrome: 100 Millions de francs dépensés, on se demande aujourd'hui à quoi il peut servir!

35-Rapport de synthèse, Matra-GRI, juin 1990 page 6

36-M. Darriet, Maire de Floirac, Conseil de CUB, 26/1/90

37-Toulouse a décidé la réalisation d'un Val en juillet 1985

38-J. Chaban-Delmas, débat public, Athénée municipal, Déc 1988

39-M. Darriet, Maire de Floirac, Conseil de CUB, 26/1/90

l'option Val et d'étudier le Métro léger, grossièrement assimilé au Tramway «ringard» de 1950), même dans une variante enterrée sous l'hypercentre. Son réseau s'étendrait trop en périphérie : il s'agit de valoriser les seules opérations immobilières de la ville-centre (46), éviter toute concurrence.

- un tracé qui dessert les opérations immobilières du centre, au détriment des deux pôles générateurs de trafic, prioritaires entre tous : le Campus desservi en deuxième phase (si elle se fait...) et les Hauts de Garonne desservis dans ...25, 50 ans ou jamais (47),

- l'inattention au coût de l'opération : plus il augmente, plus on mobilise les ressources de la CUB, plus on dépouille les communes périphériques (ce qui en bloque le développement), ...pour un tracé à 80% bordelais,

- le recours à des gens de confiance, pour éviter les dérapages : le projet Val (programmation et réalisation) a été confié au fournisseur Matra, les études financières au fournisseur Caisse des Dépôts (prêteur et promoteur à La Bastide) (48), le Schéma directeur des transports au fournisseur Sogelerg (déjà membre de Matra-GRI),

- la multiplication des compensations : des postes au bureau de la CUB, des présidences de commissions...(49). Mais aussi, un train-navette pour Pessac (après 96, et encore...)(50), un centre commercial pour Bègles, un Pont pour la rive droite (Placé face au cours du Médoc, il desservira d'abord et avant tout ...La Bastide !)(51), etc....

Devant un tel faisceau d'indices convergents, comment ne pas l'admettre ? Le Val ne serait en rien un projet de transport pour la CUB. Asservi aux opérations immobilières de la ville-centre, le Val pénaliserait sa périphérie. La population croit que l'on règle ses problèmes de déplacements : il y a désinformation. Le budget Transport de la CUB serait utilisé pour un autre objet et pour la seule ville centre : il y aurait usage détourné de fonds publics (52).

Résistances

La politique Transport reste à élaborer. Elle ne saurait être sacrifiée. C'est un impératif absolu. Les transports, comme le sang dans le corps et la sève dans l'arbre, irriguent la ville et la tont vivre..

Stopper le projet Val

Il faut d'abord rétablir la confiance, retrouver une crédibilité par un acte symbolique, sans ambiguïté. La classe politicienne le pourrait. Il suffirait de stopper le projet Val, de décider un moratoire pour remettre à plat le dossier. Au nom de quoi limiter la réflexion, ne pas définir des objectifs clairs et des priorités, ne pas élaborer une approche globale des déplacements et ne pas choisir sans a priori les moyens les plus appropriés ? Au nom de quoi renoncer à cette exigence de rationalité qui est le propre de notre condition humaine ?

Faire vivre la démocratie

Un cadre législatif tout à fait adapté à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une politique des déplacements pertinente existe. Que la classe politicienne lance une grande campagne d'information et de concertation. Mobilisons la société civile. Au nom de quoi renoncer à un fonctionnement démocratique qui fonde notre condition de citoyen ? (53)

Conjurer le pire, résister

Faute de ces redressements, le projet Val se poursuivrait au mépris de ce qui nous fait homme et citoyen : la raison et la démocratie. Tel serait l'effrayant constat qui s'imposerait. La société civile ne pourrait attendre de sa classe politicienne ...que le pire.

Il faut faire vite. Déjà la société civile se doit de se sauvegarder. Au nom de quoi se résignerait-elle ? Comment ne s'acharnerait-elle pas à continuer de développer rapidement ses propres moyens de réflexion et d'action, à constituer ses réseaux, à s'auto-organiser, à se défendre..., bref à entrer en dissidence, à résister ?

Contrairement à ce qui se dit, la décision ultime, la commande de travaux, ne peut pas intervenir avant 1 an (Juillet 1991). Entre temps, il n'est pas sur que l'Etat, averti des conditions d'élaboration du projet, les cautionne et accorde sa subvention ; des recours en Tribunal Administratif engagés par les associations seront jugés malgré toute l'attention de la CUB à en retarder l'échéance. ...De plus en plus de voix contestent le projet, des élus grognent ...et Trans'CUB croit chaque jour... Resterez vous sans bouger ?

Denis Teisseire

TRANS'CUB

Association loi 1901

Une association de citoyens

Indépendante de tout parti ou groupe de pression, la démarche de TRANS'CUB est simple :

- rassembler la documentation, interroger les experts, réaliser des études, éclairer les choix ;

- écouter et recenser les préoccupations de tous : commerçants, salariés, chefs d'entreprises, artisans, scolaires, étudiants, personnes âgées, handicapées, etc.... Leur donner droit à la parole ;

- exiger des études complètes et indépendantes qui n'écarteront pas à priori un système de transport ou une infrastructure existante ;

- informer sur les choix et leurs raisons ;

- proposer.

Trans'Cub, créée en juillet 1989, compte aujourd'hui 1000 adhérents.

Pour tout contact :

37 rue Duranteau

33000 Bordeaux

56.52.35.07

40-Chaban piégé par son entourage ? Avant l'étude Sofretu de Déc.89, on ne lui a pas parlé : politique globale des déplacements, mais simplement : saturation des principales lignes de bus, une approche trop limitée, « par le petit bout de la lorgnette ». Et comme matériel, seule l'option Val a été avancée, jamais le choix Métro léger....

41-Rapport de synthèse, Matra-GRI, juin 1990 page 6

42-Quoique limitée par la CUB à 8 semaines, « la courageuse étude Sofretu a dérangé » (M. Houdebert, Conseil de CUB, 23/3/90) à tel point qu'elle a été « mise aux oubliettes » (entretien avec un autre membre du bureau).

43-Flash-Métro, Périodique de la CUB, Mai 1990. Des discours qui produisent « une réalité tellement vraie qu'elle crie aux quatre vents sa fausseté » à dit M. Darriet, Maire de Floirac, Conseil de CUB, 26/1/90

44-M. Houdebert, au nom du groupe socialiste, Conseil de CUB, 22/7/88

45-M. Houdebert, au nom du groupe socialiste, Conseil de CUB, 22/7/88

46-Avec l'accord de la ville de Mérignac qui assure son propre développement grâce à l'aéroport.

47-Le tracé proposé par la Sofretu (déc 89) ne desservait pas les opérations Gaviniéz (CHR) et Gare St-Louis (Ravezies)...il a été jugé irrecevable.

48-Ces études auraient dues être confiées à la Trésorerie générale ou à la Chambre régionale des comptes.

49-« le Val fait partie du contrat de gestion de la CUB », M. Boissieras, Président de la Commission transport, parole rapportée par 2 élus.

50-« le développement d'un trafic urbain pourrait être contrarié jusqu'aux premières années du XXIème siècle » Rapport de synthèse, Matra-GRI, juin 1990, page 15

51-Envisagé depuis longtemps, il a été décidé le jour où le projet Val était reconfirmé le 23/3/90. Inscrit à l'ordre du jour supplémentaire, les élus en ont été informés le matin de la réunion et n'ont eu aucun document, notamment pour juger de l'opportunité de son emplacement. Coût annoncé : 400 millions de F., ...bagatelle !

52-Mille milliards de centimes d'impôts en 12 ans seraient prélevés au titre du budget Transport ! (Rapport de synthèse, Matra-GRI, juin 1990 page 86).

53-« Ce n'est que par le biais de la responsabilité existentielle totale de chaque membre de la communauté que l'on peut dresser un barrage durable contre la totalitarisation rampante. » Cf sur nos démocraties représentatives, Vaclav HAVEL, Président de la République Tchèque et Slovaque, Essais politiques, Calmann-Lévy, Janvier 1990

Transville pour compléter le VAL

Deux sociétés de Toulouse et de Mérignac ont conçu un métro sur coussin d'air qui pourrait desservir le campus et Bordeaux-Lac en 1995

Jacques Sylvain

Le projet de métro de Bordeaux a de la peine à se frayer un passage dans le dédale politique. On sait qu'il est passé par plusieurs phases critiques. L'avant-projet sommaire (APD) qui comportait deux lignes (Saint-Jean - les Aubiers et Quinconces - CHR), a été modifié sous la pression des socialistes. Sous la houlette de Michel Sainte-Marie, devenu depuis président bis de la Communauté urbaine, il a été décidé d'inclure le projet VAL dans une vision globale des transports dans l'agglomération bordelaise. Sans attendre les conclusions du plan des déplacements urbains et de « l'enquête ménage », le tracé a été modifié. Il franchira la Garonne pour desservir la Bastide, tête de pont d'une desserte ultérieure des Hauts de Garonne.

MOINS CHER

Ce premier pas franchi, il reste à trouver des solutions pour compléter un réseau en site propre, alimentant les points forts de l'agglomération.

La solution est sans doute dans les mains d'une société implantée à Toulouse. Procédés France transport. A l'issue de trois années d'études menées avec une entreprise de Mérignac, Composites développement, cette société vient de dévoiler ses batteries. Elle est actuellement en train de mettre au point un métro automatique « volant » sur coussin d'air, dont l'une des qualités et non la moindre réside dans son prix : trois fois moins cher que le métro VAL de Matra.

PFT a ainsi imaginé que son métro, baptisé Transville, pourrait très bien se connecter sur les lignes du VAL et celles du chemin de fer de ceinture, en aérien ou en souterrain.

AU RENDEZ-VOUS DE 1995

PFT a esquissé ce qui pourrait être le réseau de la CUB, dès la

première phase du VAL. Transville se brancherait sur le VAL, place de la Victoire, pour desservir le campus, via Talence et Pessac, ainsi que Bordeaux-Lac, à partir de la place Ravezies.

PFT se dit prête à réaliser ces lignes pour 1995, date aujourd'hui retenue pour la mise en service du VAL.

Dans une deuxième phase Transville desservirait à partir de la place Gambetta, le centre de Mérignac et l'aéroport.

Dans une troisième phase, les lignes de ce métro étendraient le réseau jusqu'à Cenon, Lormont, Bègles, Le Bouscat, Eysines, Le Haillan et Saint-Médard-en-Jalles.

STRASBOURG AUSSI

Transville s'annonce moins cher que le tramway moderne. Le coût d'investissement de la ligne Victoire-Campus-Pessac-Victoire est d'un milliard 425 millions de francs 1990. La boucle Ravezies-Bordeaux-Lac, toute en aérien, coûterait 644 millions de francs 1990. Rappelons pour mémoire

que les deux lignes du VAL étaient évaluées à 3 milliards 606 millions de francs 1987.

Voilà des arguments qui devraient séduire plus d'un élu de la CUB divisée à droite comme à gauche sur le coût du VAL et sa desserte purement bordelaise. Plusieurs d'entre eux, en découvrant le dossier de Transville, habilement titré « Transville le complément du VAL pour la Communauté urbaine de Bordeaux », se sont montrés très intéressés. Il n'est d'ailleurs pas exclu que ce nouveau mode de transport

en site propre, soit examiné lors du prochain conseil de Communauté qui doit, fin mars, voter l'avant-projet détaillé (APD) du VAL.

D'autres villes ont ouvert ce dossier. C'est le cas de Toulouse pour une desserte de son aéroport. Séville qui prépare son exposition universelle est aussi sur les rangs, ainsi que Charleroi et Strasbourg. Après avoir jeté son projet VAL aux orties, pour choisir le tramway, la capitale européenne se demande maintenant si Transville ne conviendrait pas mieux.

En matériau: composites

Ce mode de transport conçu pour s'insérer dans la ville sans altérer son environnement. Ses cabines, matériaux composites, sont sur un « film d'air ». Elles sont propulsées qu'à 72 kilomètres à l'heure par une succession de leurs électriques implantés sur la voie. D'où un silence nous assure-t-on, inégalable. Les véhicules peuvent transporter de 36 à 100 personnes, avec une fréquence de passage toutes les trente-deux secondes devrait ravir les écologistes car il n'est d'un esthète.

Made in France

L'affaire a été tenue secrète. Les pères de ce projet ne voulaient pas vendre la peau de l'ours avant de l'avoir tué. Aujourd'hui le dossier est pratiquement bouclé.

Il est né d'un faisceau d'initiatives régionales. A l'origine un inventeur français, Jean Gumbal. Il a conçu un moteur linéaire, très fiable et peu gourmand en énergie. Il en détient le brevet mondial.

André Labarre, président de Procédés France Transport, ex-directeur régional des ascenseurs Otis à Bordeaux, détient l'exclusivité d'exploitation.

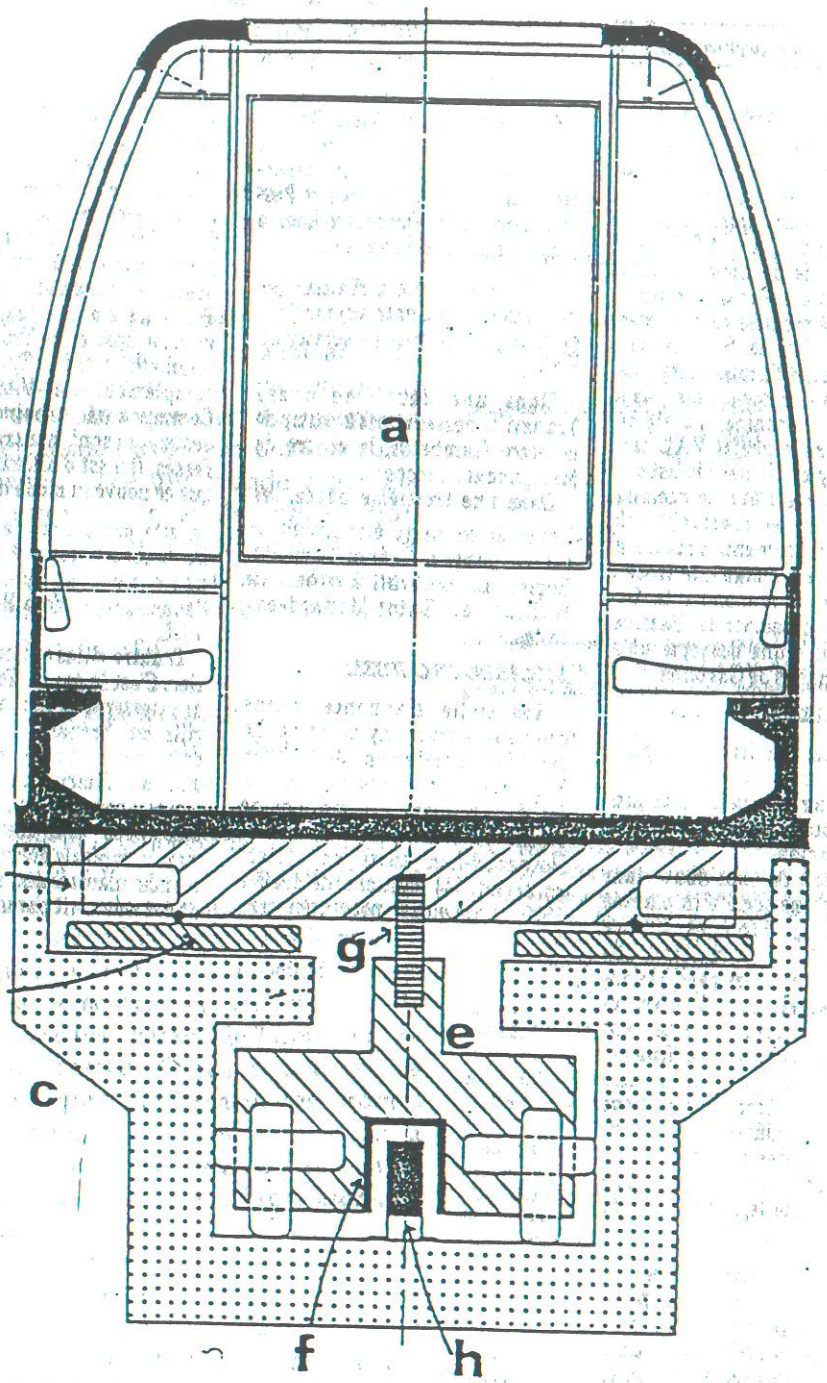
Ce type de moteur électrique a plus d'un atout. Les Japonais nous l'envient. Il faut savoir que pour transporter 88 personnes à 72 km/h, les Japonais dépensent 234 kw/h au kilomètre.

L'une des originalités de ce système repose sur le fait que le chariot tracteur est indépendant de la cabine. Il se situe sous la cabine qui glisse sur un coussin d'air. Avantages : la fiabilité, le confort, le silence, la sécurité et l'économie.

Il restait à trouver une société capable de fabriquer des cabines très légères. Une consultation européenne a été lancée. La jeune société de Mérignac Composite développement, dirigée par Didier Melec, l'a emporté. Jusqu'alors spécialisée dans l'aéronautique, elle a décidé de se lancer dans les transports terrestres pour diversifier sa production. C'est elle qui, dans son usine de Sainte-Hélène, fabriquera les cabines entièrement en matériaux composites, selon les techniques développées dans l'aviation. Les cabines qu'elle conçoit seront très vitrées, jusqu'au plafond, climatisées et dotées d'interphones de sécurité reliés en permanence au poste central de gestion. Comme dans le Val.

Les études financées par l'Etat à 50% doivent être terminées à la mi-mai 1990. Le prototype effectuera ses premiers vols sur un rail d'essai construit à Decazeville où tous les partenaires du projet ont un pied-à-terre. Le système pourrait être homologué fin 1991.

Reste à dénicher l'entreprise de génie civil qui sera appelée à réaliser la voie de portée. Deux gros calibres français sont dans les starting-blocks.



La cabine (a) non motorisée, repose sur deux rangées de coussins d'air (b), elle est guidée sur les flancs intérieurs de la voie en béton (c) par des roues horizontales montées sur palonniers (d). La cabine légère est construite en matériaux composites, selon des techniques aéronautiques. Le chariot tracteur (e) est propulsé par un moteur linéaire axial dont il porte l'induit (f). Il est indépendant de la cabine. Sa fonction est aussi d'atteler la cabine et d'alimenter les coussins d'air et les divers réseaux électriques par un dispositif de pantographe escamotable (g). Ce chariot tracteur est guidé très précisément horizontalement et verticalement dans la voie en béton qui porte les inducteurs (h) du moteur linéaire. Ainsi, les oscillations de la cabine ne sont pas transmises au chariot tracteur qui conserve un « entrefer » précis. L'unique source de bruit du surpresseur est amortie par un épais calfreutage et par la voie en béton. (Document de Procédés France Transport)

Top chrono

2 mai 1983 : Le conseil de la CUB approuve le principe de prise en compte de la CUB pour la prise de décision de principe de mise en œuvre d'un métro automatique léger du type VAL.

27 juin 1986 : Le conseil de la CUB approuve la décision de principe à l'unanimité. Un groupe de travail, toutes tendances confondues, est créé.

21 novembre 1986 : Le conseil de la CUB choisit le VAL.

22 mai 1987 : Le conseil de la CUB désigne Matra, détentrice du brevet VAL, pour conduire l'avant-projet sommaire d'une ligne Saint-Jean - Les Aubiers et Quinconces - CHR.

13 octobre 1987 : Premier voyage des élus à Lille, à la découverte du VAL.

23 octobre 1987 : Le conseil de la CUB vote le dossier de prise en considération. Premier accroç : les socialistes s'abstiennent pour protester contre un projet qui ne prend pas en compte la rive droite. Trois élus de la majorité de droite s'abstiennent également.

20 novembre 1987 : Les socialistes réclament une tête de pont sur la rive droite. Réponse de la CUB : ce sera pour la deuxième phase.

3 décembre 1987 : Un comité interministériel fixe la participation de l'Etat à 600 millions de francs (le coût global est estimé à 3 606 000 000 de francs).

22 juillet 1988 : Le conseil de la CUB examine l'avant-projet sommaire (APS). Deuxième accroç : les socialistes réclament un vote à bulletin secret : 55 pour, 34 contre et 1 bulletin blanc. L'APS est voté.

19 décembre 1988 : L'antenne

de la ligne Saint-Jean - Les Aubiers est créée.

16 février 1989 : Les socialistes se rendent à Grenoble pour s'informer sur le tramway.

16 juillet 1989 : Non sans mal, la nouvelle CUB issue des élections municipales constitue son bureau. Les données politiques sont changées. Les socialistes acceptent d'entrer au bureau sous certaines conditions. Le métro est au centre des discussions. Les socialistes réclament l'établissement d'un plan de circulation, et plus de solidarité entre la rive droite et la rive gauche.

21 juillet 1989 : Le bureau du conseil de la CUB confie une étude sur les déplacements urbains à la Sofretu.

19 novembre 1989 : Un deuxième charter d'élus — les nouveaux de la CUB — fait le voyage de Lille.

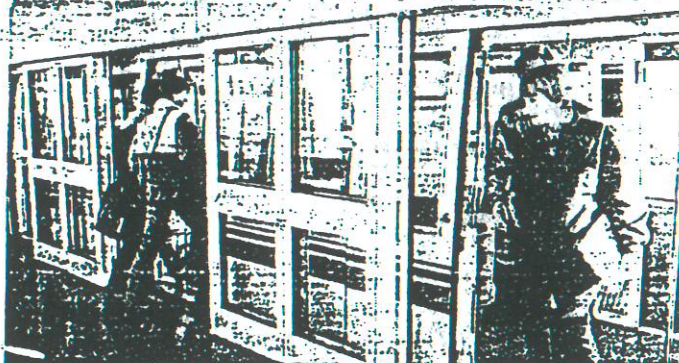
11 décembre 1989 : «Sud-Ouest» analyse le rapport de la Sofretu sur le projet. La Sofretu ne condamne pas le VAL, mais émet des réserves sur le choix du tracé.

13 janvier 1990 : Les élus de la CUB se réunissent à huis clos pour examiner le rapport de la Sofretu. Le VAL franchira la Garonne, annonce Jacques Chaban-Delmas. Mais la note a augmenté.

26 janvier 1990 : Le conseil de la CUB n'a pas inscrit à l'ordre du jour le métro, mais on ne parle que de lui. Troisième accroç : les socialistes ne font pas front commun. On apprend que la Caisse des dépôts va actualiser l'étude financière de 1987.

28 février 1990 : Deux autres charters s'envolent pour Lille avec à bord des commerçants, des chefs d'entreprise et des représentants de comités de quartier.

Lille en métro



(Photo «Sud-Ouest»)

Lille est la référence du VAL de Matra. C'est le 16 mai 1983, à 5 heures du matin, que le premier passager payant est monté à bord du métro automatique. Depuis, il a fait son chemin. En septembre 1989, il avait totalisé 160 millions de passagers transportés sur les deux lignes du réseau et aucun accident.

Lillois sont fiers de leur métro.

Lille donne les résultats suivants : 94,5 % des usagers jugent « court ou très court » le temps d'attente; 94,8 % jugent le VAL « régulier ou très régulier »; 73,4 % estiment qu'il est « silencieux ou très silencieux »; et 94,6 % déclarent s'y sentir en sécurité. Un plébiscite.

En novembre dernier, la Communauté urbaine de Lille a décidé de créer une troisième li-



TRANSPORTS

La saga du métro

La Communauté urbaine doit se prononcer ce matin sur le projet du métro de Bordeaux. Une séance très attendue

Jacques Sylvain

L'enfant aura 4 ans dans trois mois. Déjà ! C'est à la veille des grandes vacances de 1986 que Jacques Chaban-DeLMAS avait annoncé sa naissance à la presse. Bordeaux doit se doter d'un transport en site propre pour sauver d'une asphyxie certaine la ligne 7-8. Ce moyen de transport doit être moderne. Ce sera le métro automatique VAL de Matra dont on connaît les performances à Lille. Pas un instant, Jacques Chaban-DeLMAS ne pense à un autre moyen de transport. C'est lui qui dans les années 60 a supprimé les bons vieux tramways de l'agglomération, justement parce qu'ils étaient devenus trop encombrants dans la circulation générale. Comment pourrait-on sérieusement envisager de remettre un tramway sur rail, fusse-t-il du dernier cri ?

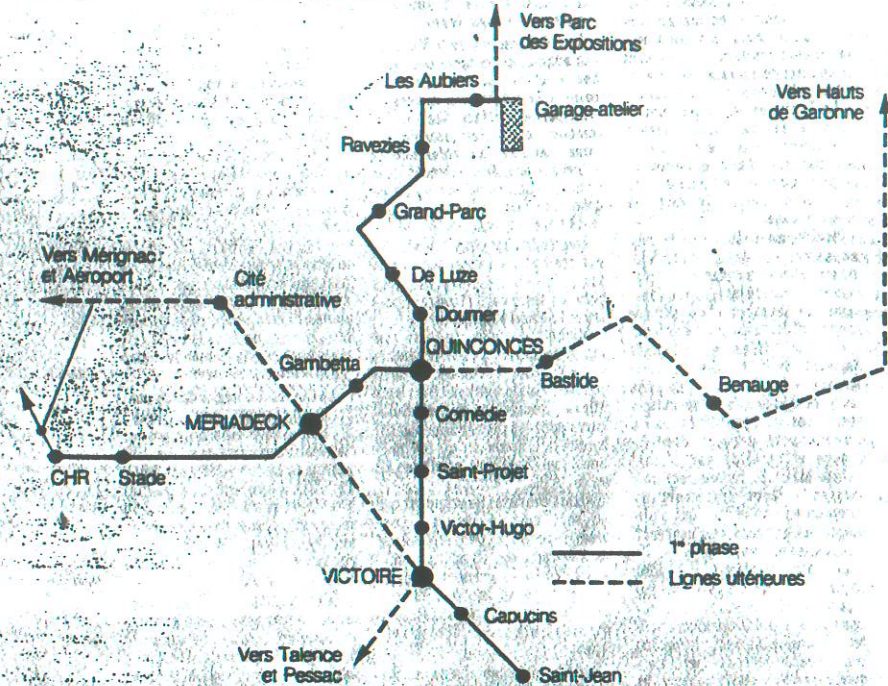
Quelques jours plus tard, le Conseil de la CUB approuve le projet. A l'unanimité.

« C'est une décision quasiment historique », lance Jacques Chaban-DeLMAS. La procédure est entamée. Matra se voit confier les études de l'avant-projet sommaire (APS) avec un groupement régional d'ingénierie (GRI).

ET LA RIVE DROITE ?

En octobre 1987, un premier charter d'élus fait le voyage de Lille pour tester le VAL et juger sur pièces. Ils reviennent convaincus du bien fondé du choix.

Mais des lézards commencent à apparaître sur la façade de l'unanimité. A propos du dossier de prise en considération du projet, les socialistes s'abstiennent pour protester contre un projet qui ne prend pas en compte les besoins de la rive droite. Des associations, des syndicats se réveillent, d'autres se créent pour l'occasion et se fédèrent pour combattre le projet, réclamer des études comparatives, voire un référendum.



Le projet tel qu'il est apparu dans l'avant-projet sommaire (APS). Depuis, il a connu quelques modifications que l'avant-projet détaillé (APD) doit révéler aujourd'hui (CUB - Sud-Ouest).

Le 22 juillet 1988, l'orage monte. L'APS est voté à bulletin secret (65 pour, 34 contre, 1 bulletin blanc). Les socialistes rechignent.

« Je suis ahuri par la remise en question du dossier », s'exclame Jacques Chaban-DeLMAS.

En mars 1990, les résultats des élections municipales bousculent l'échiquier politique de la CUB. Forts de leurs résultats les socialistes montent au créneau, réclament une étude sur les déplacements dans l'agglomération bordelaise, bref, remettent en cause le projet VAL. L'étude est lancée.

Pour les nouveaux venus dans l'arène communautaire, un deuxième voyage est organisé à

Lille. Ils reviennent eux aussi séduits par le VAL, mais insistent, du côté socialiste, sur l'impérieuse nécessité de franchir la Garonne.

LA NOTE AUGMENTE

En décembre 1989, la SO-FRETU remet à la CUB son étude sur les déplacements urbains. Le rapport porte sur le projet du VAL tel qu'il apparaît dans l'avant-projet sommaire. La SO-FRETU ne remet pas en cause le système choisi mais fait part d'observations quant au choix du tracé notamment.

Le 14 janvier dernier, tous les élus de la CUB sont réunis à huis clos pour prendre conscience de ce rapport. Rien ne filtre sinon quel-

ques indiscretions. Les socialistes ont obtenu gain de cause. Le métro franchira la Garonne dès la première phase.

Du coup, la note augmente. De combien ? A la dernière séance du Conseil, le vote de l'avant-projet détaillé est retiré de l'ordre du jour.

« Il est apparu, il m'est apparu que des précautions devaient être prises », explique Jacques Chaban-DeLMAS, approuvé par Michel Saint-Marie.

La Caisse des dépôts et consignations se voit confier illico presto une étude financière exhaustive et actualisée.

L'orage éclate le 26 janvier dernier. Les éclairs fusent sur les

bancs socialistes. René Bonnac se désolidarise théâtralement de ses amis. Claude Barande claque la porte. François-Xavier Bordeaux menace de s'abstenir et Jean Darriet élève le bat à des hauteurs inaccessibles au commun des mortels. C'est Rennes avant la lettre.

Nos élus seraient aujourd'hui en présence de deux tracés. L'un d'eux irait jusqu'à Raveziès, ce qui ne serait pas du goût des élus bordelais qui souhaitent que l'option jusqu'aux Aubiers soit maintenue.

Quant à la rive droite, elle serait desservie jusqu'à Galin.

On y verra, espérons-le, un peu plus clair ce matin.

Pour ou contre ?

Métro ou tramway ? Quel tracé ? Chacun a son opinion. Voici succinctement la position des uns des autres

La Droite : Elle ne s'est guère exprimée laissant à Jacques Chaban-Delmas le soin de mener le débat. Mais devant la montée de la contestation elle a décidé de passer à l'offensive, en menant des actions d'informations. Deux nouveaux charters de commerçants et de comités de quartiers ont été invités, le 28 février dernier à Lille.

La Droite est-elle aussi divisée mais n'en fait pas étalage. Gérard Castagnères, le maire de Talence est partisan d'une desserte du campus. Comme d'ailleurs son homologue de Pessac, le socialiste Alain Rousset.

Nouveau Maire : Il a pris le train en marche et en demandant à plusieurs reprises un plan des déplacements urbains intégrant un système de transports de surface innervant toute l'agglomération.

Le PS : Différents courants l'agitent (voir ci-dessus), mais lorsque « Sud-Ouest » demande leurs positions aux seize maires socialistes et apparentés de la Communauté urbaine dont le groupe est présidé par Michel Sainte-Marie la réponse est collective. « Tout transport en commun en site propre qui n'alimente pas les "bassins d'usagers" serait une aberration. »

Les élus bordelais eux sont franchement contre. Avec les radicaux de gauche et les réformateurs ils ont établi un contre-projet. François-Xavier Bordeaux, leur leader, a défendu, mardi dernier, l'idée d'un métro desservant Caudéran.

Le MRG : Michel Capdenat, président de la fédération prindone ne cache pas que le VAL de Lille l'a séduit. Il émet cependant de sérieuses réserves à propos du financement.

« Réactualisé en 1990, affirme-t-il, le coût du projet d'origine avoisinerait les 6,5 milliards. Un tel budget serait, pour le MRG une dépense somptuaire et inacceptable pour une efficacité qui reste à prouver. »

Le PC : Il réclame inlassablement un « vrai débat » sur les transports dans l'agglomération. Le projet de métro, dit-il, ne répond pas à la demande. Il réclame une mise en valeur du chemin de fer de ceinture. Bernard Moncia, président du groupe communiste

à la CUB pense que « ce qui a motivé la décision du métro ce ne sont pas les voyageurs qui utilisent les bus, mais l'accord signé par Chaban avec le PS autour de la perspective européenne ».

Le FN : Il est contre le VAL, car « ni adapté, ni rentable pour Bordeaux et la Communauté urbaine ». Sa préférence va vers un transport en surface. Jacques Colombier, conseiller communal, réclame un référendum : « Lorsque des élus engagés des sommes aussi importantes ils ne doivent le faire qu'avec l'assentiment des contribuables. »

Les Verts : Ils sont divisés. Ils ont procédé à un vote : sur 48 votants, 24 voix se sont prononcées pour un tramway, 17 pour le métro et 7 se sont abstenues.

Michel Duchêne, adjoint au maire de Bordeaux est favorable au VAL. Les Verts de Gironde sont contre. Ils viennent d'écrire à Michel Rocard et Michel Delebarre pour les inciter à ne pas accorder la subvention de 600 millions que l'Etat doit attribuer au VAL/APD.

« Il est des rêves de grandeur qui ne sont que de mauvais fantasmes. Le projet de métro est de ceux là », écrivent-ils notamment. Les Verts se gardent bien de vouloir faire un procès à Michel Duchêne dont ils reconnaissent par ailleurs la compétence et l'efficacité.

La Coordination : Cette structure, née en plein débat métro, regroupe plusieurs associations : Montaigne Avenir, les Renouveaux communistes, la Confédération syndicale du cadre de vie, Aquitaine Alternatives, la Fédération des comités de quartier, Bordeaux-Air-en-ciel, les Droits du piéton, le Syndicat national des usagers des transports, la Fédération nationale des usagers des transports, les cheminots CFTD et l'Union des consommateurs. La Coordination est contre le VAL. Elle a organisé une pétition qui a recueilli 4 000 signatures.

Trans-Cub : Cette association qui revendique 650 adhérents milite avec ardeur contre le VAL. Elle a demandé à Michel Bigey, ancien directeur des transports de Nantes, une étude de faisabilité d'un métro léger (tramway). Cette

association estime le VAL trop coûteux et propose un réseau en grande partie en surface pour moins de 4 milliards.

Transports pour tous : Cette association présidée par Michel Rauzy vient de se constituer pour « défendre les intérêts des usagers des transports en commun ». Elle est favorable au VAL et s'insurge contre « les mensonges » que l'on profère ici et là.

Elle estime que le VAL lillois est une éclatante et remarquable réponse aux problèmes des transports en commun dans les grandes agglomérations.

« Malgré GERTRUDE ou les mégabus, ajoute Michel Rauzy, les usagers ne constatent pas de nette amélioration dans leurs conditions de transport, d'où leurs ambitions pour un nouveau mode de transport rapide comme le métro VAL. »

Le Centre des jeunes dirigeants : Il a constitué, sous l'égide d'Etienne de Maillard un groupe de travail « pour donner son avis puis qu'on ne lui demandait pas ». Le CJD a mis en parallèle les avantages et les inconvénients du métro et du tramway. A ses yeux aucune solution ne s'impose naturellement et chaque mérite une étude approfondie.

Les commerçants : Ils sont partagés. Certains d'entre eux - 166 exactement - ont signé une pétition réclamant « une large concertation » et des études « à la fois globales et comparatives ».

La CGT : Elle estime que le VAL « ne répond pas aux besoins prioritaires en banlieue », préfère l'option tramway et une articulation avec le chemin de fer. Elle demande d'être intégrée dans la réflexion sur l'avenir des transports en commun.

L'Ami : Cette association de défense des malades invalides et handicapés n'a pas de préférence, mais souhaite un réseau étendu, accessible à tous, et d'un bon rapport qualité-prix. Elle a diffusé un tract et recueilli plus de 500 signatures.

La Confédération nationale du logement : Elle considère que le VAL ne répondra pas aux besoins des habitants de la CUB.

Clarté : Le comité de liaison de tout exclu est un collectif regroupant des associations comme l'Aide en gare, l'Armée du Salut, ATD Quart monde, la Banque alimentaire, l'Entraide protestante, le Secours Catholique, la Société de bienfaisance israélite, Méde-

cins du monde. Clarté pense que projet du VAL ne permettra de prendre en compte les populations défavorisées et s'améliorera pas leur insertion dans le tissu social.

IL Y A QUELQUES ANNÉES

M. GISCARD D'ESTAING CONNAISSEZ-VOUS LE PRIX D'UN TICKET DE MÉTRO ?



AUJOURD'HUI

M. CHABAN-DELMAS CONNAISSEZ-VOUS LE PRIX D'UN TICKET DE MÉTRO ?



Bordeaux : oui au métro

Le Conseil de la Communauté urbaine de Bordeaux a opté hier définitivement pour le métro VAL de Matra-Transport. Deux lignes seront construites, en grande partie souterraines



Le VAL en passage aérien, à Lille (Photo Matra-Transport)

A l'issue d'une longue séance, le Conseil de la Communauté urbaine a pris la décision d'équiper Bordeaux du métro automatique léger VAL de Matra-Transport.

Après quatre années d'étude de tergiversations, les élus de droite et de gauche ont trouvé terrain d'entente concocté à l'issue de l'accord de copostion conclu suite des élections municipales de mars 1989.

Les socialistes avaient insisté sur la nécessité d'établir un schéma directeur des déplacements dans l'agglomération, estimant que le VAL ne résoudrait pas à lui seul les problèmes de transports. Ils avaient également insisté sur le fait que le VAL devait desservir dès la première phase la rive droite.

Le dossier a donc été repris, aboutissant hier à la réalisation d'un schéma directeur et la construction de deux lignes de métro, grande partie souterraines. La première ligne reliera la gare Saint-Jean à la place Ravezies, la place de la Victoire et l'hypercentre. La seconde joindra la gare sur la rive droite au CHR, l'avenue Thiers-Mériadeck et le Stade municipal. Ces deux lignes seraient mises en service à la fin 1996.

PAGESSET

Le cinquième pourcentage en bonne voie

Le Conseil de la Communauté urbaine a également voté le principe du franchissement de la Garonne au droit du cours du Médoc. On ne sait pas encore s'il s'agit d'un pont ou d'un tunnel. Il semblerait que cette dernière solution, pour l'instant, l'assentiment d'une majorité d'élus. Les communistes sont, eux aussi, favorables au tunnel, mais ils ne pensent pas que l'endroit soit le bon. Ils souhaitent un au droit de la rue Lucien-Faure, à Bacalan. En tout cas, la décision est prise. Reste maintenant les études techniques.

PAGE 1

Bordeaux roulera en métro en 1990

Après quatre années d'études et de tergiversations, la Communauté urbaine de Bordeaux a opté, hier matin, pour le métro Val, suivant en cela Lille, Toulouse, Orly et Rennes

Jacques Sylvain

Dans le cadre de la cogestion mise en place en 1989 à la suite des élections municipales qui ont modifié le paysage politique de l'agglomération, les socialistes ont été amenés à amender sérieusement le projet de métro défini en 1986. A l'origine, le projet du métro Val ne concernait que la rive gauche et deux lignes allant du sud au nord de la ville (gare Saint-Jean-les Aubiers) et de l'est à l'ouest (place des Quinconces-CHR).

Devenus arbitres de la situation en 1989, les socialistes ont mis tout leur poids dans la réalisation, dès la première phase, d'une ligne desservant la rive droite, en passant sous la Garonne.

Ils avaient également réclamé l'étude d'un schéma directeur des déplacements communautaires qui puisse doter l'ensemble de l'agglomération bordelaise d'un réseau de transport en commun cohérent et susceptible de répondre aux attentes de tous les usagers.

Sous la houlette de Michel

Sainte-Marie, député-maire de Mérignac, ancien président de la Communauté urbaine, aujourd'hui premier vice-président, le groupe socialiste a obtenu gain de cause.

Dans une première phase, le métro franchira la Garonne, mais n'ira pas jusqu'au quartier populaire des Aubiers. Cette ligne, longue de 6,7 km (dix stations) desservira l'hyper-centre de Bordeaux, dont la rue Sainte-Catherine. Toujours en première phase, une ligne de 6,4 km (neuf stations) reliera la rive droite au CHR, via la place des Quinconces, où elle sera en correspondance avec la ligne nord-sud. La mise en service de ces deux lignes est prévue pour la mi-96. Coût de l'ensemble : 4 milliards 680 millions hors taxes.

Dans une deuxième phase prévu de desservir le cam l'horizon 98. Il reste à trouver le financement. L'Etat doit participer à cette réalisation à la hauteur de 600 millions. Le versement taxe transport sera augmenté. La CUB effectuera des emprunts sollicitera la région, le département de la Gironde, la municipalité de Bordeaux et les communes concernées. Le métro choisira le Val conçu par Matra, d'un véhicule automatique conducteur. Nous étions devant le suivant, a commenté Jacques Chaban-Delmas, devenu un véritable capital européen bien rester une aimable capitale provinciale. La CUB a choisi une décision historique.

Sud Ouest, 24 mars 1990

Les transports, pomme de discorde

Catherine Lalumière a développé de vives critiques contre le projet VAL, au Conseil de la Communauté urbaine de Bordeaux. De nouvelles lézardes apparaissent sur le dossier métro et le projet « Vivre et circuler en ville »

Jean-Christophe Picquin

Une nouvelle voix s'est élevée, hier, au Conseil de la Communauté urbaine de Bordeaux (CUB), pour exprimer de vives réserves contre la construction d'un réseau de métro VAL à Bordeaux. Catherine Lalumière, conseillère municipale (PS) de Talence, a critiqué le coût, le tracé et le manque de concertation avec les futurs usagers, dans la définition du projet. S'exprimant avec « un esprit constructif » dans un exercice de « vigilance critique », elle a néanmoins voté les six délibérations portant sur le métro, contrairement aux élus socialistes de Bordeaux qui n'ont pas pris part au vote, à la suite d'un nouveau réquisitoire de leur leader François-Xavier Bordeaux (1).

Devant les membres socialistes du bureau de la CUB, un tant soit peu gênés aux entournures, les deux troubles de l'ordre communautaire ont renacé devant le coût du métro VAL, tel qu'il ressort d'un rapport faisant la synthèse de l'avant-projet sommaire du trajet du métro, pour la rive droite, et de l'avant-projet détaillé rive gauche. L'enveloppe atteint 4,8 milliards de francs, valeur décembre 1987, soit au moins 5 milliards, valeur 1990. Le génie civil et les équipements non liés au système VAL représentera 3 milliards et les équipements VAL, 1,4 milliard. Le projet sera financé grâce à une participation

de l'Etat qui ne dépassera pas 600 millions de francs, par un relèvement du versement transport, par des emprunts de la CUB et par, espère-t-on, l'affectation de gains de productivité.

« C'est une somme énorme », s'est exclamée Catherine Lalumière, qui craint que d'autres ralonges budgétaires n'apparaissent. « L'argent investi là n'ira pas ailleurs », a renchéri François-Xavier Bordeaux. « Il ne nous restera plus qu'à attendre, compter chichement nos sous et se serrer la ceinture ».

LARRONS EN FOIRE

Jouant sur des registres trop concordants pour ne pas paraître larrons en foire, les deux élus socialistes ont vivement critiqué la rapidité avec laquelle la CUB a réalisé une concertation préalable à l'enquête d'utilité publique dont l'ouverture devrait être prochainement demandée au préfet. Dans les mairies de Bordeaux, Bruges et Le Bouscat, ainsi qu'au siège de la CUB des dossiers de présentation du projet et des plans ont été exposés pendant une semaine au public. Des rencontres ont été organisées avec les commerçants pour les prévenir des désagréments qu'ils auront à subir.

« DÉBAT SURRÉALISTE »

Enfin, Catherine Lalumière a regretté que la desserte du campus universitaire ne soit pas mieux assurée dans les projec-

tions actuelles. Et François-Xavier Bordeaux a critiqué un postulat établissant un lien « ultime, définitif, indiscutable » entre le statut européen de Bordeaux et la réalisation du métro VAL. La qualité de l'environnement urbain, la maîtrise de la circulation automobile sont à ses yeux des éléments plus fondamentaux de modernité d'une ville.

« Ce débat est surréaliste... », Jacques Valade, le premier à mener la contre-offensive chababiste, s'est étonné de la montée au créneau de l'une, mais certes pas de l'offensive de l'autre. Il a rappelé que lors d'un vote décisif, le 23 mars dernier, pour l'adoption du système VAL, Catherine Lalumière n'avait pas pris part au vote. Absente de Bordeaux, elle avait donné sa procuration à Claude Barandé, maire de Villenave-d'Ornon qui avait choisi une position très elliptique. Plus politique, le premier adjoint au maire de Bordeaux reproche ensuite à François-Xavier Bordeaux de « développer des arguments qui noircissent le tableau. Ces critiques sont tellement négatives qu'elles finissent par marginaliser ceux qui les profèrent ».

Entrecoupé par les votes contre des communistes (« le groupe communiste ne découvre rien aujourd'hui. Il a toujours exprimé des votes conformes à ses observations et à ses critiques »), et du Front national, la réplique se poursuivit, plus technique, avec

Jacques Boissières, (RPR, Artigues), plus embarrassée avec Alain Roussel (PS, Pessac) et Pierre Brana (PS, Eysines) et finalement avec Jacques Chaban-Delmas, « navré » par le débat précédent : « J'aimerais qu'à l'avenir, nous évitions de poser des questions qui ont déjà reçu des réponses ». Mais Catherine Lalumière a annoncé qu'elle adopterait, dans le futur, la même attitude.

Moins brutalement, un autre dossier a écorné le vaste consensus de la majorité chabano-socialiste élaborée il y a tout juste un an pour une gestion commune de la CUB : celui de l'opération « Mieux vivre et circuler en ville ». Le Conseil de communauté a voté hier sa participation à la réalisation d'une étude, actuellement menée par une dizaine d'experts, qui devrait proposer des actions pour permettre à tous les usagers de la rue de s'y déplacer et d'y vivre en sécurité, grâce à un meilleur partage du bitume.

Hierarchiser des voies de circulation de façon à réduire la place de l'auto, favoriser les transports collectifs et les parcs de stationnement de dissuasion, réaliser des équipements qui limitent la vitesse de circulation dans les petites rues... Autour de telles pistes d'action, le dossier a reçu le soutien de l'Etat et de la Caisse des dépôts et consignations qui y voient un projet pilote.

BÉNÉDICTION

Pierre Brana a apporté sa diction, hier, décidant de voter lui-même la délibération tel patronage est un point pour Hélène Desplats, conseillère municipale de Bordeaux, et moteur du projet. Mais E. Paris (PS Bordeaux), qui trône sur ce dossier à ses côtés, que le maire d'Eysines n'ait assez loin dans l'évocation de plifications de l'étude. « Il faut que tout cela débouche sur programmation pluriannuelle des actions à mener pour vivre et circuler en ville ».

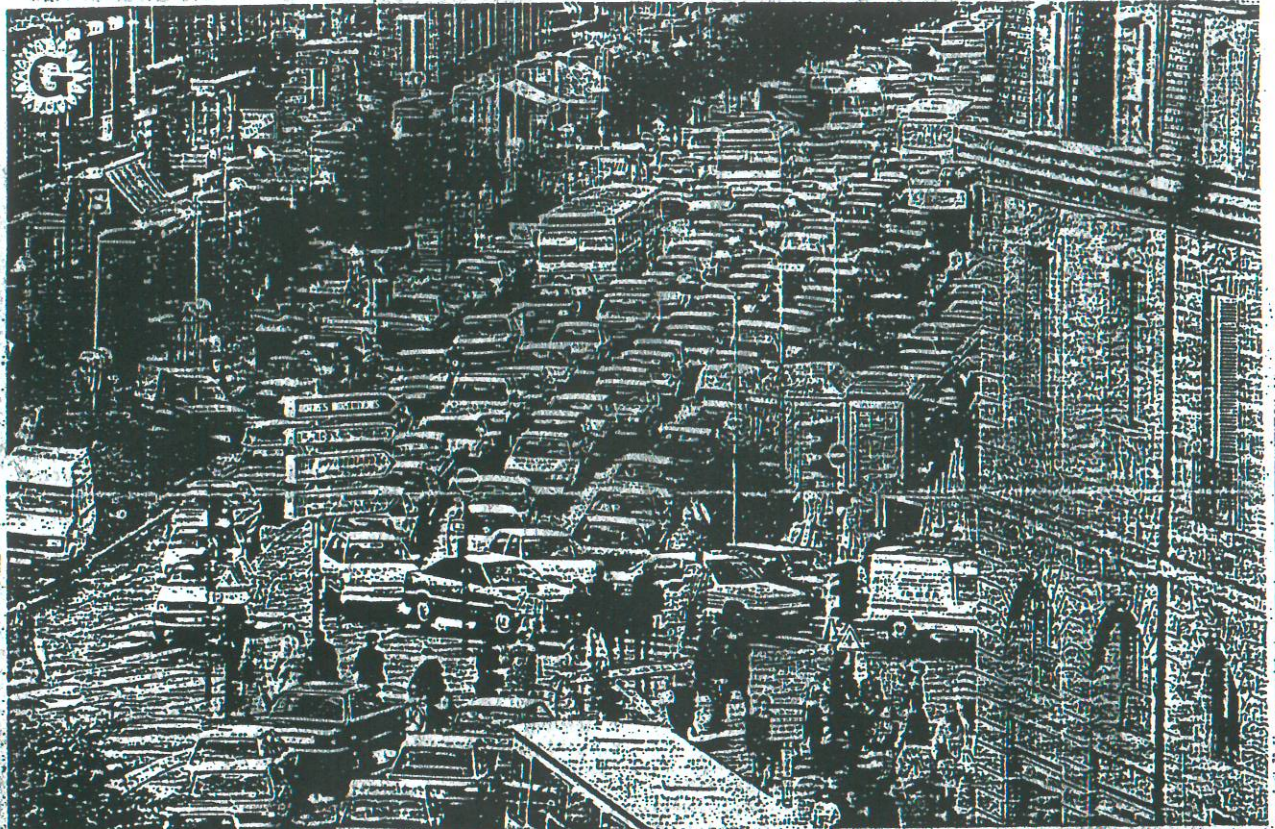
Jacques Valade est alors venu pour limiter, au contre-champ d'application des propositions qui seront faites d'ici six mois. Aux techniciens de rive droite, aux élus de rive gauche, il a signifié : « Il est clair que nous ne pourrions pas nous voir sur ce que je considère comme propositions ».

Jacques Chaban-Delmas nuance ces propos : « Dans un premier temps, il y aura probablement des faits directs de l'étude en même temps que rien ne se fera sans accord du maire de la communauté urbaine ». Le maire de Bordeaux semble sensible à « l'exemption de la taxe d'habitation » que pourrait donner la ville, en ce domaine, et au feu qui pourrait créer de la chaleur pour apaiser les attaques contre VAL.

(1) René Bonnac, maire de Cenon, a écrit à la rédaction pour faire savoir qu'absent d'hier matin, il avait donné son vote par procuration.

Le métro sur la sellette

Pour les associations d'usagers des transports, le métro dans les villes moyennes est une hérésie. Elles l'ont redit à Bordeaux ce week-end.



Vendredi 2 novembre, à 16 h 30, place Gafabeta et cours Clemenceau, il était difficile d'avancer (Photo Philippe Yvon - Agf - Ouest-France)

Jean-Marie Vasquez

La Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT), qui tenait son congrès à Talence le week-end dernier, avait retenu parmi ses thèmes de débat, celui de l'asphixie urbaine avec dans le collimateur, le cas de l'agglomération bordelaise. Un sujet d'actualité médiatique et suffisamment important pour convaincre de se reporter au document photographique ci-dessus pour apprécier l'état de paralysie des grandes artères bordelaises.

Le débat, en fait, tourne vite au plaidoyer contre l'automobile et en faveur de certains types de transports urbains, ainsi qu'en procès contre le métro. Il faut admettre que les élus ne s'étaient pas particulièrement mobilisés pour tenter de plaider leur dossier et l'adjoint à la mairie de Bor-

deaux chargé des problèmes de circulation dut faire face tant bien que mal à une déferlante antimétro.

LE TRAM ET LE TRAM

Bordeaux est une ville qui ne remplit le matin pour se vider le soir. Nous avons la chance de posséder un réseau de ceinture ferroviaire qui pourrait être utilisé comme moyen de transport collectif combiné avec d'autres modes de transport pour le rabattement vers le centre-ville. Or, les élus de la Communauté urbaine ont opté pour un métro qui ne résoudra en rien le problème, résume le représentant pour l'Aquitaine de la Fédération des associations d'usagers des transports.

La solution? - Ce serait le tramway comme à Grenoble et Lille. Au lieu de cela, on retient un projet qui va coûter beaucoup plus cher: il n'y a pas eu, à Bordeaux, de réflexion globale sur un vrai

plan de déplacements urbains dénoncé le représentant de l'association Transcub. Ce que confirme à son tour le maire de Cenon René Bonnac: «Le débat a été falsifié, truqué. Pourtant le problème des transports en commun n'est pas que l'affaire de Bordeaux. C'est aussi celle des communes périphériques. Résultat: à l'asphixie de la circulation il va falloir ajouter l'asphixie financière», prédit l'élu socialiste.

Que pouvait répondre le conseiller municipal de Bordeaux? Qu'il existe un plan de circulation? C'est ce qu'il fit. En s'efforçant de démontrer que la municipalité et la Communauté urbaine avaient des réponses. «Il faut faire un choix entre un transport en site propre — le métro — et un moyen terme qui consiste à méier tous les modes de transports sur une voie qui n'est pas extensible», explique-t-il. Selon le représentant de Jacques Cnaban-

Delmas, le métro est évidemment le moyen le plus approprié pour répondre aux besoins bordelais. Que pouvait-il dire d'autre?

Chacun a donc campé sur ses positions sans faire avancer autrement le débat, le mot de la fin revenant au conseiller général communiste Jean-Jacques Paris qui constate fataliste que les élus ont tranché par un vote démocratique. Il appartiendra aux électeurs de sanctionner ce choix, rappelle-t-il.

Le congrès de la FNAUT, quant à lui, a réaffirmé ses positions. On peut lire dans sa motion, ce message choisi: «Les crédits d'Etat destinés aux transports urbains stagnent à un niveau lamentable. De plus, l'Etat appuie les élus des villes moyennes qui, par souci de prestige et manque de courage, écartent le tramway au profit du VAL, trois fois plus coûteux et surdimensionné.»

Les piétons aussi!

La Fédération nationale des associations d'usagers des transports a été créée en 1978 par vingt-cinq associations qui militaient pour certaines depuis 1956, afin de faire entendre la voix des utilisateurs des transports publics. Aujourd'hui, la FNAUT regroupe sept mille cinq cents associations et a organisé un camp d'actions en faveur des piétons et des cyclistes. L'association Les Traits du piétoniste active notamment pour qu'une résolution européenne admettant que les espaces réservés (NDLR: interdits aux voitures) doivent être étendus deviennent une directive. Quant à la fédération des usagers de la bicyclette, si elle se félicite de la limitation de vitesse en ville qu'elle pronait depuis sa création, elle demande de meilleurs aménagements pour la circulation et le stationnement des deux roues.

Bègles contre le métro

Le Conseil de la Communauté urbaine doit voter ce matin l'avant-projet sommaire du métro. Les Béglois ont décidé hier soir de voter contre

de Jacques Sylvain

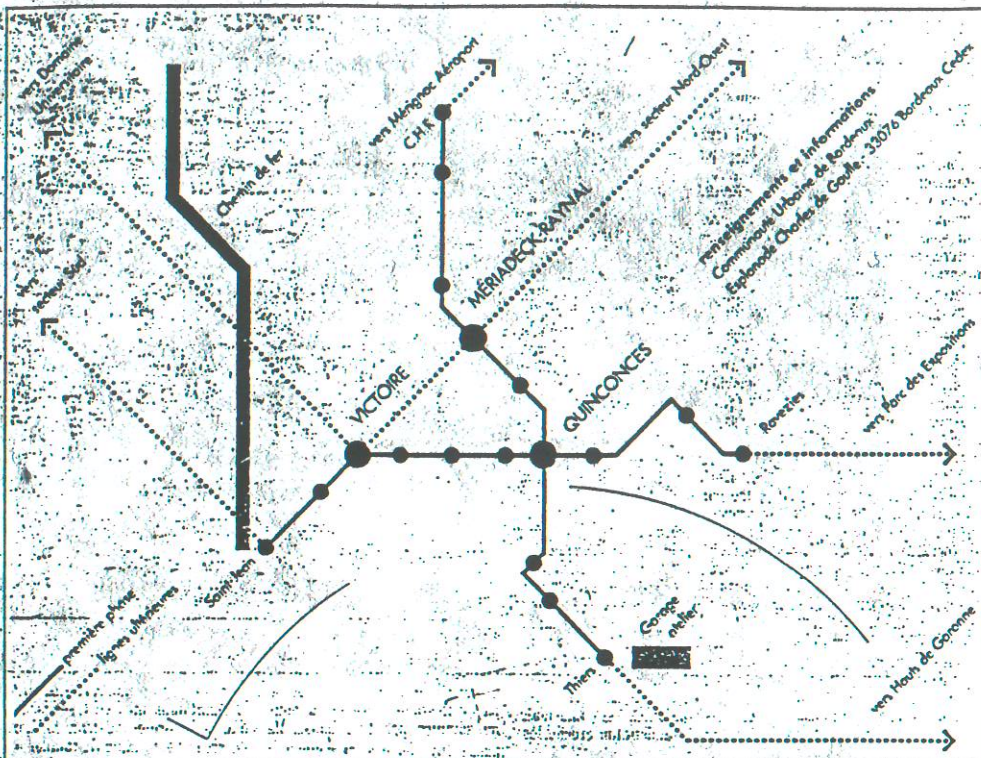
Le maire de Bègles n'avait jamais pris position, aussi clairement. Lorsque « Sud-Ouest » lui avait demandé son opinion le 26 janvier dernier, Noël Mamère avait indiqué que « le métro VAL se ferait sans doute puisqu'il y avait une majorité d'élus pour l'approuver ». Il ajoutait : « Face à cette situation (qui n'est pas celle que j'aurais peut-être choisie) je suis intervenu à plusieurs reprises pour que l'on élabore un plan de placements urbains passant par la mise en chantier de plans de circulation dans les communes de la périphérie telles que Bègles ». Noël Mamère votait cependant les décisions concernant le métro.

Hier soir, il a pris une position moins nuancée en demandant à son Conseil municipal de se prononcer sur une motion dans laquelle il est demandé aux élus béglois de voter contre.

Noël Mamère a rappelé qu'il avait proposé à M. Boissieras, vice-président chargé des transports, un tracé Victoire - gare Saint-Jean, barrière de Bègles, Talence-Campus, solution qui, à ses yeux, avait le mérite de desservir tout le cadran sud-ouest de l'agglomération.

La lecture de l'avant-projet détaillé, note le maire de Bègles, montre que le sud de l'agglomération a été oublié.

La motion déplore, d'autre part, qu'aucune véritable consultation n'ait été menée auprès de la population, regrettant que l'on ait décidé d'un système de transports sans avoir attendu les résultats du schéma directeur des transports urbains.



Le tracé tel qu'il figure dans l'APD. En gras les deux lignes de la première phase. En pointillé les extensions prévues pour la deuxième phase.

Le budget consacré au métro VAL est très important, a ajouté le maire de Bègles: il ne restera pas beaucoup d'argent à la Communauté urbaine pour innover en transports collectifs, l'agglomération. Des lors, on est en

droit de s'interroger sur l'intérêt public et communautaire d'un tel projet qui ne réglera rien des flux-majeurs de circulation pour les habitants de la périphérie.

En foi de quoi Bègles a demandé un moratoire pour étudier des solutions alternatives (1).

LETTRE OUVERTE AUX SOCIALISTES

Les élus de la Communauté doivent se prononcer sur l'avant-projet détaillé (APD) des deux lignes de la première phase (Talence - gare Saint-Jean et CHR - Thiers-Galin).

Ce document présente le projet en profondeur, si l'on peut dire. A ce titre c'est un document décisif qui servira de référence pour l'enquête d'utilité publique qui doit s'ouvrir au début de l'année prochaine.

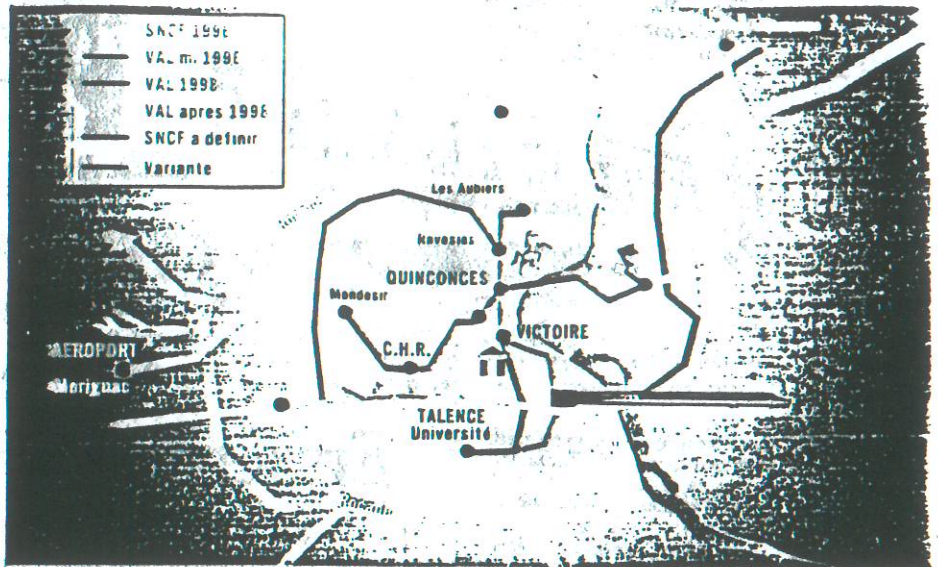
L'association Trans-Cub dont on connaît la ténacité en matière de contestation, a adressé une lettre ouverte aux élus socialistes. Dans cette missive, Denis Teisserre, le président, pose un certain nombre de questions: êtes-vous assurés d'une bonne desserte des communes périphériques? Les

bénéfices de Matra en compenseront-ils les désavantages? Qui paiera en fin de compte les dépassements? Quelles obscures raisons justifient le métro VAL?

Voilà de quoi alimenter les débats.

Quelles seront les répercussions de la position du Conseil municipal sur les élus socialistes et apparentés dont on sait qu'ils ne partagent pas tous le point de vue de leur président Michel Sainte-Marie? Répondez ce matin.

(1) Le texte a été voté par une large majorité. Le PC s'y associant. A noter que M. Laverre (PS) n'a pas participé au vote.



Un casse-tête chinois. Tenter de résoudre le problème de la circulation dans les grandes villes tient du casse-tête chinois. Surtout dans les villes nées au temps des chars à bœufs. Le parc automobile a connu une croissance telle (3 % par an) que les artères se bouchent petit à petit, conduisant les villes tout droit à l'infarctus.

A Bordeaux, le mal s'est révélé plus tard qu'ailleurs. Gertrude, le système de la régulation électronique du trafic, avait donné au cœur de la ville un pouls normal. Mais l'accroissement du trafic dans une des agglomérations les plus motorisées de France et l'indiscipline des automobilistes ont désarçonné Gertrude.

L'une des premières victimes de cette pagaille, ce sont les transports en commun. Tributaires le plus souvent de la circulation générale, ils tombent dans le piège des bouchons. Leur vitesse commerciale baisse. Aujourd'hui, à Bordeaux, elle n'est plus que de 10 kilomètres à l'heure. Une misère.

Inutile, dans ces conditions, d'essayer de convaincre les automobilistes d'abandonner leurs voitures pour le bus. Ils préfèrent encore se lamenter dans les embouteillages en écoutant France Info.

Pour donner un peu plus d'air aux bus, des couloirs ont été réalisés. Mais ils ne sont pas assez nombreux et, de toute façon, empruntés par

des automobilistes sans vergogne. Insoluble ? Pas tout à fait si l'on se donne les moyens de mener une politique globale et draconienne des déplacements urbains.

Non au tramway

Favoriser le transport en commun en site propre (TCSP) est un des remèdes. La Communauté urbaine de Bordeaux (590 000 habitants au dernier recensement) a choisi cette voie. Partant du principe qu'il était impensable de faire circuler des tramways dans une ville déjà surchargée, elle a opté pour le passage souterrain. Ainsi est née l'idée du métro. Un métro moderne conçu par Matra, celui-là même qui roule depuis sept ans dans les entrailles de Lille.

Le choix de ce véhicule automatique léger (VAL) a suscité une levée de boucliers d'associations diverses, protestant surtout contre le fait qu'aucune étude comparative

n'avait été réalisée, et soulignant que la facture du VAL serait trop lourde.

Par question de revenir au tramway, répondait-on à la CUB, tramway que l'on a justement supprimé dans les années 50 parce que trop encombrant.

« Si l'on veut que Bordeaux gagne l'enjeu européen, il faut le doter d'un moyen de transport moderne et performant. Demain, il y aura les villes à métro et puis il y aura les autres », avait ajouté Jacques Chaban-Delmas.

Moderne et performant, le VAL l'est assurément. Imaginé par Robert Gabillard, professeur à l'université de Lille, ce produit de Matra Transport est aussi éloigné du métro de Paris que la Panhard et Levassor de la XM.

Lille a essayé les plâtres. Toulouse, Rennes, Jacksonville, Chicago, Barcelone, Budapest et Taïpeh l'ont également adopté. D'autres, comme Nantes, Grenoble et Strasbourg, ont préféré le tramway moderne conçu par Alsthom-

La Rochelle, qui fabrique également les caisses et les moteurs du VAL.

Revu et corrigé

La Communauté urbaine de Bordeaux a choisi un tracé calqué grosso modo sur celui de la ligne des bus 7-8, la ligne la plus chargée de France avec 10 millions de passagers par an.

Ce tracé, qui irrigue le centre de Bordeaux, du nord de la ville à la gare Saint-Jean, à deux pas du TGV, puis de la place des Quinconces au CHR, a déclenché un mascaret de protestations. Le campus et la rive droite n'étaient pas desservis. Sous la pression des socialistes, la CUB a revu sa copie. Le franchissement de la Garonne allait être inclus dès la première phase.

Du coup, la note s'est alourdie. Elle est aujourd'hui évaluée à 8 milliards 571 millions de francs hors taxes, tout compris. Le projet doit être financé par l'Etat à hauteur de 600 millions, par un relève-

L'enjeu du métro

La Communauté urbaine de Bordeaux a choisi le métro. Une facture déjà lourde de plus de 8 milliards, mais une volonté acharnée de figurer parmi les euro-métropoles.

Jacques Sylvain

METRO BORDELAIS : LES PREMIERS COUPS DE PIOCHE (VRAISEMBLABLEMENT) DEBUT 92.

Le 21 décembre dernier, le Conseil de la Communauté Urbaine de BORDEAUX devait examiner l'Avant-Projet Détaillé (APD) global des lignes A et B de la première phase du METRO BORDELAIS.

Ce ne fut pas le cas, JACQUES CHABAN DELMAS invoquant l'incohérence de débattre de ce sujet sans l'intégrer dans le cadre général du schéma des déplacements urbains qui "n'est pas encore présentable".

L'examen du dossier devrait être repoussé à février ou mars prochain. Un retard qui freine d'autant le lancement de l'enquête préalable à la DUP. Désormais, les premiers appels d'offres ne peuvent être envisagés avant la fin de l'année et le début des travaux avant le premier trimestre 92. Quant à l'achèvement du chantier, il paraît aujourd'hui difficile de ne pas déborder sur l'année 97.

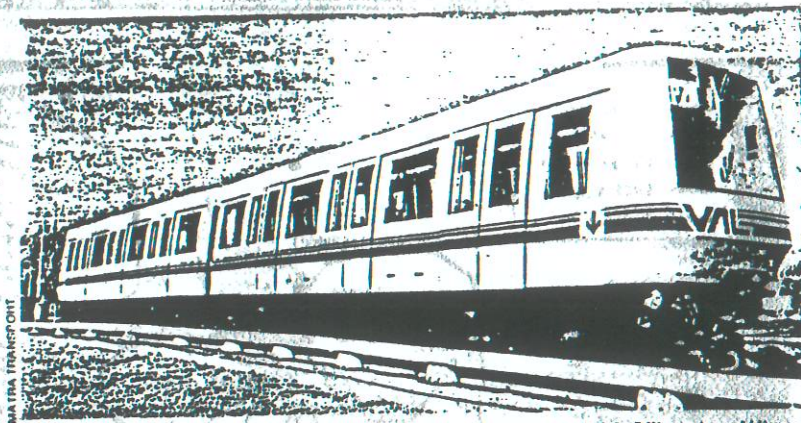
→ En ce qui concerne les stations du METRO VAL, elles sont désormais au nombre de 17 pour la première phase. Les architectes des 3 nouvelles sur la rive droite sont : CHARLES CAULY et CLAUDE MARTY (station BASTIDE), PIERRE LAYRE-CASSOU (station THIERS/ROUZIC), JOEL GOURVELEC (station THIERS/GALIN).

Rappelons les architectes des 14 autres stations : PIERRE FERRET, CHRISTIAN BRAS (gare SAINT JEAN), JEAN-PAUL FILIPPI, CAROLE BEGUE (CAPUCINS), MICHEL PETUAUD-LETANG (VICTOIRE), OLIVIER BROCHET, EMMANUEL CAJUS (VICTOR HUGO), YVES GUIHOT (SAINT PROJET), CLAUDE AUBERT (COMEDIE), BORDELAISE D'ARCHITECTURE PERRIER (GUINCONCES), PAUL DAUREL, PATRICK NELLI, YANNICK BARRET (PAUL DOUMER), BERNARD TRINQUE (GRAND PARC), JACQUES TOURNIER, PIERRE-LOUIS MARTIN (RAVEZIES), JACQUES, PIERRE ET DENIS DEBAIG (GAMBETTA), JACQUES HONDELATTE (COLONEL RAYNAL), JACQUES PUISSANT (PREFECTURE), JEAN-BAPTISTE DE GIACINTO, ALAIN LOISIER (GAVINIES), CABINET BOUEY, NICOLAS RAGUE-NEAU (CHR), BROCHET ET LAJUS.

→ Le coût global de la première phase du METRO (lignes A et B) est toujours fixé à environ 4,7 milliards, en francs 87, soit environ 5,3 milliards de francs 91.

→ Pour la 2ème phase, le lancement de l'APS est toujours programmé pour la fin de l'année 91 et la mise en service pour la fin 98. Rappelons que cette 2ème phase concerne les extensions de la Victoire vers le campus de TALENCE, de RAVEZIES vers LES AUBIERS et du CHR vers MONDESIR.

→ Première et deuxième phase en francs réactualisés devraient représenter un investissement global de près de 8 milliards de francs.



MATRA TRANSPORT



MATRA TRANSPORT

Conçu par Matra, le métro bordelais sera du type VAL, comme celui de Lille qui est déjà en service depuis deux ans

ment progressif du versement transport, par l'affectation des gains de productivité, et à l'aide d'impôts réalisés par la CUB.

Les deux lignes de métro doivent devenir l'épine dorsale des transports en commun de l'agglomération bordelaise. Le réseau des bus sera restructuré au vu des résultats du schéma directeur des déplacements urbains en cours d'étude, et de l'enquête ménages en cours de dépouillement. Le chemin de fer de ceinture sera sans doute appelé, lui aussi, à entrer dans ce nouveau paysage.

Un paysage appelé à se modifier à nouveau lorsque la première phase sera achevée, par des dessertes vers les Hauts-de-Garonne, le Parc des expositions, l'aéroport de Bordeaux-Mérignac et le campus.

Horizon 1996

Les études effectuées tendent à prouver que le VAL transporterait 12 millions de passagers par an sur les 1,3 millions de déplacements annuels prévus à l'horizon 1996. L'effet VAL devrait modifier les comportements. A Lille, selon des évaluations effectuées par Matra Transport, la fréquentation globale de tous les moyens de transport a augmenté de 60 % depuis la mise en service du VAL. Le trafic automobile a diminué de 15 %.

Une enquête réalisée en 1984 a montré que 24 % des usagers du métro auraient effectué leurs déplacements en voiture si le VAL n'avait pas existé.

A Bordeaux, les travaux devraient être entrepris en 1991, après la déclaration d'utilité publique, pour être achevés en 1996.

Entièrement automatique

Comme à Lille, ou... à Toulouse, le métro bordelais sera du type VAL. c'est-à-dire sans conducteur ni contrôleur

Le VAL est un métro léger entièrement automatique. Il n'y a par conséquent pas de conducteur à bord. Ni de contrôleur. Le passager peut à tout moment communiquer au PC grâce à un interphone.

Les rames sont programmées et leurs évolutions sur le réseau suivies en permanence par des micro-processeurs. Ceux-ci contrôlent notamment la vitesse, les arrêts en station, l'ouverture et la fermeture des portes. Les stations sont toutes équipées de portes palières. Ce mur de verre supprime tout risque de tomber sur la voie.

A Lille l'absence de person-

nel à bord n'a pas inquiété outre mesure les voyageurs. Une étude du laboratoire d'économie de l'université lilloise indique que 94,6 % des personnes interrogées déclaraient se sentir en sécurité.

Le VAL se déplace sur des pneus, offrant aux passagers une qualité de silence, une absence de vibrations, des accélérations et décélérations rapides sans à-coups.

Sa vitesse maximum est de 80 km/h. Sa vitesse commerciale se situe à 34 km/h arrêts compris. Celle du métro de Paris est de 25 km/h.

Les déplacements des rames sont surveillés depuis un PC

doté d'écrans permettant de suivre visuellement les évolutions. A tout moment, le PC peut modifier les fréquences pour répondre à la demande.

L'automatisme intègre une incidence sur les coûts d'exploitation. A Lille, qui dispose de 25 kilomètres de lignes et de 34 stations, 27 personnes travaillent sur le réseau. En conduite manuelle, elles seraient 475. Les charges salariales ne représenteraient que 42 % de l'ensemble des charges d'exploitation. Aux recettes elles couvrent les dépenses, ce qui est loin d'être le cas pour la plupart des autres moyens de transport commun.

Yves Massenet Des autoroutes au métro

Yves Massenet est entré dans la « cellule métro », en septembre 1990 en tant que conducteur d'opération. Cet ingénieur en chef des ponts et chaussées a fait une grande partie de sa carrière au Centre d'études techniques de l'équipement de Bordeaux (CETE) où il fut chef de la division des tracés, avant d'en devenir le directeur en 1984. Yves Massenet a réorganisé ce service. Il a, en outre, dirigé un programme d'études de 600 kilomètres de projets autoroutiers dont le Bordeaux-Périgueux-Clermont-Ferrand.

L. A. G. G. G.



DOSSIER MÉTRO

Trans'Cub ouvre le dernier tir de barrage

Bertrand Poupard

Moins sept. C'est dans une semaine, jour pour jour, que le Conseil de la Communauté urbaine doit se prononcer sur la désignation officielle du concessionnaire du métro VAL (1). Certains augures prédisent déjà un débat très serré, voire explosif (rupture de consensus historique entre majorité du président Chaban-Delmas et le groupe socialiste), en fonction des... concessions que l'équipe Chaban ferait ou ne ferait pas sur trois tableaux : phasage des travaux (compte tenu du coût réel annoncé par le lauréat et qui serait supérieur de 20 milliards de centimes à celui estimé dans l'avant-projet détaillé), renforcement du réseau actuel d'autobus, échéance de la desserte du campus universitaire et des Hauts de Garonne.

Directement concernées par cette problématique du consensus, en raison de leur opposition au projet officiel des mouvements d'opinion multiplient ces jours-ci les initiatives. Des tirs de barrage si l'on veut. A moins que les propositions qui les accompagnent ne soient considérées comme autant de solutions de rechange.

DES MAIRES A L'ECOUTE

C'est ainsi que le groupe de travail des élus communistes et républicains vient de réaliser une maquette animée de la solution alternative qu'il propose à savoir : l'utilisation de la ligne de ceinture SNCF comme axe structurant avec, en complémentarité les autres modes de transport. Cette maquette sera présentée officiellement mardi prochain 16 juillet.

De son côté, l'Association Trans'Cub a mis en forme une « lettre aux élus communautaires » de quatre feuillets. Les destinataires vont la recevoir en fin de semaine. Dans cette missive, qui faisait hier l'objet d'une présentation à la presse, Trans'Cub rappelle d'abord les raisons de son opposition à la so-

lution du métro VAL souterrain; raisons essentiellement financières et fiscales (augmentation de la pression fiscale de 4 % par an sur dix ans) mais aussi techniques.

Dans un deuxième temps la « lettre » prône la mise en œuvre de mesures d'urgence conseillées par les organismes que la CUB a elle-même consultés : la SOFRETU et Vivre et Circuler en Ville. Il s'agit essentiellement du renforcement du réseau de transports existant par la création d'axes lourds d'autobus en site propre sur les lignes 7-8 (gare Saint-Jean-Bordeaux-Nord) et CHR-Cenon, cette dernière reliant les deux principaux pôles générateurs de trafic identifiés par la SOFRETU : le campus et les Hauts-de-Garonne.

Ce plan d'urgence serait opérant dès la rentrée 1992. Il serait accompagné du lancement du chantier d'un métro léger de surface dont Trans'Cub estime le coût deux fois moins cher que le projet VAL pour un tracé deux fois plus long (32 kilomètres).

Pour présenter, une ultime fois, cette solution de rechange Denis Tesseire, président de Trans'Cub était soutenu hier par les représentants d'Aquitaine Alternative, Génération-Ecologie, la CFDT-cheminots, la Confédération syndicale du cadre de vie et la Fédération des syndicats de quartiers de Pessac qui demande elle-même que la desserte sud-ouest (DSO) soit limitée au service des bus. Egalement à ses côtés, Michel Bigey, consultant de Trans'Cub, ingénieur praticien des métros de Paris, Le Caire, Santiago du Chili, ancien gestionnaire du réseau de transports en commun de Nantes qui rencontre, ces jours-ci, quelques maires de la Communauté urbaine. Pour avis bien sûr avant le vote capital du 19 juillet...

(1) Devant la commission technique d'analyse de l'appel d'offres c'est le groupement FIT qui est arrivé le moins disant avec un coût de réalisation de 5 036 MF. Rappelons que FIT réunit le Crédit lyonnais, la Compagnie du BTP, le Crédit national et le Crédit foncier de France.

MÉTRO

Un désir nommé tramway

Le 19 juillet, avec le choix du concessionnaire, sera décisif. Personne ne s'y trompe. La coordination militant pour le tramway rappelle ses positions

Jean-Marie Vasquez

Si nous sommes opposés au Val, c'est parce qu'il ne représente pas un mode de transport collectif adapté aux besoins de l'agglomération bordelaise. Mais nous ne sommes pas des « anti-métro » au sens restrictif du terme qui consisterait à nous faire passer pour des rétrogrades. La coordination des partisans du tram, qui réunit huit associations ou organismes des Verts à « Que choisir ? », tient à la nuance.

Sa volée de bois vert ne s'adresse pas qu'au président de la CUB, Jacques Chaban-Delmas. « La classe politique dans sa globalité avait l'occasion de lancer un vrai débat d'idées, de faire de la politique au sens noble du terme. Au lieu de cela, Chaban-Delmas a escamoté l'information et la discussion avec la population tandis que d'autres, au Parti socialiste, avaient recours à des tractations en coulisses. Les porteparole de la coordination ont la dent dure pour fustiger la classe politique gouvernante, de droite comme de gauche.

FALSE-HESITATION

La cogestion de la CUB par le Parti socialiste et l'équipe de Jacques Chaban-Delmas semble de plus en plus incapable, pour des raisons politiques, de produire des décisions claires, estiment ces opposants de la première heure au Val. « Nous assistons depuis quatre ans à une valse-hésitation : tracés modifiés à la va-vite, votes retirés de l'ordre du jour au dernier moment, un PS tantôt pour, tantôt contre, tantôt s'abstenant. Nous refusons de traiter de la sorte un projet aussi important pour l'agglomération et qui grèverait encore davantage le budget de la CUB pour une efficacité dérisoire : la part des transports collectifs resterait, avec le Val, inférieure à 13 % », s'insurge la coordination.

Le métro, rappellent ces huit associations, ne peut être envisagé que

sur un petit réseau étant donné son coût. Plus étendu, il serait évidemment efficace mais financièrement insupportable, tout le monde en convient. Or, sans mode de transport collectif accessible aux habitants de la périphérie, on renforce. C'est au nom de cette logique que la coordination prône une mixité des modes de transport et l'arrêt du projet de métro Val à Bordeaux.

« Il faut tout à la fois réaliser rapidement des couloirs supplémentaires réservés aux bus, utiliser la voie ferrée de ceinture avec des correspondances bus-tram, et créer une infrastructure moderne de transports collectifs. A ce titre, le tramway, véritable métro léger de surface, est la seule solution adéquate », affirme la coordination, qui espère que, vendredi, les conseillers communautaires socialistes voteront sans ambiguïté contre le Val.

(1) Les Verts, Aquitaine Alternative, Arc-en-Ciel, CFDT Cheminots, Confédération syndicale du cadre de vie, Fédération nationale d'associations d'usagers des transports, Gironde-Rénovateurs, Union française des consommateurs.

MÉTRO

Le PCF dit non et plaide pour la ceinture

« Les lignes SNCF ceinturant l'agglomération existent » disent les élus communistes de la CUB. Proposition alternative à un métro « coûteux et inefficace »

Malgré les vacances, la mobilisation est générale autour du dossier métro. La date historique du vendredi 19 juillet 1991, jour du choix du concessionnaire par le Conseil de la Communauté urbaine de Bordeaux, n'a échappé à personne et surtout pas à ceux qui, à des titres divers, militent depuis des années soit pour soit contre le projet de métro VAL. A trois jours du scrutin de la CUB, c'est-à-dire au terme d'un parcours dont le départ fut donné voici cinq ans, chacun rassemble ses arguments pour en faire la synthèse. Les membres de la coordination favorable au tramway se sont exprimés (voir « Sud-Ouest » d'hier). Le Parti communiste, par la voix de ses conseillers municipaux, l'a fait à son tour au cours d'une conférence de presse réunie par M. Bernard Moncla, le président du groupe des élus communistes et républicains à la CUB.

UN SITE PROPRE EXISTANT

Pas de surprise dans la position du PCF : c'est définitivement non au métro, « projet coûteux et inefficace ». A l'appui de ce refus, les chiffres récemment connus d'une enquête-ménage réalisée dans soixante-quatorze communes autour de Bordeaux. Il en ressort que 68 % des déplacements des résidents se situent hors de la ville-centre. Dès lors, pour répondre aux besoins des populations, ce n'est pas le métro qu'il faut, mais plutôt améliorer les systèmes de déplacement inter-banlieues estime M. Moncla.

« Notre proposition, dit-il, s'appuie sur la ligne de ceinture SNCF. Les premiers avantages sont évidents : elle existe, son site propre nécessite certes des aménagements, mais n'exige pas pour autant des travaux complexes dans un sous-sol imprévisible ».

L'élu communiste n'oublie pas cependant les 32 % de déplacements restants, ceux qui se situent à l'intérieur des boulevards. Il évoque la nécessité d'un mailage fin du centre-ville par un mode de transport complémen-

taire, notamment les bus circulant dans des couloirs réservés.

Pour compléter cette proposition, le Parti communiste ajoute une série d'aménagements et d'équipements qui lui paraissent indispensables : la construction d'un tunnel mixte rail-route à la place du pont du Médoc, le doublement de la passerelle de la gare Saint-Jean, un passage rail sur le futur pont d'Arcins, le développement des pistes cyclables et le raccordement de la ligne de chemin de fer venant de Cestas sur la ceinture, raccordement qui existait autrefois et dont le site propre a été conservé.

« SIMULACRE D'OPPOSITIONS »

« Le métro, c'est une minorité qui pourra l'utiliser pendant que la totalité le paiera », dit M. Moncla. Le groupe communiste (dix conseillers) votera donc contre la délibération qui sera proposée au vote, vendredi prochain à la CUB. « Nous avons eu la constance constructive de combattre fermement le projet tout en faisant d'autres propositions. Ce ne fut pas le cas de tout le monde ». L'élu communiste évoquant la série de non participation au vote des représentants du Parti socialiste sur ce dossier parle d'un « simulacre d'oppositions destinées à jeter le trouble pour masquer l'accord de fond que l'on retrouve dans l'état d'esprit du contrat communautaire ».

On ne se fait donc pas trop d'illusions sur le résultat du vote de vendredi prochain dans les rangs du PCF, mais la demande est pressante d'une étude de faisabilité sur la ligne SNCF de ceinture « car il faudra bien qu'un jour, métro ou pas, l'on réponde correctement aux besoins de transports de notre agglomération ».

MÉTRO

Bordeaux sur les rails

A une courte majorité (61 voix contre 59), la Communauté urbaine a choisi le partenaire financier pour la construction du métro bordelais

Jean-Marie Vasquez

Le vote acquis hier, d'une courte tête, par Jacques Chaban-Delmas représente une étape décisive puisqu'il s'agit du choix du concessionnaire, c'est-à-dire du partenaire financier pour la réalisation du métro VAL de l'agglomération bordelaise.

Le président de la Communauté urbaine n'était pas du tout sûr de pouvoir disposer d'une majorité, les socialistes ayant annoncé clairement leur intention de s'opposer au dossier pour des raisons tenant à la fois aux priorités financières à concéder à d'autres dossiers, et au coût du chantier qui imposait de revoir le tracé à la baisse. « Dans ces conditions, le métro ne représente plus le meilleur moyen pour répondre aux besoins de transports en commun de l'agglomération et il vaut mieux reposer globalement le problème en revoquant à la baisse le dossier métro

et à la hausse celui des bus », avait averti avant le vote Michel Saint-Marie, vice-président socialiste de la CUB. S'ajoutaient aux opposants socialistes les voix communistes, ce d'un élu vert, d'un Front national de Noël Mamère (Génération Ecologie).

En arithmétique pure, c'était l'égalité parfaite — 60-60 — mais c'était compter sans l'extrême hâleté de Jacques Chaban-Delmas qui fit voter à bulletin secret quarante conseillers ayant sollicité cette procédure. Une voix officiellement d'opposition au métro se transforma dans l'urne en vote favorable et c'est finalement par 61 voix pour 59 contre que le dossier a été voté.

C'est le groupement FIT (Crédit lyonnais, C du BTP, Crédit national et Crédit foncier de France), qui voit octroyer la concession du métro pour un coût estimé à 5,03 milliards de francs. Mais le coût réel ne sera connu qu'à l'issue de l'étude définitive, soit dans six à neuf mois.

TRANSPORTS

Le métro est-il d'utilité publique ?

L'enquête d'utilité publique concernant la première tranche du métro VAL démarre aujourd'hui pour un mois et demi. Dernier inventaire avant travaux

Dominique de Lange



COMMUNAUTÉ URBAINE DE BORDEAUX

Entre les délibérations des 27 juin et 21 novembre 1986 par lesquelles le conseil de la communauté urbaine adoptait le principe de réaliser un métro VAL, et l'ouverture aujourd'hui de l'enquête d'utilité publique portant sur la première phase de cet équipement, il a donc fallu cinq ans. Cinq années durant lesquelles le consensus politique autour de ce projet a fini par se briser dans la dernière ligne droite dès lors qu'il s'est agi de considérer ses répercussions financières. On se rappelle que le choix du partenaire financier pour la construction de ce métro a été obtenu le 19 juillet dernier par une courte majorité de 61 voix contre 53.

C'est donc un grand projet qui est soumis à partir d'aujourd'hui à l'examen de ses futurs utilisateurs et payeurs. A bout de souffle politiquement seulement pensent ses détracteurs chabanistes pour qui l'adhésion de la population est sans faille. Dans une récente interview, Jacques Valade estimait les Bordelais favorables à 64 %.

NIUT

COMMISSAIRES ENQUÊTEURS

Cette enquête d'utilité publique porte donc uniquement sur la première phase et se double d'une enquête de mise en compatibilité du plan d'occupation des sols. Première phase qui concerne les lignes A et B. La première reliant Saint-Jean à Ravennes via les Quinconces (5,6 kms et 10 stations). La seconde allant de Pellegrin jusqu'à Evensme Thiers et croisant la ligne A aux Quinconces (5,3 kms et 9 stations).

En plusieurs endroits de la ville (voir ci dessous), les Bordelais vont pouvoir aller consulter les plans et



METRO VAL
PHASE LIGNES A et B
DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE
A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Les Bordelais vont le faire le déplacement pour consulter le dossier d'enquête publique ? Réponses à partir d'aujourd'hui (Photo RD Anthe Pottier)

études d'impact du métro. On peut s'étonner qu'aucun bureau de consultation n'ait été prévu en dehors des communes de Bordeaux et du Mèdoc. Cela s'explique par le fait que l'emprise de ces deux premières lignes se limite à ces deux communes. Ce qui n'interdit pas à des Mérignacais ou à des Fumaises de venir dans l'un des bureaux mis à la disposition du public pour consulter les dossiers, demander des renseignements supplémentaires, rencontrer les commissaires-enquêteurs et formuler des observations.

L'enquête est ouverte pour un mois et demi, jusqu'au 31 octobre. Il appartiendra ensuite à la commission d'enquête de rédiger ses conclusions (favorables ou défavorables) dans un délai maximum de deux mois. Conclusions qui seront remises au préfet, lequel prendra ou

ne prendra pas in fine un arrêté déclaratif d'utilité publique.

Compte tenu de l'ampleur du projet, la commission d'enquête désignée par le président du tribunal administratif rassemble huit commissaires placés sous la présidence de Raymond Lays, un ancien juge du tribunal administratif. La plupart de ces commissaires-enquêteurs sont d'anciens hauts fonctionnaires. Il s'agit, outre M. Lays, de Lucie Jacqueline Benoit, directeur de la concurrence et des prix, d'Abel Lavidale et de Jean Mirville pour les élus. Ils sont assistés par trois suppléants : Albert Dubreuil, René Kaufmann et Louis Sibé.

LA DERNIERE OCCASION DES CONTESTATAIRES
Il est difficile d'imaginer combien

de Bordelais et d'habitants de la CUB vont faire le déplacement pour consulter les dossiers et éventuelle-

Comment consulter les dossiers ?

Les dossiers sont disponibles dans les sept lieux suivants : au siège de la Communauté urbaine, esplanade Charles-de-Gaulle, à Bordeaux-Mériadeck ; à l'hôtel de ville de Bordeaux, place Pey-Berland, bureau d'accueil, entrée métro 6 ; à l'hôtel de ville du Bouscat, place Gambetta ; à la mairie de quartier du Grand-Parc, place de l'Europe ; à la mairie de quartier de La Bastide (maison cantonale), 42, rue de Nuits ; à l'immeuble communal, 10 rue de Vilaris, au premier étage ; à l'immeuble communautaire, 13, place Amélie-Robé-Loën, à Bordeaux.

Les dossiers sont tenus à la disposition du public les lundis, mar-

ment formuler des observations. Comme c'est généralement le cas, ce devrait être principalement les détracteurs et opposants qui viennent profiter de cette ultime occasion de faire valoir leurs arguments. L'association Trans' Cub a déjà prévu d'être lundi matin au rendez-vous dans les divers bureaux de consultation.

La question financière va une nouvelle fois servir de base à la contestation de Trans' Cub. - On ouvre une enquête d'utilité publique alors qu'en juillet, à l'issue du conseil communautaire désignant le concessionnaire, il a été dit qu'il faudrait attendre 6 à 9 mois pour connaître le coût réel du chantier, ce n'est pas logique - déclare déjà l'association.

Pour un mois et demi encore, le débat sur l'utilité ou non de construire les deux premières lignes d'un métro VAL à Bordeaux est ouvert. Selon les plannings développés dans le dossier d'enquête, le démarrage du chantier est prévu dans le courant de l'année prochaine. Sa livraison fin 1996 début 1997.

Les dossiers sont disponibles dans les sept lieux suivants : au siège de la Communauté urbaine, esplanade Charles-de-Gaulle, à Bordeaux-Mériadeck ; à l'hôtel de ville de Bordeaux, place Pey-Berland, bureau d'accueil, entrée métro 6 ; à l'hôtel de ville du Bouscat, place Gambetta ; à la mairie de quartier du Grand-Parc, place de l'Europe ; à la mairie de quartier de La Bastide (maison cantonale), 42, rue de Nuits ; à l'immeuble communal, 10 rue de Vilaris, au premier étage ; à l'immeuble communautaire, 13, place Amélie-Robé-Loën, à Bordeaux.

Un membre de la commission d'enquête recevra le public dans tous les lieux d'enquête les 25 septembre, 3 octobre, 11 octobre, 18 octobre, 24 octobre et 31 octobre, de 10 heures à 12 heures et de 14 heures à 16 h 30. Un membre de la commission recevra également le public les samedis 28 septembre et 26 octobre, de 10 heures à 12 heures, au siège de la CUB uniquement.

11 OCT. 1991

TRANSPORTS

« Dites non au métro »

Les opposants au métro ne désarment pas. Leur coordination appelle à exprimer des avis défavorables sur les registres d'enquête publique

La coordination des douze associations « contre le VAL et pour un véritable réseau de transports en commun dans la Communauté urbaine » a tenu hier une conférence de presse (1).

« Ce projet ne répond pas aux besoins en déplacements actuels et à venir de l'agglomération. Il ne fera croître la part des déplacements collectifs que de 2 %.

« Contrairement aux obligations de la loi, il n'a pas été réalisé un véritable plan de des déplacements urbains. Aucune étude comparative précise avec un autre système de transport n'a par ailleurs été réalisée.

« Le coût excessif du métro va amener une augmentation considérable des impôts communautaires. Ce projet a été élaboré dans une absence totale de concertation. Nous appelons donc tous les habitants et les élus à manifester leur opposition au métro sur les registres de l'enquête publique », a exposé Jean-Pierre Labroille au nom de cette coordination qui a vu le jour à la fin de l'année 1989.

« LE DOSSIER N'EST PAS BOUCLÉ »

Tour à tour, les représentants des diverses associations de la coordination ont ensuite pris la parole pour exposer tel ou tel aspect du dossier.

« Aujourd'hui, seulement 130 observations sont consignées sur le registre d'enquête de la mairie de Bordeaux. Les Bordelais ne se passionnent décidément pas pour ce projet qui engage pourtant leur avenir.

« Il est scandaleux que les habitants des vingt-cinq communes les plus concernées par les transports en commun et les moins favorisées par ce projet, n'aient même pas droit à l'information sur ce dossier qu'ils paieront comme les autres » a lancé Pierre Hurmic de Génération écologie.

« La consultation menée dans le cadre de cette enquête publique repose sur un dossier financier qui n'est pas bouclé. Si cette enquête ne tient pas compte des véritables coûts, nous la tiendrons pour nulle et non avenue » a exprimé Jean Paul Dugoujon pour la CFDT Cheminots.

« Le fait qu'on engage un dossier d'une telle ampleur sur une majorité d'une voix (NDLR : Allusion au vote du Conseil de la CUB du 19 juillet) ne nous semble pas moral », a dit Jean Pierre Labroille, pour Gironde Rénovateur. « Les élus ne doivent pas s'étonner d'être de plus en plus discrédités dans l'opinion », lui a répondu en écho un membre de l'assistance.

« Le choix du VAL n'est pas fait. Nous avons encore les moyens d'imposer le débat démocratique qui n'a pas eu lieu, ne serait-ce qu'en allant consulter les dossiers d'enquête et en s'exprimant » a conclu Jean Hervé Le Bars pour les Verts.

(1) Une coordination qui regroupe Aquitaine-Alternative, Arc-en-ciel, Association des riverains de la rocade de Pessac, CFDT cheminots, Confédération syndicale du cadre de vie, Fédération nationale des associations des usagers des transports, Génération Ecologie, Gironde Rénovateur, Organisation communiste libertaire, Union départementale CGT, Union fédérale des consommateurs, les Verts.

Le VAL plus fort que la CUB ?

Un universitaire bordelais vient de produire une étude sur le processus de décision dans le choix du métro VAL à la Communauté urbaine de Bordeaux

Dominique de Lange

Comment la Communauté urbaine de Bordeaux en est-elle venue à faire le choix du métro VAL ? Un universitaire bordelais, Jean Marais, s'est penché sur cette délicate question dans le cadre d'une étude générale sur le thème de l'intercommunalité commandée par le ministère de l'équipement (voir ci-contre).

Dans le contexte politique actuel, le directeur de l'Institut d'aménagement à l'université de Bordeaux 3 ne cache pas qu'il aurait préféré voir son rapport d'une trentaine de pages sur le métro demeurer encore confidentiel.

Le document reste d'ailleurs, pour l'heure, difficilement accessible et réservé à usage interne des services de l'équipement. Demain.

Le monde étant un village et Bordeaux une jolie maison (XVIII^e ?) pleine de courants d'air, l'indiscret est parvenu jusqu'à nous.

La synthèse de cette réflexion universitaire, qui a reposé sur des entretiens menés d'octobre 1989 à janvier 1990 avec des maires, des vice-présidents de la CUB mais également des techniciens et des fonctionnaires ayant approché de près ou de loin « le processus de décision », expose tout haut un certain nombre d'idées souvent avancées par les opposants au VAL.

On comprend, dans le contexte actuel, le souci de Jean Marais de chercher à ne pas voir son travail universitaire utilisé à des fins politiques. Cela étant dit, il assume pleinement la paternité de son travail.

« LE DISCOURS EUROCRITIQUE »

Le VAL est la décision d'un homme, Jacques Chaban-Delmas. « Nous, on s'enclaffe quand on parle du métro. En fait, on en parle très peu », dit un conseiller communautaire chabaniste au cours d'un entretien.

On pourrait multiplier les prises de position de ce genre qui semblent Jean Marais à qualifier le discours de Chaban vis-à-vis du métro de « prophétique ».

Comment Chaban en est-il venu à utiliser ce « mode de décision à l'arraché » sur ce dossier ?

Par goût personnel, répond l'universitaire, mais également pour des raisons historiques. Jean Marais revient alors sur les multiples tentatives avortées des services techniques de la CUB associée à ceux de

l'État d'imposer la mise en place d'un grand réseau de transport en commun en site propre depuis les années 1970.

Trois essais (m-4tro lourd, métro léger première génération puis tramway) qui se soldent tous par un échec. Les raisons ? Le manque de conviction des techniciens (on vit la période du tout-automobile et l'on se repose sur GERTRUDE), la peur des répercussions politiques (pas facile de cramer un métro à ciel ouvert rue Sainte-Catherine) et, enfin, l'obstacle financier.

Finalement, arrive le VAL. Et derrière lui, la grande machine Maitra.

Jacques Bonalieu s'est laissé convaincre par l'automatisme du VAL lors de sa visite à Lille au printemps 1988. Il est passé par-dessous le secrétaire général pour organiser une présentation à Chaban. Valérie n'est pas venue et le secrétaire général, Chaban a été séduit et il a dit : « Il faut se dépêcher », raconte un interlocuteur privilégié de l'universitaire.

EUROCRITIQUE - MÉTRO

En réalité, ce sont les techniciens de la CUB qui, les premiers, ont posé le VAL sur les rails bordelais, estime Jean Marais.

« La technique du tunnelier rendant le métro « indolore politiquement », la circulation automobile commençant à poser quelques problèmes, Maitra ayant la capacité d'apporter un outil « clé en main », et Jacques Chaban-Delmas étant obnubilé par l'équation Eurocrité - Métro, le VAL en vient à s'imposer.

Franchement réticent au départ devant ce projet, l'entourage chabaniste finit « par faire son métier non pas sur les enjeux techniques mais sur un souci d'image de marque » Et à l'idée d'Eurocrité.

« Les services techniques de la CUB sont, peu après, évincés de la démarche au cours de l'année 1987 à l'occasion d'une reprise en main par le secrétaire général de la CUB », écrit encore Jean Marais.

C'est, d'ailleurs, toujours M. Bonalieu qui, malgré sa retraite, est aujourd'hui à la tête de la « cellule métro », sorte de bunker à l'intérieur de la CUB.

Maitra étant capable d'assumer totalement le message du dossier, la majorité chabaniste étant décidée à mener le dossier à la manière d'une « blindering » de façon à ne pas trébucher sur la question du coût financier, plus besoin des services techniques. De ceux de la CUB comme de ceux de l'État.



Jean Marais, directeur de l'Institut d'aménagement à Bordeaux 3. Photo : B.-O., Stéphane Lefebvre

PERPLEXITÉ ET INDIGNATION

Pourrait, si cette politique a abouti au juillet dernier sur l'adoption de la première phase du métro, ce n'est pas un « triomphe » : « De vites interminables de la décision, étroitesse des majorités, absence totale de consensus, précarité, en définitive, de la décision, qui nepe soumettent un certain nombre de projets urbains et même la possibilité des collectivités locales ».

Le constat est dur : « Le discours prophétique a dérapé en fléchissant en différant les réponses qu'attendait les réalités et, notamment, les réponses financières », estime Jean Marais.

On ne s'étonne pas sur la production progressive « d'idées justificatives à posteriori », sur le « spleen des technocrates », sur l'étonnante variabilité des votes de « l'opposition », sur la lutte entre les partisans d'un métro structurant pour l'agglomération et d'un métro « au fil de l'eau » plus spécifiquement bordelais.

« Plus que la décision elle-même c'est son processus qui est jugé « hallucinant » selon le terme même d'un vice-président de la Communauté.

De la perplexité à l'indignation, toute la gamme des états d'âme peut être employée pour dépeindre les réactions de nos interlocuteurs face au cheminement de la décision ».

« Les structures mêmes de la CUB se prêtent-elles à une décision responsable de cette échelle ?

Jacques Chaban-Delmas avait-il d'autres alternatives, étant donné le caractère politiquement impopulaire de la CUB, de procéder ultérieurement pour faire avancer un dossier de cette envergure ?

Voici quelques-unes des questions

que pose le chercheur au travers de cette étude.

Il devrait donner les réponses à l'occasion d'un colloque à audience restreinte, organisé en mars prochain à Bordeaux, au cours duquel tous les universitaires ayant pléché sur ce sujet de l'intercommunalité apporteront la conclusion à leurs travaux.

Une étude commandée par l'équipement

Jean Marais a réalisé cette étude dans le cadre d'une commande du Plan urbain, qui est un organisme de recherche du ministère de l'équipement. Une vaste étude sur l'intercommunalité avec comme thèmes de réflexion l'économie, la politique de logement et les transports. Avant plus spécialement en matière de Vaux transports, Jean Marais a choisi en 1988 de s'attacher au mé-

tro bordelais, de façon à saisir comment existent fonctionnent les rapports entre les communes de la CUB à cette occasion. Ces travaux donneront lieu à un colloque organisé par le CPAU (conférence permanente sur l'aménagement et l'urbanisme) en mars prochain, à la maison des sciences de l'Université d'Aquitaine.

Un colloque financé par le Conseil régional.

15 OCT. 1991

TRANSPORTS

Dominique Bardinet et le VAL

L'ancien PDG de la SA Bardinet n'est pas d'accord avec la façon dont le métro VAL a été « imposé ». Il s'en est ouvert auprès de la commission d'enquête d'utilité publique

Dominique Bardinet, ancien PDG de la SA Bardinet et actuel président-directeur général de la Dillon (une filiale), vient de faire parvenir une lettre aux commissaires enquêteurs chargés du dossier métro dont nous publions ci-dessous quelques morceaux choisis.

« Comme chef d'entreprise, j'ai consulté bon nombre de responsables d'entreprises importantes, situées dans les zones industrielles de la périphérie. Ils sont atterrés de n'avoir jamais été consultés sur le sujet... Mon groupe sait que les impôts bordelais sont déjà les plus élevés de France. Nos entreprises risquent de payer le VAL, alors que leur personnel ne l'utilisera que très faiblement pour se rendre au travail. Un beau métro avec personne dedans, voilà ce qu'on risque de s'offrir... Comme Girardin, je constate que le Métro est devenu une affaire de prestige dans le ridicule combat de coqs entre « étrocités », alors que des villes dynamiques (comme

Grenoble ou Strasbourg) s'en passent... »

« Comme homme de principe, je n'aime guère la façon dont le choix en faveur du VAL de Matra a été imposé, sans concurrence, sans alternative... Ce n'est guère démocratique et laisse une odeur un peu suspecte... Comme financier, c'est la première fois que je vois décider un énorme investissement sans que le

montant total soit connu, et sans que le processus et les délais du financement soient établis. En trois mots, c'est « chat en sac ». Comme citoyen, je n'apprécie pas que les enquêteurs n'aient pas prévu d'accueillir les observations des citoyens de la CUB hors Bordeaux... Comme poète, je vous invite à faire lire à nos élus la fable de La Fontaine : « La grenouille qui veut se faire aussi grosse que le bœuf ».

MÉTRO

Favorable et sans réserve

La commission d'enquête sur l'utilité publique du métro a rendu son rapport avec un avis favorable et sans réserve. Les opposants de Trans'cub dénoncent un manque manifeste d'objectivité

Benoît Lasserre

La commission d'enquête sur l'utilité publique du métro, présidée par Raymond Luys, a rendu son rapport au préfet le 29 novembre au soir.

Ce rapport a été rendu public hier matin. Il émet un avis entièrement favorable, sans aucune réserve.

Rappelons tout d'abord que l'enquête, qui s'est déroulée du 23 septembre au 31 octobre, a déplacé 3 365 visiteurs. 2 712 observations ont été portées sur les registres placés en six endroits (cinq à Bordeaux et un au Bousscat). 1 354 étaient favorables au projet du métro, 1 165 y étaient hostiles et 193 restaient neutres.

La commission n'omet pas de mentionner la pétition de 4 650 signatures déposée par l'association Trans'cub le 31 octobre.

Après avoir, dans son rapport, exposé les observations favorables puis les observations défavorables, la commission rend son verdict sur près de dix pages.

Elle conteste tout d'abord le grief d'information insuffisante soulevé par les opposants au métro. 50 000 visiteurs se sont rendus à l'exposition des allées de Tourny, dit-elle, des brochures ont été distribuées, un stand métro était à la Foire de Bordeaux et, enfin, « Sud-Ouest » a consacré 130 articles au projet de métro sans oublier la presse nationale, la radio et la télé.

COUT RAISONNABLE

La commission reprend ensuite, point par point, les contre-proposi-

tions au métro mais aucune ne trouve grâce à ses yeux.

Ainsi le tramway léger est-il jugé inadapté à la voirie actuelle et le tramway sur quais trop éloigné du centre. L'augmentation du nombre de bus ne suffirait pas et contribuerait au contraire à asphyxier davantage le centre ville.

Quant à l'interdiction de la circulation en centre ville, elle semble irréaliste, le Français étant l'Européen le plus attaché à sa voiture individuelle. Répondant à l'observation qui déplore que les stations de métro soient trop éloignées les unes des autres, la commission note que les arrêts de bus le sont tout autant.

Concernant les risques que comportent les travaux en sous-sol, la commission observe que tous les travaux de canalisation effectués par la CUB se sont déroulés sans incident et que les appareils utilisés ont fait la preuve de leur efficacité.

Sur le financement, la commission estime que les bilans apportés par les opposants ne sont pas sérieux. L'augmentation de 2,18 % de la fiscalité directe paraît raisonnable aux yeux de Raymond Luys et de ses collègues de la commission. Le coût des travaux ne leur semble pas excessif, d'autant plus que l'État versera une subvention de 650 millions de francs.

D'ailleurs, rappelle la commission, les autobus et les tramways sont des moyens de transport généralement déficitaires.

La commission note enfin que le métro permettra une relance de l'économie locale en prenant l'exemple de Lille où 2 000 emplois ont été créés grâce au VAL.

A Trans'cub, on ne s'est étonné que de cette absence de réserves.

« Nous nous doutions que la commission rendrait un avis favorable, explique le président de l'association Denis Teisseire, mais de là à imaginer une telle parodie, il y avait un pas que nous n'osions pas franchir. Pas la moindre objection, pas la moindre réserve n'ont été accueillies ce qui rend ce rapport suspect. Il y a un manque manifeste d'objectivité et un parti pris évident.

« Ce rapport, poursuit Denis Teisseire, légitime la défiance et les graves réserves que nous avons émises au vu des pratiques de la commission contraires au texte et à l'esprit de la loi : refus de débats publics, de fournir les documents, d'étendre la durée et le champ de l'enquête. »

Trans'cub affirme donc sa volonté de continuer d'attaquer, jugeant qu'il y a désormais encore plus de raisons de le faire.

« Oser écrire que le sous-sol ne présente pas de danger et que les travaux de la CUB se sont déroulés sans incidents. La commission a-t-elle oublié ce qui s'est passé avec Belpégor boulevard Wilson ou avec Bousscat au Bousscat. Quant au secteur sauvegardé, il est purement et simplement écarté de l'enquête. Or, peut-on écarter une question d'une telle importance ?

La commission nous reproche de ne pas être sérieux dans nos contre-propositions. Je ne sais pas qui est le moins sérieux des deux », conclut Denis Teisseire qui affirme que quatre Bordelais sur cinq sont contre le métro VAL et que l'enquête publique, à l'évidence, est à refaire.

Côté communiste, on ne se montre guère surpris non plus de cet avis favorable. Et on y voit là le résultat de la collusion entre Chaban et les socialistes.

« Quoi qu'il en soit, ajoute Jean Barrière, le combat contre le métro continue et nous allons nous concerter avec les autres opposants au métro pour examiner toutes les possibilités de recours. Cela dit, si le métro se fait, il faudra faire avec mais rien n'empêchera de le compléter, par exemple, avec la ligne de ceinture ferroviaire que nous proposons de réveiller. »

Quant aux Verts, par la voix de Marie-Claude Noël, ils pa- « d'ersatz de consultation démocratique » et attendent désormais données financières précises que le tracé.

« Il faut trouver une alternative la voiture et la trouver vite. »

□ METRO BORDELAIS : LES APPELS D'OFFRES POURRAIENT ETRE LANCES AU 2EME SEMESTRE 92.

Le 19 juillet 91, le Conseil de la Communauté Urbaine de BORDEAUX désignait le groupe FIT INGENIERIE FINANCIERE ET GRANDS TRAVAUX (Crédit Lyonnais, Compagnie BTP, Crédit National, et Crédit Foncier de FRANCE) en tant que chef de file de la future société concessionnaire du métro bordelais (cf. N° 833). Celle-ci, dont le capital sera détenu à 51 % par le groupe FIT (autres partenaires : MATRA 15 à 20 %, CGFTE, SEM GERTRUDE et BPA), sera officiellement constituée en tout début d'année 92, la convention la liant à la CUB devant être signée dans la foulée. Autre élément favorable au dossier: "l'avis favorable et sans réserve" rendu fin novembre au préfet par la Commission d'Enquête sur l'utilité publique.

Les premiers mois de l'année 92 seront consacrés à la réalisation d'une étude complémentaire menée sous la houlette de la CUB et de la société concessionnaire, l'objectif étant de déterminer avec précision le coût du projet et sa compatibilité avec les finances de la CUB. Le taux de croissance maximal pour l'imposition communautaire a été fixé à 2,18 % par an pendant les années de construction. Remise de l'étude, dans le courant du 2ème trimestre 92. Sous réserve de résultats favorables et d'une approbation par le Conseil de la CUB, les appels d'offres pour les lignes A et B pourraient être lancés au début du 2ème semestre.

Rappelons que le coût global des 2 premières lignes du métro (1ère phase) était estimé l'an dernier à 5,3 milliards de francs 91 (cf. N° 804). Avec la 2ème phase - extensions de VICTOIRE vers le campus de TALENCE, de RAVEZIES vers LES AUBIERS et du CHR vers MONDESIR - , le projet représenterait près de 8 milliards de francs.

Trois lignes de VAL

Tel que nous avons pu le reconstituer à l'issue de la réunion d'hier, le nouveau tracé du VAL ressemble fort à celui que nous avons publié dans notre édition du 27 juin. Ce document n'est cependant pas officiel et doit donc être considéré avec précaution.

L'abandon de la desserte du Grand-Parc et de Ravezies via Paul-Doumer (stations qui figurent dans l'avant-projet détaillé soumis à enquête publique) est confirmé. Quant aux stations Gaviniès et CHR, elles ont été repoussées à une phase ultérieure.

La grande nouveauté du VAL présenté hier tient dans la création d'une troisième ligne. La ligne A part des Quinconces pour rejoindre le Campus via Comédie, Saint-Projet, Victor-Hugo et Victoire. La ligne B relie Thiers-Galin (rive droite) à la préfecture en passant par les Quinconces. Enfin la ligne C part de la gare Saint-Jean pour aller place de la Victoire. Ces trois lignes ont respectivement été chiffrées à 2,1 milliards de francs, 2,6 milliards de francs et 800 millions. Soit une enveloppe globale, pour la première phase, de 5,5 milliards de francs. Et une pression fiscale de 1,7 point.

L'ensemble de cette première phase devrait être réalisée à l'horizon 1998-1999 et 2002 pour ce qui concerne la liaison Campus, cette dernière nécessitant la mise en route de la procédure APS, APD et enquête d'utilité publique. La grande majorité du tracé passe en souterrain, à l'exception de la dernière ligne droite vers le campus réalisable en surface à partir de l'église de Talence.

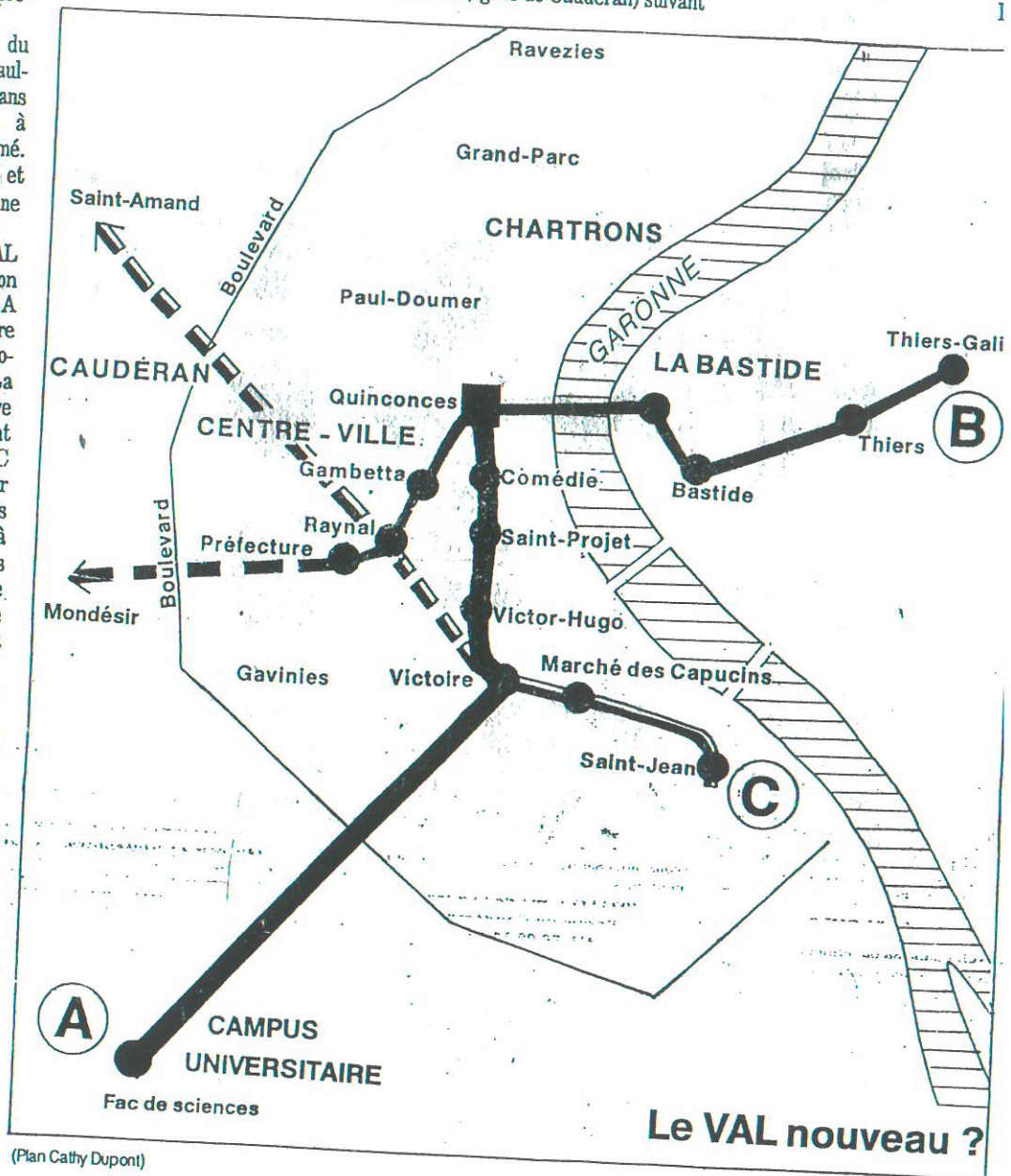
Les options tramway et megabus en site propre, notamment sur le tracé de l'ex-DSO (desserte sud-ouest), n'ont pas été retenues dans cet ultime plan des déplacements urbains. Les techniciens ne trouvant visiblement la réponse aux exi-

gences du trafic que dans la solution VAL.

La deuxième phase du projet consiste en la prolongation des lignes B et C (en pointillé sur notre plan). A partir de la station préfec-

ture, la ligne B sera prolongée jusqu'à Mondésir via le CHR. Quant à la ligne C, arrêtée dans un premier temps à la Victoire, elle se prolongera ultérieurement jusqu'à Saint-Amand (église de Caudéran) suivant

un tracé dont nous n'avons pas de détail hier. Aucune information cise ne nous est parvenue hier sur calendrier et le coût des travaux de cette deuxième phase.



La dernière carte du métro

Le bureau de la Communauté urbaine se réunit ce matin pour examiner le plan des déplacements urbains préparé pendant l'été, comme une sorte d'ultime joker dans la longue partie du métro-VAL engagée depuis 1986

Dominique de Laage

L'heure de la rentrée a sonné pour les grands dossiers bordelais, en sommeil depuis cet été. Parmi eux, l'un des plus attendus est certainement celui du métro. Ce lundi matin, une réunion du bureau de la Communauté urbaine est programmée sur le sujet. Pour les élus communautaires qui, en 1986, avaient engagé avec une belle unanimité (les communistes exceptés) l'agglomération sur le chemin du métro-VAL, le bout du voyage approche. Il leur reste quelques semaines, en effet, pour mettre définitivement le dossier sur les rails, le différer, l'enterrer.

Administrativement, tous les obstacles sont pratiquement levés pour que le préfet puisse prononcer dans les délais légaux (avant fin octobre) la déclaration d'utilité publique permettant à Jacques Chaban-Delmas de donner son feu vert au lancement de la procédure d'appel d'offres auprès des entreprises par la société concessionnaire (le groupe FIT).

En réalité, si tout se passait pour le mieux dans le meilleur des projets, le dossier VAL n'aurait logiquement plus besoin d'être soumis aux élus de la CUB avant au moins un an. Date à laquelle il ne resterait plus à l'assemblée communautaire — une fois connus les résultats de l'appel d'offres — qu'à se prononcer sur la signature du « contrat de concession ». Lequel sonnerait le démarrage des travaux.

UNE ACCUMULATION D'ERREURS

Au mois de juin dernier, en cherchant à recréer le consensus politique autour du VAL par un nouveau tracé de la première tranche au bénéfice du campus, Chaban espérait ne pas avoir à attendre la dernière minute pour reprendre l'avantage. On se souvient comment ses collègues socialistes du bureau l'avaient empêché in extremis, le 26 juin, d'annoncer publiquement la « renaissance » du VAL, réclamant de

disposer d'un vaste « plan des déplacements urbains ».

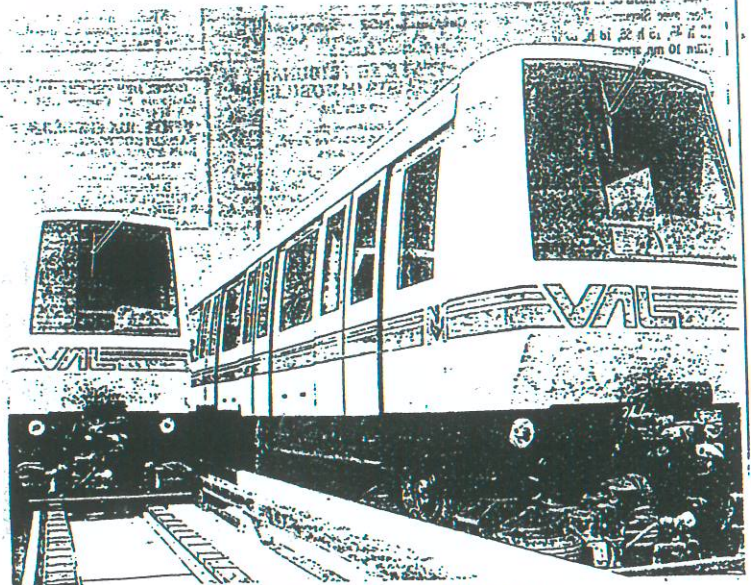
C'est sur ce document que les services de la CUB ont planché tout l'été et qui va être présenté ce matin au bureau. Depuis le temps que le problème des transports est à l'étude sur la CUB, gageons que les élus n'apprendront rien de fondamentalement nouveau ce matin. La remise en question du VAL, adopté dans l'enthousiasme en 1986, a véritablement pris naissance dans la foulée de l'affaire des Girondins quand la solidarité de gestion communautaire a commencé à s'affaiblir et même temps que le leadership politique de Chaban.

Longtemps contenus par Michel Sainte-Marie, les germes d'une opposition socialiste au VAL existaient en fait depuis l'origine. Ardemment nourrie par une association puissante ses racines dans le terreau écologiste et alternatif, TransCUB, l'opposition au « chantier du siècle » ne devait cesser de se renforcer. Trouvant ses meilleurs arguments dans la dégradation des finances de la CUB mais aussi dans l'entêtement des conducteurs du dossier à accumuler les erreurs d'instruction.

Cet ultime plan des déplacements communautaires peut être interprété comme un désaveu infligé par Chaban lui-même à « son » Monsieur Métro, Jacques Boissieras. Depuis le temps que les détracteurs du VAL reprochaient, en effet, à la CUB d'avoir mis la charrue avant les bœufs en choisissant le VAL avant de réfléchir globalement à un plan de transports...

NOMBREUSES INCERTITUDES

Très discuté parce qu'il favorisait certaines zones de l'agglomération tout en confortant la position de certains élus, le tracé de cet équipement avait été revu une première fois en 1990 au bénéfice de la rive droite. Au mois de juin dernier, en faisant du campus une nouvelle priorité au détriment de Ravezies, du Lac et de Mérignac, Chaban a donc cherché à créer l'électrochoc néces-



Le VAL joue sa dernière carte, ce matin, en bureau de CUB (Cliché S.O.)

saire pour réconcilier définitivement l'agglomération avec ce projet. Un rééquilibrage accueilli favorablement mais qui, on l'a vu, n'a tout de même pas suffi. Notamment pas ce qu'on estimait qu'il ne suffisait pas d'amener le VAL jusqu'aux portes du campus mais bien de le faire entrer à l'intérieur du domaine universitaire.

L'été est passé depuis. Dans quel état d'esprit sont maintenant les collègues socialistes du président de la CUB ? L'ultime correction du tracé et une présentation du dossier conforme à leurs desiderata suffiront-elles à maintenir la tête du VAL hors de l'eau ? C'est ce qu'on devrait savoir très prochainement.

Une chose semble acquise : Chaban s'est engagé à ne plus faire passer le dossier en force, ainsi qu'il l'avait fait en juillet 1991 lors de la désignation par la CUB du concessionnaire (à une voix de majorité). Si

la réunion de ce matin ouvre la perspective d'un consensus — même minimum — on peut s'attendre à l'organisation dans les semaines qui viennent d'un nouveau vote-métro dans l'enceinte de la Communauté. Dans le cas contraire, l'ajournement ou l'abandon du VAL ne devrait pas tarder non plus à être annoncé. En attendant ces consultations de la dernière chance, tous ceux qui ont œuvré en faveur de ce dossier depuis de longues années, chez Matra-Transports, à la CUB et au sein du groupe FIT, croisent les doigts sans plus oser faire de pronostic. Car les incertitudes planent en nombre au-dessus du chantier du siècle.

Parmi toutes ces incertitudes, la situation financière de l'agglomération est jugée la plus grave. Pour emporter l'adhésion, le nouveau plan de déplacements urbains en est réduit aujourd'hui à devoir en proposer toujours plus avec de moins

en moins de moyens. L'affaiblissement politique de Jacques Chaban-Delmas et des barons socialistes comme Michel Sainte-Marie ou Pierre Brana, de plus en plus sensibles aux voix des écologistes, sont également une source d'inquiétude.

Enfin, dans l'hypothèse même d'une relance immédiate du dossier avec un tracé revu, corrigé et rephrasé, beaucoup se demandent jusqu'à quel point pourront être conduites ces modifications dans le cadre étroit du schéma déjà soumis à enquête d'utilité publique. Les mêmes redoutant de devoir reprendre la procédure au départ, « rien ne vieillissant aussi vite et mal que les grands chantiers », comme on a déjà pu le constater à Bordeaux.

Bref, le VAL joue actuellement son va-tout à Bordeaux. A Toulouse, la première ligne devrait être inaugurée l'an prochain.

Le VAL rame toujours

Le retour du consensus autour du VAL n'a pas encore eu lieu. Les élus du bureau de la CUB se sont donné jusqu'au 16 octobre pour se prononcer définitivement

Dominique de Laage

La réunion sur le VAL a duré deux heures hier matin. Convoqués depuis juin dernier, certains membres du bureau de la CUB ont tout de même trouvé le moyen d'arriver en retard. La faute aux embouteillages. Ce qui ne pouvait constituer meilleure entrée en ma-

tière à l'exposé de cet ultime « plan des déplacements urbains », concocté durant tout l'été par les services de la CUB.

« Je crois que mes collègues ont été impressionnés par la qualité du travail présenté ce matin. Maintenant, il leur reste à dire oui ou non. Ils ont jusqu'au 16 octobre pour réfléchir. Le bureau se réunira à nouveau ce jour-là sur la question du

métro », a déclaré Jacques Chaban-Delmas à l'issue de la séance de travail.

A la suite de la réunion du 26 juin au cours de laquelle Chaban avait inscrit la desserte prioritaire du campus pour tenter de recréer le consensus politique autour du VAL, on se souvient que ses collègues socialistes l'avaient empêché de crier victoire trop vite. Réclamant, avant

de se prononcer définitivement, de disposer d'un « plan des déplacements urbains » (voir notre édition d'hier).

C'est seulement vendredi, tard dans la soirée, que ce document sensé remettre le projet VAL sur les rails a été communiqué à l'ensemble des vice-présidents de la Communauté urbaine. La réunion d'hier a donc principalement consisté en la

découverte de ce plan de déplacements. Après l'exposé de Thierry Guichard, directeur des services techniques de la Communauté, il semble que les débats aient été brefs, chacun se réservant le temps de « digérer » le gros pavé dont on venait de prendre connaissance avant que de s'exprimer définitivement.

C'est ainsi qu'une prochaine réunion du bureau a été fixée au 16 octobre. Rappelons que si les élus de la CUB veulent engager les travaux au plus vite, dans le cadre de l'avant-projet détaillé qui a déjà été soumis à enquête d'utilité publique, ils ont jusqu'à la fin octobre pour reconstruire le consensus politique autour du VAL. Le préfet ayant lui-même jusqu'à cette date pour prononcer la déclaration d'utilité publique sur les deux lignes Saint-Jean - Ravezies et Thiers-Galin - CHR.

CAMPUS : VALADE ET ROUSSET D'ACCORD

Aucune information officielle n'a été donnée hier à l'issue de cette réunion. Nous avons pu néanmoins reconstituer — dans les grandes lignes — la nouvelle mouture du VAL (voir ci-contre).

On croit savoir que seul Noël Marnière aurait remis en cause le travail de la CUB, estimant que ce nouveau plan des déplacements urbains ne correspondait pas à ce qu'il attendait. Le maire de Bègles ne voyant dans cette ultime copie qu'un dossier de plus pour amener les élus à la décision du VAL.

Pierre Brana se serait quant à lui montré satisfait du travail réalisé, tout au moins dans sa forme. On se souvient que le maire d'Eysines avait été l'un des plus à réclamer un document irréprochable, avant l'été. Comme ses collègues, Pierre Brana ne s'est pas exprimé sur le fond hier, notant simplement le peu de cas fait au franchissement des barrières dans ce plan de déplacements.

Alain Rousset aurait regretté que Pessac soit si peu concerné par ce nouveau tracé. Jacques Valade serait tombé d'accord avec le maire de Pessac pour dénoncer l'arrêt brutal de la ligne aux portes du domaine universitaire. Les deux élus réclamant que tout le campus soit desservi.

Quant à Michel Sainte-Marie, très silencieux durant cette matinée de travail, il ne serait intervenu qu'au moment de l'examen des sources de financement possibles. A l'évocation d'un éventuel soutien du Conseil général, il aurait rappelé à ses chers collègues la campagne anti-VAL du PS lors des dernières cantonales.

Métro...métropole



En faisant le choix d'un réseau associant étroitement bus et métro, la métropole bordelaise se tourne résolument vers l'avenir.

Confrontée comme toutes les grandes métropoles à une paralysie croissante de la circulation en centre-ville, à une augmentation des besoins de déplacement de toutes natures, l'agglomération bordelaise a choisi une solution répondant à ses enjeux de développement économiques tout en privilégiant la qualité de vie.

A l'orée de l'an 2000, un nouveau réseau de transports collectifs sera créé, conjuguant deux modes : l'actuel réseau bus qui sera réorganisé et modernisé auquel viendra se coordonner un réseau de métro léger VAL comprenant deux lignes en correspondance.

Dès l'ouverture des premières lignes, les voyageurs bénéficieront d'un système de transport moderne, pratique et efficace leur assurant une plus grande liberté dans leurs déplacements et leur procurant confort de vie et agrément.

Quelques années après la mise en service, la prolongation des deux lignes initiales de métro et la réorganisation adéquate du réseau bus étofferont un réseau de transport à la hauteur des ambitions de la grande métropole bordelaise.



Le nouveau visage du réseau

Le réseau se structurera autour de deux lignes de métro mises en parfaite correspondance avec les lignes de bus réaménagées, les dessertes SNCF et le réseau inter-urbain d'autocars.

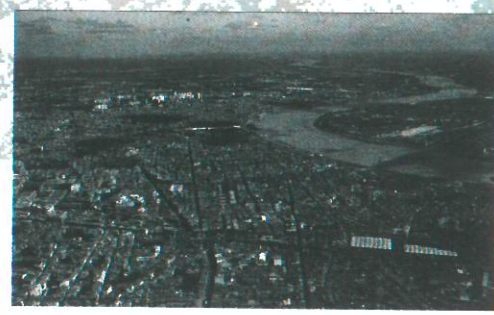
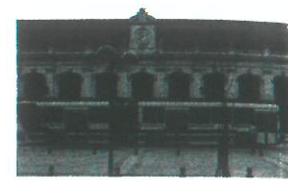
La mise en service de la première ligne et d'une partie de la deuxième ligne est prévue en 2001.

La première ligne reliera Thiers-Galin à Préfecture via Quinconces, comptant six stations exploitées dans la première phase. La deuxième ligne desservira Victoire depuis les Quinconces et comportera cinq stations.

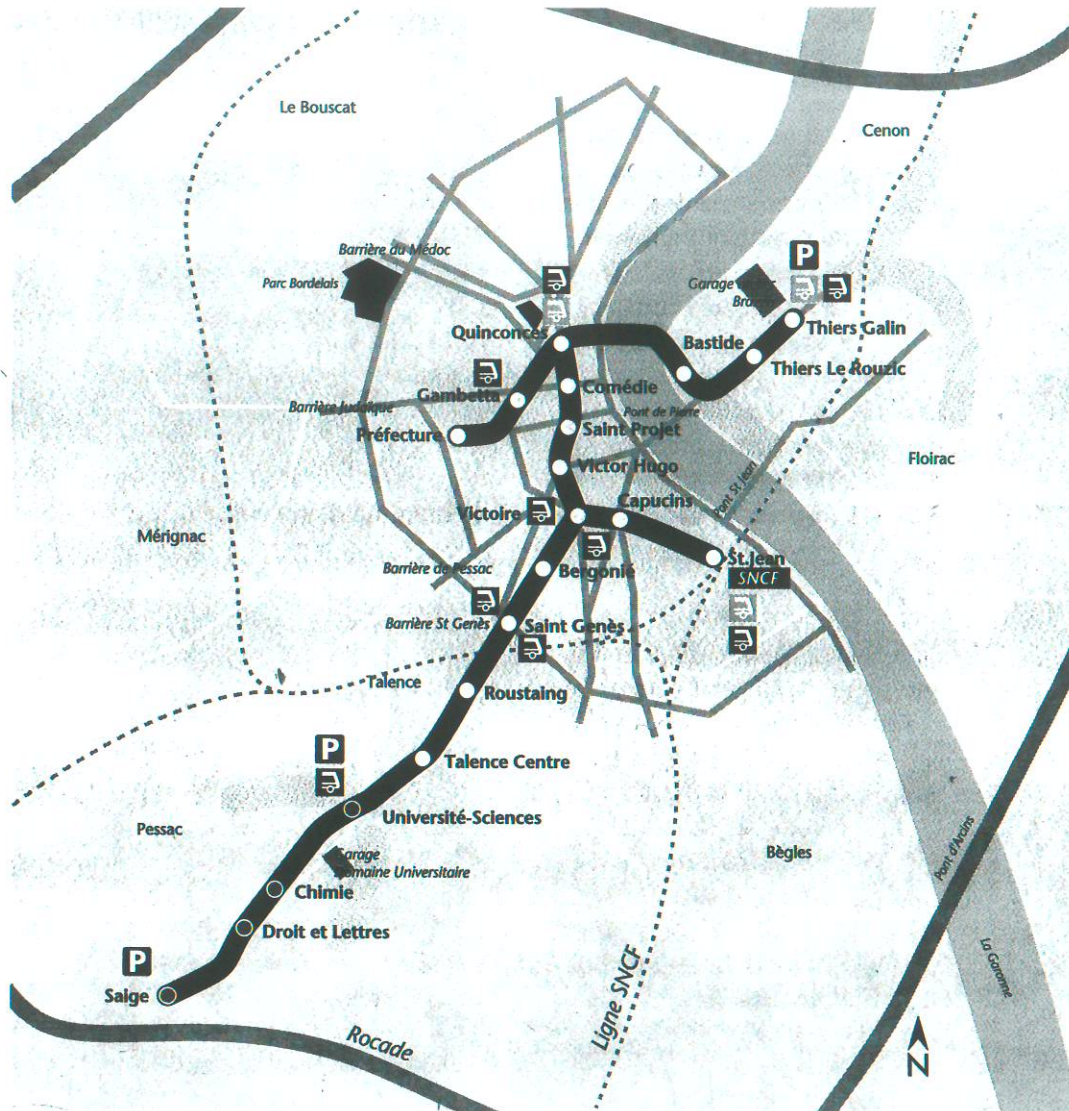
Par la suite, une seconde partie du réseau sera mise en service dès 2004 reliant d'une part, Quinconces au Domaine Universitaire avec un terminus à Saige et une desserte totale de treize stations, et d'autre part, Quinconces à la gare Saint Jean par Victoire.

De plus, un important programme d'équipements du réseau bus comprenant des aménagements de couloirs, de points d'arrêt et de systèmes de priorité aux carrefours accompagnera la réorganisation des lignes en vue d'améliorer la rapidité de déplacement et de faciliter les correspondances avec le métro et les autres modes de transport.

En tout, ce seront 13,8 Km de lignes de métro qui seront mis en service en 2004 dont 5,9 Km en 2001, mettant le centre-ville à moins de 10 mn du domaine universitaire, à 5 mn de la Rive Droite et à tout moment de la journée.



métro bus



- TRANCHE 1 : Mise en service 2001
- ligne 1 et ligne 2 : 5,9 km env.
- TRANCHE 2 : Mise en service 2004
- Prolongation ligne 2 :
- 6,3 km dont 1,3 km en viaduc
- et ligne 2 bis : 1,6 km env.
- Correspondance Métro - Interurbain
- Correspondance Métro - Bus
- Couloirs bus
- Parking associé au Métro
- Stations souterraines
- Stations aériennes

La convivialité d'un réseau moderne

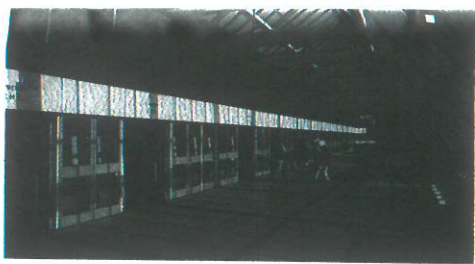
Les solutions retenues pour la constitution du réseau répondent aux attentes du voyageur en matière de transports collectifs. Le réseau sera convivial, moderne et confortable.

Le choix du métro correspond à une volonté d'harmonie avec l'environnement urbain. Les stations s'intégreront à la vie des quartiers et contribueront à leur animation.

De toute l'agglomération, des lignes de bus convergeront vers les points forts des lignes de métro tandis que seront construits des parkings, confortant l'attractivité de ce grand réseau unifié de transports urbains.

Tarifification unique et libre correspondance entre bus et métro séduiront le voyageur par une réelle simplicité d'utilisation au quotidien et une maîtrise nouvelle de ses choix de déplacement.





Élément fondamental du nouveau réseau, le métro léger automatique VAL a été conçu et développé par MATRA TRANSPORT en collaboration avec la Communauté Urbaine de Lille.

Depuis, de grandes métropoles françaises et étrangères l'ont adopté en réponse à leurs stratégies de développement des transports collectifs.

Silencieux et performant, le métro garantit à tous fiabilité et rapidité offrant des fréquences élevées.

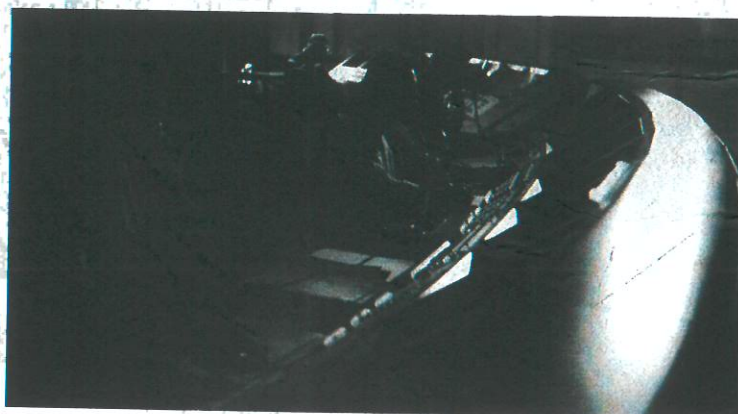
Le pilotage automatique des rames lui confère une souplesse d'exploitation hors pair et une grande capacité à s'adapter aux pointes de trafic.

Quand la technologie préside au bien-être...

Mais que serait un métro moderne sans une sécurité garantie ?

Les quais sont équipés de portes palières commandant l'accès aux voitures. Elles ne s'ouvrent qu'à l'arrêt complet du métro en station, laissant le passage aux voyageurs. Le métro ne redémarre qu'à la fermeture contrôlée de ces portes.

Une surveillance vidéo assure un regard attentif au personnel d'exploitation et de sécurité sur les quais, les escalators et les salles des billets depuis le "poste de contrôle" en liaison avec le personnel itinérant.



L'association de nombreux savoir-faire

La Communauté Urbaine de Bordeaux, responsable de l'organisation des transports collectifs de l'agglomération bordelaise, a décidé de confier à MB2, société concessionnaire désignée, la maîtrise d'ouvrage de la construction du métro léger VAL et la gestion du réseau.



MB2

a pour mission de construire le métro, de gérer le réseau de métro et de bus et de conseiller la Communauté Urbaine de Bordeaux pour la promotion du service des transports en commun urbains.

Pour cela, elle s'appuie sur la compétence de ses partenaires, CGETE, MATRA TRANSPORT et les établissements bancaires.

CGETE

exploitera le réseau ,

MATRA TRANSPORT

concepteur du métro léger VAL, en assurera la mise en place,

Le groupe des établissements financiers

apporte son savoir-faire spécifique dans le domaine du montage financier et contractuel de Grands Projets en concession.

MB2

a pour actionnaires :

- Le groupe des établissements financiers (51%) représenté par FIT Ingénierie Financière et Grands Travaux, Crédit Lyonnais, Crédit National, Crédit Foncier de France et Compagnie BTP,
- Le groupe exploitant (34%) représenté par CGEA, CGFTE et CFTA,
- Un industriel (15%) représenté par MATRA TRANSFINEX.

La construction de ce projet requiert la mobilisation de nombreuses autres compétences parmi lesquelles des bureaux d'études, des entreprises et des centaines d'hommes et de femmes de l'agglomération.

Le succès d'un grand projet tel que la construction de ce réseau, repose sur la complémentarité de savoir-faire souvent spécifiques, l'implication de tous et la bonne utilisation des compétences à disposition du projet.

LA
COMMUNAUTÉ
URBAINE DE
BORDEAUX
l'autorité organisatrice

pour les 27 communes de
l'agglomération bordelaise

définit la politique et organise
les transports collectifs urbains



l'exploitant du réseau

avec ses 1 700 personnes, assure
le fonctionnement et la qualité
du service aux 650 000 habitants
de l'agglomération bordelaise

**méTRO
bus**

M B 2
le constructeur du métro
le gestionnaire et
le promoteur du réseau

est la société concessionnaire
désignée qui assume
la responsabilité de
la construction et de la
gestion du réseau métro bus

**M A T R A
T R A N S P O R T**
le concepteur du
métro léger VAL

est responsable de sa mise en
place dans le projet et
de l'assistance à la maintenance
du système en exploitation

La construction du nouveau réseau de transport de l'agglomération représente un investissement de 6,05 milliards de francs (valeur 1991) pour le métro et de 0,377 milliard pour les bus et autres équipements.

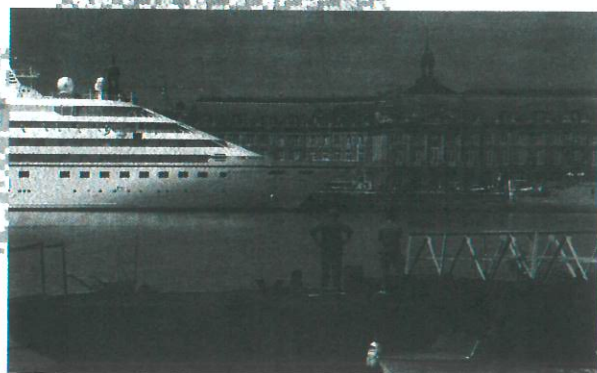
Pour financer cet investissement, la Communauté Urbaine de Bordeaux s'appuie sur le versement transport, sur une fiscalité adaptée et sur des subventions de l'État et des collectivités locales.

Le montant de l'investissement par habitant est comparable à celui des métropoles disposant d'un Transport Collectif en Site Propre telles que Grenoble, Lyon, Lille, Nantes ou Toulouse.


L'enjeu d'un tel projet pour l'ensemble de la population de l'agglomération bordelaise s'exprimera par une dynamisation du tissu industriel local, du bâtiment et de la construction.

Des emplois créés, une nouvelle qualité de vie en ville et l'accroissement des échanges dans toute l'agglomération sont les principaux bénéfices attendus de ce projet.

Un investissement à la hauteur des enjeux



L'avenir en chantier



Orchestrée par la société maître d'ouvrage MB2, la réalisation du nouveau réseau est une entreprise complexe qui nécessite préparation, expertises et études avant de se lancer dans les phases de construction.

L'objectif de l'année 1993 a été d'aboutir à une définition complète et homogène des ouvrages et équipements de l'ensemble des travaux.

Dès juillet 1993, les premières consultations des entreprises de génie civil ont été organisées. La signature du traité de concession entre la Communauté Urbaine de Bordeaux et MB2 est prévue pour la première moitié de l'année 1994.

De 1994 à 1998, le creusement des tunnels et la construction des stations se feront par les entreprises sélectionnées à l'issue des consultations. Planification des travaux, suivi des chantiers et installation du système VAL feront alors le quotidien de l'activité du projet. La mise en valeur du



patrimoine archéologique révélé par les travaux sera organisée en association avec la Communauté Urbaine de Bordeaux.

Une information et une communication permanentes sur le projet accompagneront la réalisation du chantier.

Deux années avant l'ouverture des premières lignes, débutera l'aménagement des stations et se poursuivra l'implantation des différents équipements : la période du gros œuvre s'achèvera et celle du second œuvre lui succédera.

A quelques mois de la mise en service, les systèmes mis en place seront testés pendant que commenceront à circuler les premières rames de métro : il s'agira de préparer l'exploitation du réseau.

En l'an 2000, les habitants de l'agglomération bordelaise découvriront le nouveau visage du réseau où bus et métro se compléteront.



Les tunnels

La construction de la ligne 1, Thiers-Galin, Quinconces, Préfecture

La ligne 1 est constituée d'un tunnel d'une longueur de 3,8 km. Il relie six stations : Thiers-Galin, Thiers Le Rouzic, Bastide, Quinconces, Gambetta, Préfecture ; la correspondance ligne 1 - ligne 2 s'effectue à Quinconces.

Le tunnel de cette ligne sera entièrement foré au tunnelier.

La construction de la ligne 2, Quinconces, Campus/Saige, St Jean

La première tranche est constituée par la section Quinconces-Victoire qui comporte cinq stations : Quinconces, Comédie, St Projet, Victor-Hugo, Victoire, réparties sur une longueur de 2,1 km.

Le tunnel correspondant sera dans sa quasi-totalité foré au tunnelier.

La deuxième tranche concerne la prolongation de la ligne 2 et la réalisation de la ligne 2 bis.

La prolongation de la ligne 2 est constituée par la section Victoire - Campus/Saige d'une longueur totale de 6,3 Km dont 3,1 Km en viaduc. Elle comporte neuf stations dont quatre stations aériennes : Université/Sciences, Chimie, Droit et Lettres, Saige.

Des solutions sûres et éprouvées pour traverser Bordeaux

La ligne 2 b Victoire - Saint Jean via la station Capucins est longue de 1,6 Km.

Le projet du métro comprend 20 stations et deux lignes dont la première tranche totalise 5,9 Km et la deuxième tranche possède une longueur totale de 7,9 Km.

Les procédés de creusement prévus tiennent compte des expériences acquises par la Communauté Urbaine de Bordeaux dans le cadre du programme de lutte contre les inondations.



Les stations

Les stations sont le plus souvent situées à moyenne profondeur (autour de 15 m) compte-tenu des niveaux géologiques reconnus.

Elles comportent 2 niveaux :
- le niveau mezzanine immédiatement sous voirie qui constitue une salle de billets et d'échanges
- le niveau des quais.

Exceptionnellement, certaines stations comportent 3 niveaux.

C'est le cas de la station Quinconces, station de correspondance des lignes 1 et 2.

Ces stations seront réalisées à ciel ouvert. Vitaines du métro, leurs études ont été confiées à différents architectes favorisant ainsi leur personnalisation. Les accès seront traités selon le même souci avec une priorité d'intégration dans l'environnement urbain. Enfin, elles participeront d'une homogénéité esthétique apportant confort, sécurité et bien-être aux voyageurs les utilisant.



Le système VAL

Outre ses performances techniques, le métro léger automatique VAL respecte l'environnement.

Electrique, il ne crée aucune pollution et se révèle être parfaitement silencieux.

De par son gabarit et la taille de ses équipements, le système VAL s'intègre parfaitement dans les centre-ville, préservant leur caractère historique et les paysages urbains, là où un métro lourd ou un tramway trouvent leurs limites.

Les réalisations dans les différentes métropoles ayant opté pour un métro léger VAL, notamment celle de Lille et plus récemment celle de Toulouse, ont confirmé la grande maîtrise acquise par les entreprises chargées de leur réalisation.



MB2, le constructeur du métro, le gestionnaire et le promoteur du réseau

MB2 est la société concessionnaire désignée pour la construction du métro et l'exploitation du réseau métro et bus.

Elle a pour mission de mettre en application le plan de Transports en Commun Urbains défini par la Communauté Urbaine de Bordeaux pour l'ensemble de l'agglomération.

Pour construire le métro et exploiter le réseau métro bus, MB2 s'appuie sur les savoir-faire complémentaires d'experts du génie civil et des systèmes, de spécialistes des transports collectifs et des finances.

Dans une phase préliminaire, MB2, en association avec la Communauté Urbaine de Bordeaux, réalise la finalisation des études techniques et économiques du réseau, aboutissant à l'élaboration du Traité de Concession.

Par la suite, de la construction du métro à la gestion du futur réseau, MB2 assumera ses responsabilités dans le cadre des engagements pris dans le Traité de Concession.

Elle sera garante de la qualité du service aux clients du réseau de transports en commun.

