

Arbres, déplacements, déchets : où en sont les grands dossiers ?

Xavier Sota, x.sota@sudouest.fr



L'opération « Plantons un million d'arbres », un plan de végétalisation massif, respecte le plan de charge fixé en 2020. ARCHIVES FABIEN COTTEREAU/SO.

La présidence de l'exécutif a changé à deux ans de la fin du mandat. Où en sont les engagements pris en 2020 ? Le point

Changement de tête à la tête de l'exécutif métropolitain. Christine Bost remplace Alain Anziani (lire nos précédentes éditions). En début de mandat, plusieurs dossiers ont été affichés comme priorités. On y retrouve les grands classiques de la Métropole : mobilité, déchets, eau, végétalisation... Et des crises qui se sont invitées, comme celle du logement qui appelle la mise en œuvre d'un plan d'urgence. Le point sur quelques dossiers emblématiques.

1 Arbres : dans les temps pour le million

En début de mandat, un plan de végétalisation massif a été lancé. Son nom : « Plantons un million d'arbres ». En sous-texte, plantés dans les dix prochaines années. Pour s'adapter au réchauffement climatique, les arbres servent à la lutte contre les îlots de chaleur, protègent et préservent la biodiversité, améliorent la qualité de l'air et le cadre de vie. L'objectif était volontairement ambitieux et, à ce stade, le rythme devrait permettre de répondre à l'ambition affichée. Quelque 367 732 arbres ont été plantés. « Ce compteur n'est pas exhaustif. [...] Il ne prend en compte que les arbres et les arbustes qui ont été déclarés, localisés et plantés. Il n'inclut pas la régénération naturelle de l'écosystème forestier. Il ne prend également pas en compte la mortalité très variable des plants. Les facteurs sont multiples : sécheresse, qualité et conditionnement des plants, type de sol, exposition, date de plantation... Le taux de perte moyen est estimé à 15 % par an », indique Bordeaux Métropole.

2 Déplacements, le ressenti et le réel

À la fois un dossier majeur et un caillou dans la chaussure pour la Métropole. Les déplacements, c'est comme la météo, il y a la température ressentie et la température réelle. Sur le volet bouchons, on relève un léger mieux à la suite du bouclage à deux fois trois voies de la rocade. Fin 2023, on y enregistrait 14 % de bouchons en moins.

La circulation dans la ceinture de la rocade a elle aussi évolué avec la mise à deux fois une voie des boulevards sous la pression du maire de Bordeaux. On y enregistre une baisse de la pollution, un boum du vélo, un gain de temps pour les transports en commun. À ce jour, personne n'ose plus défendre un retour en arrière. Sur le volet transports en commun, priorité a été donnée aux bus plus qu'à une extension du tram, quoique des études de faisabilité aient été relancées pour la ligne B vers le campus, Gradignan et Saint-Médard. Le réseau de bus a été revu, lui, de fond en comble dans la Métropole. À l'extérieur, les lignes de car express sont amenées à se développer. Celles à destination de Créon et Blaye sont en service. D'autres vont suivre vers le Sud-Gironde et le Bassin, notamment.

Autre gros morceau, le bus express entre la gare Saint-Jean et Saint-Aubin. Les travaux sont en cours pour un lancement dans le semestre. Problème, la livraison des 40 bus électriques accusera un an de retard. Par ailleurs, une étude « d'opportunité » a été lancée sur le métro, un projet défendu par Métropole commune(s), la minorité.

3 Des trains à toute vitesse

La priorité du mandat, c'est le RER métropolitain. L'idée est d'améliorer la desserte en train avec, à terme, une fréquence des trains à la demi-heure, des liaisons interurbaines directes, sans changement en gare de Bordeaux. Le projet en cours de déploiement en Gironde compte parmi les plus avancés du pays. Le premier acte de la nouvelle présidente Christine Bost a d'ailleurs été de signer la demande de labellisation du projet. Elle ouvre droit à des crédits de l'État. Combien ? Mystère. La Métropole lui consacre 175 millions d'euros (le prix d'un stade) pour un projet qui en coûte près de 600 millions, cofinancé par la Région Nouvelle-Aquitaine, l'État et le Département de la Gironde. À noter la mise en place d'une offre tram + RER, qui permet aux habitants de la Métropole d'utiliser tous les moyens de transport avec le même ticket.

Autre dossier, le Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO). S'il a suscité de vives tensions entre écologistes et socialistes, le projet est sur les rails avec en premier lieu les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) qui serviront la LGV et le RER. La LGV coûte 14 milliards d'euros, la part de la Métropole s'établit à 372 millions d'euros. Dans les colonnes de « Sud Ouest », Étienne Guyot, le préfet de région, a confirmé le calendrier du projet ferroviaire et son plan de financement. Subtilité : en cas de dérapage budgétaire du GPSO, la Métropole a négocié de ne prendre en charge que ceux liés aux seuls AFSB.

4 Régie de l'eau, déchets, ponts...

Autre marqueur fort de ce mandat, le passage en régie publique des services de l'eau (avant l'assainissement prévu en 2028). Une bascule qui n'a pas été sans remous. « L'eau continue à couler du robinet », s'amuse un élu de la majorité. Parmi les grosses difficultés de la régie, l'état des 3 200 km de canalisations. 20 % de l'eau potable injectée dans les réseaux de l'agglomération de Bordeaux se perd avant d'atteindre les robinets des habitants. Soit 10 millions de mètres cubes perdus chaque année. Ce qui appelle de lourds investissements. De ce fait, la baisse de la facture, brandie en objectif, non en promesse, n'est pas d'actualité. La régie table sur une tarification « plus juste », le prix du m³ est désormais fixe et chaque ménage paiera selon sa consommation réelle. Sur le volet déchets, un nouveau système de collecte de tri a été mis en place, avec pour objectif de baisser la quantité de déchets. La Métropole entend réparer « l'injustice » qui faisait que les non-métropolitains paient le traitement de la tonne de déchet 50 % plus cher. Une société publique locale a été créée avec les 15 syndicats girondins pour parvenir à un coût unifié.

Autre dossier important, l'inauguration à l'été du pont Veil. Un vieux feuilleton qui arrive à son terme. Un autre s'ouvre : celui de ses débouchés, avec l'objectif de prolonger la ceinture des boulevards sur la rive droite. L'ouvrage viendra soulager le pont de pierre qui a besoin de subir de gros travaux. Ils démarreront à l'été 2025 et s'étaleront jusqu'en 2029. Budget : 50 millions d'euros.

Parmi les grosses difficultés de la régie de l'eau, l'état des 3 200 km de canalisations

Publié le 27/03/2024 – Sud-Ouest – Xavier Sota