

Mobilité : Bordeaux Métropole renforce ses moyens sur la Garonne

ÉCOSYSTÈME

MERCREDI 17 JUILLET 2024

Par [David Morel](#)



Envoyer des noms d'oiseaux n'est pas forcément mauvais cygne : après la « Linotte », le deuxième exemplaire sera baptisé « Sittelle ». Crédit : DM

Bordeaux Métropole vient de recevoir le premier exemplaire du « Bato », un navire qui vient enrichir la flotte des BatCub. Capacité en hausse, propulsion à terme 100% propre, lignes supplémentaires : anatomie d'une avancée sur le fleuve.

Mardi 16 juillet, 10h30 heures tapantes, quai rive gauche à Bordeaux. Le navire accoste au ponton d'honneur et s'offre à la découverte. S'il ne révolutionne pas le genre, il le fait malgré tout évoluer et témoigne d'une ambition renouvelée de faire progresser les mobilités sur le territoire de Bordeaux Métropole, parfois à petits pas mais de manière continue et en activant tous les leviers. Le premier « Bato » (baptisé « La Linotte ») vient d'être officiellement livré et vient enrichir la flotte des BatCub, navettes fluviales - cinq actuellement - exploitées par TBM (Transports Bordeaux Métropole). En aluminium recyclé, il s'appuie sur une architecture type « catamaran », qui permet notamment de réduire l'effet de vagues et donc l'érosion des berges fluviales, est-il souligné. Il voit plus grand que ses devancières, avec une capacité de 70 passagers et 10 vélos (60 passagers et 6 vélos actuellement). Le design est signé par CLYD (Cano Lanza Yacht Design), architecte naval basé à Arcachon et la fabrication a été assurée aux Sables-d'Olonne par le constructeur vendéen OCEA. Et c'est la société rochelaise Alternative Energies qui a mis au point la propulsion. Un système hybride. Aujourd'hui assuré à 50-50 par des batteries et un groupe électrogène. Demain à 100% par une pile à hydrogène, dès qu'une station ad hoc sera installée au port.

À lire également - [Propulsion maritime hydrogène : la stratégie gagnant-gagnant entre Hynaval et HDF](#)

Formation des équipages, marche à blanc... la mise en service effective est prévue pour octobre, avec un second exemplaire attendu fin juillet. Deux autres devraient être livrés l'an prochain et entrer en service en septembre 2025. « À terme, six navettes assureront le service », précisent les services de Bordeaux Métropole. Coût unitaire : 2,5 millions d'euros. Un investissement qui va surtout permettre de renforcer l'offre et d'étendre la couverture, avec l'ouverture à l'automne d'une nouvelle liaison, en amont du pont de pierre, qui reliera Bègles à La Benaugue toutes les heures. En aval du pont, deux lignes seront proposées : Lormont bas / Cité du Vin (toutes les 30 minutes) et Stalingrad / les hangars (toutes les 25 minutes). Objectif ? Atteindre 3.000 passagers par jour, contre un millier aujourd'hui. Une goutte d'eau dans l'océan de déplacements à gérer au quotidien sur le territoire métropolitain.

Intermodalité, l'essence (le carburant ?) du schéma des mobilités

Cette présentation était d'ailleurs l'occasion de faire un point d'étape sur le Schéma des Mobilités, où l'on veut croire à un frémissement, notamment en matière de fréquentation. « Les chiffres sont bons », sourit ainsi Christine Bost, présidente de Bordeaux Métropole. Entre septembre et décembre derniers, le réseau a enregistré une hausse de 8,4% des abonnements et de 7,7% des recettes commerciales. Et globalement, la fréquentation du réseau de transport a augmenté de 7% au premier semestre 2024. Des performances « structurelles », estime la présidente et qui « vont encore être stimulées », ajoute-t-elle, en référence à deux projets structurants. D'une part le pont Simone Veil, qui vient tout juste d'être mis en service. Et d'autre part la ligne G de bus express, qui relie Saint-Aubin-de-Médoc à la gare Saint-Jean. Ouverte en juin dernier, elle comptabilise 22.000 voyageurs par jour, soit une fréquentation en hausse de 10% à périmètres équivalents (anciennes Lianes 1-2-3). À plus long terme, le projet de RER métropolitain, tout juste [labellisé par l'Etat](#), suscite de grands espoirs.

À lire également - [Un métro ? Bordeaux Métropole veut en avoir le cœur net](#)

D'ici la fin d'année, Bordeaux Métropole devrait recevoir les conclusions de deux études. L'une sur l'opportunité de construire un métro, l'autre sur la « robustification » du tramway, dont le réseau est le plus étendu du territoire national hors Ile-de-France. Le projet de télécabine - entre Bordeaux et les coteaux de Cenon et Lormont - attend les dernières observations de l'Unesco. Par ailleurs, la société Vinci Autoroutes vient d'être autorisée par l'Etat à lancer une étude sur la mise en place, d'ici deux ans, d'une voie spéciale sur l'A10. Il s'agirait d'une voie dynamique - qui ne serait activée que lorsque la circulation génère des ralentissements - afin de la réserver aux transports en commun (car express Bordeaux-Blaye) et au covoiturage. « Même réflexion aussi concernant l'A62 et, à terme, pourquoi pas sur la rocade », précise Clément Rossignol Puech, vice-président en charge de la stratégie des mobilités.