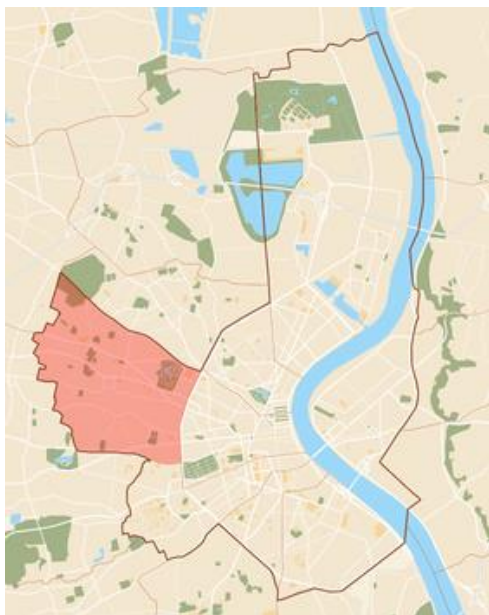


CAUDÉRAN 20 26

Analyse de 12 ans d'engagement associatif à Caudéran



Dans quelques mois, à Caudéran comme ailleurs, les électeurs auront à choisir, les candidates et candidats qui seront dignes d'assumer un mandat municipal de six ans pour la commune de Bordeaux. Mais Caudéran n'est pas un quartier comme les autres ; pour y accéder, il faut absolument franchir au moins une barrière et passer « de l'autre côté ». Traverser les boulevards est le risque à prendre pour qui veut s'y aventurer. Sans tram, évidemment, car ce serait trop facile. Pénétrer dans un monde qui ne laisse, dans l'imaginaire de la plupart des Bordelais, que le spectacle d'un grand et magnifique parc, très apprécié des adeptes du jogging ou de la promenade des enfants, ainsi que celle d'un quartier où sont implantés de nombreux établissements scolaires et sociaux réputés.

Au-delà de ce périmètre verdoyant, le visiteur peut encore lever les yeux pour admirer quelques façades anciennes. Il peut, aussi, longer les haies de belles propriétés, tant qu'elles ne sont pas repérées par les promoteurs en quête de la moindre occasion de réaliser de juteuses opérations pour y implanter des programmes immobiliers à étages. L'arrière du décor entre davantage dans l'urbanisation classique de la banlieue, avec des spécificités étonnantes : pour le promeneur, une vigilance accrue est recommandée en marchant sur ses trottoirs dénivelés ou obstrués par d'imposants poteaux supportant l'inextricable forêt de lignes aériennes. Pour l'automobiliste ou pour le cycliste, une attention très soutenue est requise pour éviter les nids de poules traîtres et les cahots de ses chaussées déformées ; elles s'ajoutent aux multiples difficultés à y circuler

L'image de la « ville-jardin » attire, mais ce quartier n'est resté, pour l'instant, qu'au stade de la végétalisation d'une ou deux petites rues. Excentrés, les Caudéranais doivent parcourir plus de 4 km pour rejoindre le centre-ville et plus de 7 km pour atteindre la gare Saint Jean. Les aménagements de carrefours n'ont vraiment pas été prévus pour une circulation à ce point saturée.

Au moment où les stratégies s'affinent en vue des municipales de 2020, l'électeur caudéranais se posera, à nouveau, la question du choix qui lui est proposé. Or, cet électeur-là est bien placé pour constater que son environnement a cumulé un sérieux retard dans ses aménagements urbains et ses transports. Il sait d'avance que les compétences des futurs élus, dans ces domaines, seront extrêmement limitées, puisqu'elles dépendent pour les 9/10^e d'entre eux, de la Métropole. Sauf avis contraire, il ne se fait pas trop d'illusions, malgré



les bouleversements du premier trimestre de cette année.

La lente dérive vers l'enclavement de son quartier risque de se poursuivre dans la pérennité d'un fonctionnement communautaire, désormais, intangible. Cette analyse est fondée sur un engagement associatif d'une douzaine d'années pour tenter d'y apporter un peu de lien social et pour attirer l'attention des autorités sur les conséquences de décisions devenues, souvent, incompréhensibles, lorsque l'on y porte un regard attentif.

Dans son histoire, Caudéran n'avait pas eu de chance. Un certain 22 février 1965, par vote de ses élus, cette commune autonome fut rattachée, par fusion simple, à la commune de Bordeaux, pour servir de renfort électoral à la municipalité de l'époque. Le frontispice de sa mairie¹ porte encore les traces de cette époque d'autonomie. Le blason municipal intrigue avec ses trois escargots et sa devise en termes occitans : « L'escargot des Cendres a fait sa renommée » De ces hélicidés à coquille rappelant les ripailles du mercredi des cendres, il ne reste, hélas, plus de traces. Les chemins broussailleux serpentant entre les grands domaines viticoles ont disparu. L'artificialisation des sols a fait son œuvre et les petits sentiers « qui sentaient la noisette » sont remplacés par les alignements de maisons et l'érection de grands immeubles. En cherchant bien, il se pourrait que ces escargots aient légué, à travers les siècles, une certaine façon de vivre à l'image de ces gastéropodes qui ont la particularité de s'enfermer dans leurs coquilles à la moindre sensation jugée inopportune. Ils ont, peut-être, préfiguré la vitesse de déplacement des Caudéranais, obligés de se trainer dans une circulation bouchonnée, tant leurs transports en

¹ Voir fiche : FC 1 Lorsque Caudéran était une commune

commun sont déficients. Depuis cette agrégation communale, il a été le grand « oublié » des projets décennaux de la rénovation de Bordeaux.

Elle devint la « fausse banlieue » lorsque fut mis en place l'organisation de l'établissement public de coordination intercommunale qui est, à ce jour, élevé au rang de Métropole. N'ayant plus de statut communal, sa représentation dans la superstructure communautaire était exclue. Cerné par les communes voisines, ce « nouveau quartier » ne fit pas le poids, face aux exigences des maires de communes limitrophes qui se sentaient, avant tout, redevables vis-à-vis de leurs électeurs, malgré leur titre de « vice-présidents » qui leur donnaient la charge d'orienter les investissements intercommunautaires. Ce très grand quartier rattaché n'est, donc, jamais parvenu à se faire une place au sein de cet assemblage. A l'échelon local, il reproduit le ressentiment similaire à celui dénoncé vis-à-vis des institutions européennes ; sa situation ouvre la voie à la défausse sur une administration jugée technocratique, figée, lointaine et incapable de prendre en compte des réalités.

Dans les dernières décennies, Caudéran n'a pas eu plus de chances au moment où fut lancée la restructuration de ses transports en commun du quadrant Nord-Ouest. Deux corridors de déplacements avaient été distingués suite aux études préalables des flux² ; ils correspondaient, chacun, à des destinations très nettement différenciées. Le tracé du tram D fut décidé en 2009 ; il sera mis en service l'an prochain. Il circulera sur la même voie que celle servant à la liaison automobile avec la rocade et sera donc appelé à y restreindre l'espace de circulation en intensifiant les flux et les embouteillages. L'autre option traversait le corridor sud par Caudéran et enjambait cette rocade ; elle aurait permis une meilleure répartition de circulation, mais elle n'avait pas, à l'époque, semblé un critère digne d'être retenue par les décideurs. Ce choix avait heurté le bon sens, car l'option passant par Caudéran laissait présager des taux de fréquentations supérieurs compte tenu, sur son passage, de la présence de nombreux établissements scolaires et sociaux.

Plus tard, le lancement d'un projet de Bus à Haut Niveau de Service vit le jour, mais il fut fortement critiqué. Par les élus, d'abord, qui ne voulaient pas perturber la tranquillité de leurs électeurs ; par une frange de citoyens, aussi, qui refusaient, dans ce projet, le passage, chez eux, d'un super-bus encombrant et qui dénonçaient, haut et fort, l'hérésie de la fin du règne de l'automobile en ville et qui, enfin, le considéraient comme une gabegie, bien que les investissements prévus aient été réduits à la portion congrue. Les autorités restèrent impassibles face aux éreintements grossiers de certains représentants municipaux. Elles refusèrent de contrer les prises de paroles d'élus, destinées à le rendre inacceptable. Une telle attitude débrida les passions et ouvrit la voie à des séries de recours, en le poussant dans les impasses judiciaires ; elle pose de sérieuses questions démocratiques.

La perspective BHNS reste, dans l'état actuel l'une des solutions expérimentées dans d'autres villes, la plus viable pour la réduction efficace de la circulation automobile saturée sur l'axe Nord-Ouest, pour relier Saint Aubin/Saint Médard-en-Jalles. La question à poser porte donc sur le rôle d'un élu : si, pour le confort personnel d'un électeur, il paraît compréhensible de mettre en cause le passage de bus de grands gabarits devant sa porte, parce que gênants pour le stationnement de son SUV lorsqu'on habite le centre-ville, quel rôle doit jouer le responsable politique, sinon de faire comprendre et admettre à ses administrés que cette attitude est inacceptable ? Elle contribue à aggraver dangereusement la pollution de l'air et, donc, la santé des Bordelais. Qu'elles concernent un tram ou un BHNS, les voies d'accès des entrées et sorties de Bordeaux N- O passant par le secteur Croix Blanche et Capdeville resteront toujours les plus directes :

Ce projet court, maintenant, le grand risque, d'être bloqué pendant de longues années et de laisser dans l'embarras tous celles et ceux qui, par choix ou nécessité, ont envie ou besoin d'utiliser les transports en commun. Le tissage du réseau³ au niveau de Caudéran est, désormais, stoppé, d'abord en raison du blocage du projet BHNS pour le secteur Parc Bordelais/Grand Lebrun Leclerc/De Lattre de Tassigny. L'autre secteur compris dans le périmètre avenue Pasteur/ Lestonat/Monséjour est composé très majoritairement d'un habitat collectif ; il est desservi par les lianes 16. Cette ligne a été réduite, dans cette dernière décennie à jouer le rôle de variable d'ajustement du réseau⁴. Les besoins en déplacements quotidiens de ses usagers sont, pourtant, impérieux. La dernière décision de la prolonger sur la rive droite semble complètement incohérente ; elle la plonge dans une circulation très bouchonnée passant par le pont de pierre ; elle réitère l'expérience malheureuse des circuits excessivement longs, vécus avec les lianes 5 et qui a été un échec (qui ont dû être scindées, par la suite !) ; les risques majeurs de retards et d'attentes insupportables viennent, une fois de plus, aggraver la situation d'enclavement et de baisse d'offre de transports que les habitants de ce secteur doivent subir. La précédente décision, en 2015 les avait déjà fortement marqués en raison de la suppression de la desserte directe gare Saint Jean. Là encore, comme pour les précédents votes, des évaluations discutables ont servi de paravent à une option politique ; les considérations techniques de contraintes urbanistiques masquent souvent les refus d'investissement et de priorité absolue qu'il faut donner aux transports en commun. Les lianes 16 ont été stoppées à la place de la République avec le prétexte d'un surencombrement du fuseau entre la Victoire et la gare pour donner la priorité aux Lianes 1+, mais cet axe qui a déjà subi une intensification forcée par l'arrivée de la LGV, n'est pas prêt, dans ses conditions actuelles de circulation, à accueillir les millions de voyageurs et usagers prévus avec l'ouverture du complexe Euratlantique. L'incidence est déjà constatée sur les résultats des voyages enregistrés en 2017 et 2018

² Voir fiche : FC 2 Les deux corridors pour les transports du quadrant N-O

³ Voir fiche : FC 3 Le trou du réseau

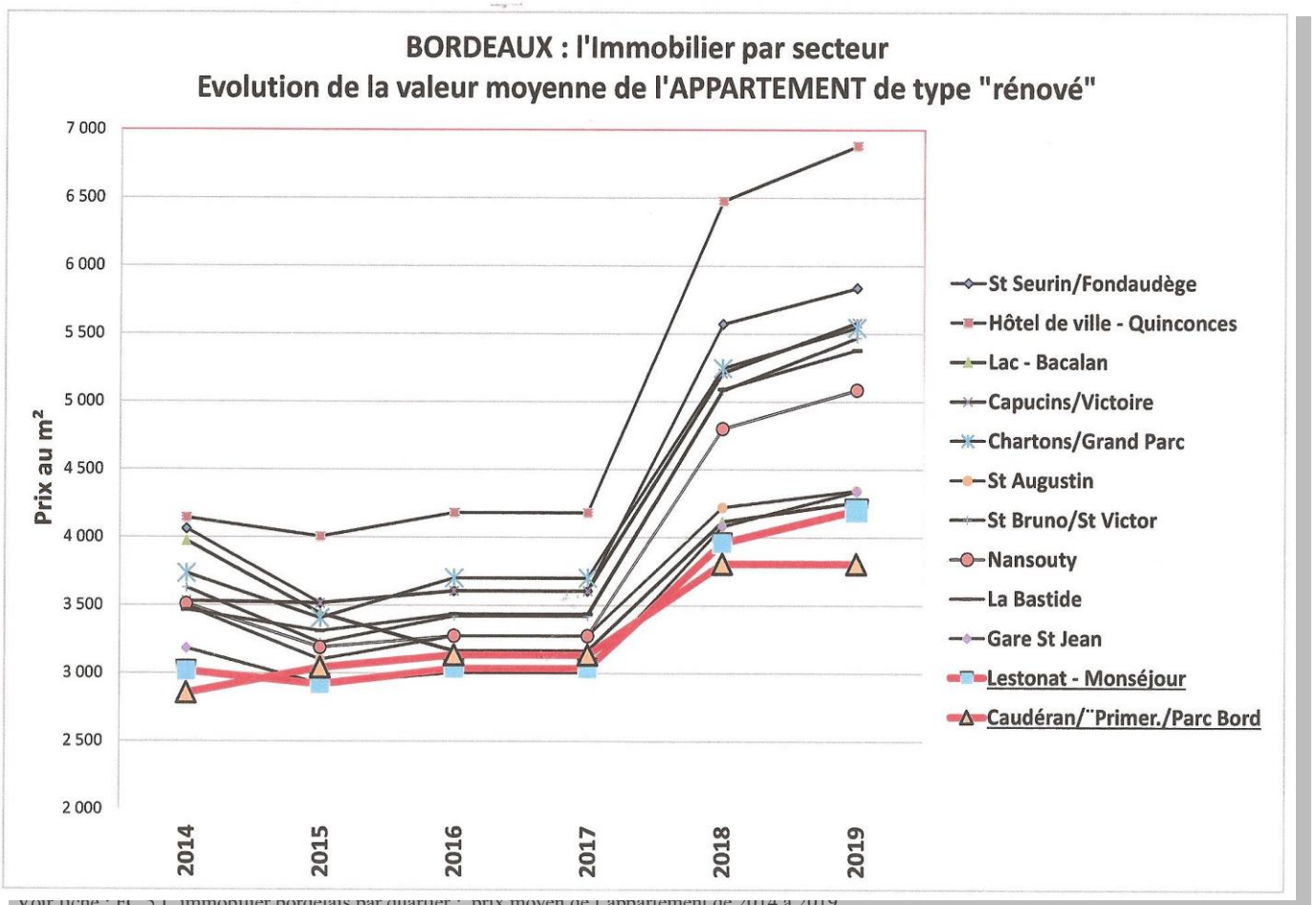
⁴ Voir fiche : FC 4 Lianes 16 hors course

sur tous les bus allant dans cette direction. Les lignes 16 ont été les sacrifiées de ces carences.

Le développement des zones aéroportuaires est le choix politique du moment ; il attire sur lui des moyens étendus. La position du maire de Mérignac pour défendre le développement de sa zone est, sans doute, défendable dans la mesure où elle constitue un bassin d'emplois boosté par l'accroissement du trafic aérien. Cependant, il est juste de se demander si ce raisonnement prend en compte les préoccupations pressantes du réchauffement climatique. Les mises de fonds sur l'environnement d'un aéroport qui promeut un transport très gourmand en carburant sont-elles justifiées au moment où cette forme de déplacement est appelée à muer profondément ? Peu de monde est capable de dire, aujourd'hui, quelle direction prendront les transports aériens de demain. Il est possible que les lourdes infrastructures impliquant de longues pistes doivent, dans les décennies qui vont suivre, laisser la place à des formes plus souples et plus diverses. Le tram est le mode le plus impactant et le plus coûteux des transports au sol. Guidé sur rails, il n'est pratiquement pas modifiable ; leur enlèvement, lorsqu'ils s'avèrent indispensables, représente un budget aussi peu prévisible et aussi peu soutenable que ne le sont les démantèlements de certaines friches industrielles ou certaines centrales électriques. Un site propre de circulation de bus, bien aménagé pour éviter au maximum les ruptures, permet une meilleure adaptabilité de réseau. A travers les confusions vécues à Caudéran, se retrouvent, là, tous les dilemmes d'un monde en mutation ; ils exigent une remise en question de tous les paradigmes des siècles précédents.

La crainte manifestée maintes fois, de voir ce quartier se transformer en « quartier-dortoir », qui avait été systématiquement balayée d'un revers de main, devient une réalité. L'habitat collectif y est, désormais, majoritaire à Caudéran, mais il ne révèle pas un plan d'urbanisme très organisé. Un indice ne trompe pas : la courbe d'augmentation du m² durant les cinq dernières années n'a pas suivi la même flambée que dans les autres quartiers bordelais où, en majorité, se sont portés des investissements de rénovation urbaine. Ci-dessous, le prix moyen de l'appartement rénové entre 2014 et 2019, montre de grandes disparités⁵. Ce quartier n'est analysé par les professionnels de l'immobilier que sous l'angle de l'investissement rentable pour un bailleur. La rénovation de l'habitat individuel est, plus qu'ailleurs, orientée sur les spéculations de plus-values rapides et inégales parce que le pris au m² de l'immobilier est l'un des plus bas de la commune bordelaise. Ils sont unanimes sur les carences des transports en commun comme facteur de références de ces prix bas. La population tend à ne plus s'y fixer, tant les difficultés de circulations s'amoncellent.

Les durées moyennes de séjour diminuent considérablement ; le centre des relations humaines se déporte sur les implantations lointaines d'aménagements commerciaux, sportifs ou de loisirs à l'autre bout de l'agglomération. Le commerce local peine à y survivre et les animations destinées à donner vie à ce quartier n'arrivent pas à recueillir une affluence soutenable, malgré le dévouement et l'implication extraordinaire des animateurs associatifs.



Or, Caudéran compte, à lui seul, pour 20 % de la population bordelaise (Suivant le découpage IRIS de l'INSEE). Il est parmi les plus importants de Bordeaux, une « ville dans la ville », selon certaines déclarations. Il serait classé, s'il était resté autonome, dans le peloton de tête des communes girondines. Cependant, il reste le grand « oublié » de la rénovation de Bordeaux.

Comme les escargots de l'écusson, les électeurs caudéranais avaient eu, jusqu'ici, tendance à avoir le réflexe de se réfugier dans leurs intérieurs cosy dès que l'environnement extérieur leur paraissait dérangent. Ils n'éprouvaient pas spécialement l'envie de manifester bruyamment, fut-ce avec un gilet fluo, mais un signal d'alerte est, ici, tiré. Bien que l'expérience vécue ailleurs ne soit jamais juxtaposable, la colère, lorsqu'elle s'extériorise, enclenche un engrenage de violences incontrôlable. Leur quartier a besoin d'un plan d'investissement exceptionnel pour retrouver le niveau comparable à celui des autres quartiers bordelais. La construction d'une médiathèque qui est, assurément une belle réalisation, ne peut pas être l'arbre qui cache la forêt des faux-semblants. Il a besoin d'une autonomie administrative pour qu'il puisse compter dans le rapport de force. Il attend, maintenant, des engagements fermes et datés sur un plan de rattrapage des retards considérables constatés sur l'ensemble des aménagements urbains : non seulement pour que leurs moyens de transports puissent leur assurer un déplacement dans de bonnes conditions, en investissant dans des parkings de transfert pour désencombrer les grandes voies de circulation, mais également pour que leurs chaussées, trottoirs soient plus praticables, pour que l'alimentation électrique de leurs logements ne dépende plus de branchements aériens bricolés.

En conclusion, un tel examen ne prétend aucunement se mêler de la cuisine de la cogestion métropolitaine entre les partis politiques qui y sont représentés. Il veut, simplement, se situer au-delà des luttes partisans pour tenter de repenser la politique au sens radical du terme, c'est-à-dire une gestion urbaine qui dépasse le clivage partisan pour tendre à l'intérêt général. Quelles que soient leurs tendances, tous les partis politiques sont concernés. La Métropole peut se réformer pour qu'une reconnaissance d'un statut particulier lui donnant la place qu'il mérite là où se décident les grandes orientations métropolitaines en tenant compte de sa situation très excentrée et de son importance. Une procédure de retour à sa situation administrative de commune autonome permettrait, probablement de rattraper les erreurs commises, mais ce processus paraît difficilement opérable et, financièrement, aléatoire. Néanmoins, à court terme, pour redresser la barre, son maire-adjoint, doit avoir le rang de vice-président dans l'organigramme de la Métropole, à égalité avec les maires des communes qui le cernent. Cette condition paraît incontournable.

À Bordeaux comme ailleurs, vivre harmonieusement et pouvoir se déplacer dans les meilleures conditions est le gage d'une métropolisation réussie et d'une réponse satisfaisante à l'attente désespérée des Caudéranaises et Caudéranais.

Le Comité de quartier Caudéran-centre

Vous trouverez dans le second document « CAUDERAN 20 26 faits & chiffres.pdf » les données chiffrées référencées en bas de page