

# COMITÉ DE QUARTIER DE CAUDÉРАН

Comité d'Animation et de Défense des Intérêts des Habitants de Caudéран  
Association Loi de 1901 - Préfecture de Gironde : créée en 1988-mod. sous n°W332006984 le 01/06/16  
24 Impasse Saint-Amand 33200 BORDEAUX - Téléphone : 06.72.73.79.23  
Courriel : [comite.cauderan@laposte.net](mailto:comite.cauderan@laposte.net) Site : <http://www.cauderan-centre.fr>

Bordeaux, le 1 juillet 2018

## QUEL AVENIR POUR LES TRANSPORTS DU QUADRANT NORD-OUEST TRAVERSANT CAUDÉРАН? (Épisode 2)

En décembre 2017, nous avons publié un rapport sur la situation des transports en commun desservant notre quartier : malgré les promesses d'amélioration, rien n'a bougé depuis. Les résultats de 2017 sont là pour le constater : Caudéран doit, sans doute, être transparent pour qui regarde le réseau des transports TBM.

Voici l'épisode 2 : il a été rédigé quelques temps après un anniversaire : avril 2018. Le Comité de quartier fut la seule voix qui l'ait commémoré ; en avril 2008, tous les espoirs étaient permis : un grand projet de restructuration des transports du quadrant Nord-Ouest était mis en œuvre avec la grande consultation pour le tracé du Tram D. Caudéран en fut exclus. Dix ans après, il convient de faire le bilan de l'ensemble des dessertes bus. Pour ce grand quartier excentré, au cœur de ce quadrant, il n'y a pas de quoi sabrer le champagne ! Le bilan est vraiment, vraiment, mince.

Tout ce qui a été proposé dans le premier rapport de décembre 2017 reste valable ; nous attendons toujours les concertations qui avaient été promises et qui sont restées lettres mortes. Le rapport 2017 est instructif : il peut se résumer en quelques lignes, car les chiffres parlent d'eux-mêmes.

En tant qu'association ayant pour objet la défense des intérêts des habitants de Caudéран, nous ne pouvons plus nous borner à pointer quelques interrogations quant à l'avenir de ce quartier. Avec ses 43/45000 âmes, il est le secteur communal de la rive gauche le plus étendu, le plus excentré, traversé par les grandes voies d'entrées et de sorties du quadrant Nord-Ouest de l'agglomération bordelaise. Il faut, d'emblée, rappeler que les personnes qui y résident doivent parcourir plus de 4 km pour atteindre le centre-ville et plus de 7 km pour rejoindre la gare Saint Jean. Il a une autre originalité : il est le seul quartier à ne pas être traversé par un tram. Épargnons donc les solutions habituellement brandies pour prétendre que les Caudéranaises et Caudéranais n'ont qu'à prendre un vélo ou faire du covoiturage, ce qui n'est pas donné à tout le monde, en particulier aux personnes âgées, un peu plus nombreuses à Caudéран que dans les quartier du centre de Bordeaux... Nous sommes, de fait, dans un secteur urbain de banlieue, dont la valeur de l'immobilier poursuit sa tendance à la baisse<sup>1</sup> et dont l'enclavement avance à grand pas.

Notre association a pris une part active pour que, faute de tram, une solution de Bus à Haut Niveau de Service puisse voir le jour, pour répondre à une demande pressante de toutes celles et de tous ceux qui, par choix ou nécessité ont besoin de moyens de transports rapides, réguliers et de grand capacité sur la partie nord du quartier. Cette solution s'est perdue dans les maquis administratifs et les compromis boiteux. Elle est, maintenant, sur la voie de garage.

<sup>1</sup> Les derniers constats dressés par les professionnels sur le marché immobilier de Primerose/Parc Bordelais et Lestonnat/Monsejour, accusent une baisse sur les deux secteurs dans l'habitat collectif, en pointant, notamment, les transports en commun moins développés (cf. Sud-Ouest Mag - juin 2018)

Sur la partie sud, les lianes 16 ont été régulièrement sacrifiées durant cette décennie, en abandonnant les dessertes du lycée de secteur (Camille Julian) et du collège de secteur (Monséjour). En 2015, cerise sur le gâteau, cette « liane » fut stoppée à la Place de la République, en privant ses usagers de la desserte directe jusqu'à la gare Saint Jean, en favorisant, pour des raisons de prestige, les voyageurs en transit aérien au détriment des résidents de ces quartiers. Le renforcement de ses conditions de circulation devait être programmé en coordination avec la mise en route du BHNS – et puis, tout cela est resté dans les placards ... Depuis, cette nouvelle situation d'attente est imposée aux habitants qui voient se dégrader, de jour en jour, les conditions de leurs déplacements.

Notre association n'a pas ménagé ses efforts pour, à la fois, alerter les autorités et proposer certaines solutions.

Alors, une seule question aux responsables politiques de tous bords, chargés d'élaborer les futurs Schémas d'Organisation des Déplacements de la Métropole : Jusqu'à quand considèrerez-vous que Caudéran ne vaut pas la peine d'être équipé de transports dignes de ce nom ?

Le processus d'enclavement de ce quartier est, aujourd'hui, nettement entamé ; notre association tire la sonnette d'alarme avant que vous ne soyez confrontés aux situations qu'ont connues toutes les banlieues des grandes agglomérations. Il est temps de réagir.

## **ETUDE sur les 4 dernières années : 2014-2017**

### **(cf. Tableaux en annexe)**

Dans cette étude, nous avons fait ressortir les 3 axes de dessertes de Caudéran : les deux premières, reliant Caudéran au centre totalisent plus de 16 M de voyageurs ; la dernière, intercommunale reste très marginale approchant les 500 000 ; elle progresse régulièrement, mais n'apporte aucune solution pour atteindre certaines destinations importantes, comme la cité universitaire, par exemple.

#### **1/ LIAISON CAUDERAN-SUD/ CENTRE ET GARE ST JEAN (Lianes 1 et 16)**

Les lianes 1 et 16 ont un trajet commun sur les parcours les plus chargés : liaison entre les boulevards et la gare St Jean, en rappelant que la liane 16 a été stoppée à la Place de la République en 2015

- Entre 2014 et 2017, l'offre en Kms totaux a légèrement diminué : - 1 %
- Entre 2014 et 2017, les voyages comptabilisés sont nettement inférieures à celle de la totalité du réseau : **5 % alors que l'ensemble du réseau atteint 19%**

#### **2/ LIAISON CAUDERAN-NORD/ CENTRE ET QUINCONCES (Lianes 2, 3 et 5)**

- Entre 2014 et 2017, l'offre en km est restée stable : 1 %
- Entre 2014 et 2017, les voyages comptabilisés sont nettement inférieures à celle de la totalité du réseau : **5 % alors que l'ensemble du réseau atteint 19%**

#### **3/ LIAISONS TRANSVERSALES INTERCOMMUNALES entre Mérignac, Eysines, Le Bouscat (lignes 33 et 41)**

- Entre 2014 et 2017, elles progressent au même rythme que l'ensemble du réseau avec un succès plus net pour la 33 (**22 %**)