

## Pourquoi nos élus sacrifient-ils CAUDERAN ?

Vous avez été nombreux à lire 'la gazette du tramway D n°1' : « On ne vous dit pas tout ! »

Pour celles et ceux qui ne l'ont pas lue, vous la trouverez sur le site :

<http://www.cauderan-centre.fr>

Elle a, sans doute, dérangé les personnes qui ont agi pour cette concertation en trompe-l'œil, mais notre action se déroule au grand jour : rien de mystérieux !

Elle a soulevé les véritables enjeux. Elle vous a soumis les véritables problèmes du passage éventuel d'un tram. Elle a conduit à la seule véritable question : **Pourquoi nos élus sacrifient-ils CAUDERAN ?**

### Est-ce bien raisonnable ?

Est-ce bien raisonnable d'engager un programme d'implantation d'une ligne de tramway pour les 50 années à venir dans de telles conditions ... ?

Après plus de 18 mois d'intenses débats où tant d'énergie a été déployée, une interrogation est restée sans réponse : **les conditions de la consultation publique ont-elles permis de retenir la meilleure solution possible ?**

### Incohérences et mensonges

Comment peut-on faire raisonnablement le choix du tracé nord (par Fondaudège-Libération) , alors que :

- le **tramway nord** du Médoc est déjà prévu pour desservir Le BOUSCAT et BRUGES (coût 70 Md'€ : « Une petite enveloppe » dicit M. FELTESSE !!)
- le plus grand nombre d'utilisateurs se trouve **au sud**, EN PARTICULIER SUR CAUDÉRAN.
- les transports actuels entre BORDEAUX-centre et CAUDÉRAN / Saint MÉDARD en Jalles **sont incroyablement engorgés** (cf. SO du 28.10.09. 16 et 53 sont parmi les 3 lignes les plus chargées de l'agglomération.)
- les avantages du tracé Sud (rue Croix Blanche, av. de Tassigny, av. de Magudas vers le Haillan et St Médard), en termes de services rendus, **compensent très largement les quelques difficultés techniques.**
- les ingénieurs de la CUB ont dit savoir les surmonter **SI LES ÉLUS LE DEMANDENT...**

### Les propos tenus pour la présentation du projet par le tracé nord ne sont pas crédibles :

- la voie unique pour le tramway devient une panacée pour prétendre à des économies, **alors qu'elle était considérée comme un obstacle infranchissable pour la rue Capdeville**
- suivant les indications données soit par les divers élus soit par les techniciens, les estimations de coût au kilomètre varient : elles partent de **13,7 M d'€ jusqu'à 20 M d'€**.

Sur les 34 Km de voies programmés, l'incertitude dépasse les **200 M d'€**.

Qui va payer : LE CONTRIBUABLE !

### Haut niveau de coûts... Bas niveau de service

L'allongement démesuré des distances entre arrêts traduit le bas niveau de service auquel peuvent s'attendre les usagers. Contrepartie des économies annoncées : **il faudra compter de 800 à 1000m voire plus entre deux arrêts (150m actuels pour les bus).**

Le haut niveau de coûts est d'abord à prévoir avec l'impact « mortifère » **pour les activités industrielles, le commerce et la vie locale du tracé nord** (cf article « Effet tramway ou pas ? » supplément Sud Ouest éco du 28/10/09).

**Ces conséquences sont snobées par nos élus.**

## Pourquoi nos élus sacrifient-ils CAUDÉРАН ?

### La vitrine « tramway » masque la grande misère du réseau bus

Par rapport aux agglomérations de même importance, la ville de BORDEAUX et la CUB sont largement sous-équipées en sites propres aménagés pour leurs lignes de bus.

#### Il faut revenir aux réalités

Pour les usagers, deux données quotidiennes :

- il faut **50 à 60 mn** pour arriver aux Quinconces à partir de Saint MÉDARD dans un bus 53 surchargé (cf S.O. 28/10/09. La ligne 53 passant par Caudéran est la 3<sup>e</sup> ligne la plus chargée de l'agglomération.)
- Le temps de trajet CAUDÉРАН/centre-ville, en moyenne de 20 mn, passe aux heures de rentrée/sortie par des phases de **45 à 50mn avec tous ses aléas de blocages.**

#### Un état de surendettement

Les déficits sont suffisamment importants pour que les investissements soient concentrés sur les projets les plus efficaces. Il faut redéfinir de nouvelles priorités :

1/ Reconnaître que les conditions ne sont pas réunies pour investir massivement dans une ligne de tram sur le quadrant Nord Ouest et **reporter la décision en décrétant un MORATOIRE pour la ligne D.**

**Reprendre les études sur d'autres bases serait faire preuve de responsabilité.**

2/ Créer les conditions pour que les principales lignes de bus soient attractives. La circulation des bus en sites propres sur les 5 lignes principales et structurantes du quadrant Nord Ouest est possible sur la majeure partie de leurs tracés (cf étude SYSTRA-EREA). En y apportant toute la technologie de priorité circulaire, **les temps de parcours peuvent être considérablement réduits.**

#### Caudéran et ses 45.000 habitants, le grand oublié

Est-ce un hasard si aucune réunion officielle de concertation n'a eu lieu à CAUDÉРАН ?

Les scolaires constituent la clientèle la plus importante des lignes de bus passant par CAUDÉРАН. Pourtant la concertation a occulté les **32 établissements scolaires du tracé Sud** (mais 17 seulement sur le tracé nord !)

### **NOS ELUS ONT AUSSI OUBLIÉ NOS ENFANTS !!**

#### POUR CONCLURE :

La phase de concertation, très imparfaite et parfois mascarade, a pourtant éveillé les consciences sur les besoins et les nouvelles exigences de nos modes de vie urbaine.

L'AGGLOMÉRATION DE BORDEAUX a besoin d'un plan de circulation adapté avec des transports urbains rapides et dignes de ce nom, y compris pour le dernier de la classe : son quadrant Nord Ouest et ses 160.000 habitants.

Ce quadrant Nord-Ouest nécessite un TCSP performant :

**SEUL LE TRACÉ SUD « d'intérêt général » proposé par notre collectif d'associations (de BORDEAUX-centre vers CAUDÉРАН, se dirigeant ensuite sur Le HAILLAN et St MÉDARD avec fourche vers EYSINES), EST CAPABLE DE RECUEILLIR LE MAXIMUM DE PASSAGERS.**

**LE TRACÉ NORD DOUBLANT LE TRAM DU MÉDOC  
NE RÉPOND PAS À CETTE EXIGENCE.**

**DEUX PROJETS AU NORD ... RIEN AU SUD : EST-CE BIEN RAISONNABLE ?**

*Et prochainement, la 'Gazette n°3' sur « Les dessous politiques du projet Ligne D présenté par la CUB »*

COLLECTIF D'ASSOCIATIONS POUR UN PROJET D'INTERET GENERAL DE TRANSPORTS URBAINS EN TCSP  
SUR LE QUADRANT NORD OUEST - LIGNE D