

Enquête d'utilité publique Ligne D du tramway (30 mai 2011 – 13 juillet 2011)

LES INSUFFISANCES GRAVES DU DOSSIER D'ENQUETE EN CE QUI CONCERNE :

- LA JUSTIFICATION DE L'ABANDON DE LA DESSERTE EN FOURCHE ET DU CHOIX DU CORRIDOR NORD
- L'ABSENCE DE PRISE EN COMPTE DES PROJETS ALTERNATIFS PROPOSES PAR LES ASSOCIATIONS
- L'ABSENCE DE PRISE EN COMPTE DE L'IMPACT DU PROJET MIS A L'ENQUETE SUR LES FINANCES DE LA CUB
- L'ABSENCE DE PRISE EN COMPTE DE L'IMPACT DU PROJET MIS A L'ENQUETE SUR LES ACTIVITES ECONOMIQUES ET COMMERCIALES
- LA PRISE EN COMPTE INCOMPLETE DE L'IMPACT DU PROJET MIS A L'ENQUETE SUR LES CONDITIONS DE CIRCULATION DANS LE QUARTIER BARRIERE DU MEDOC

Les membres de la Commission d'Enquête ne manqueront pas de relever les graves insuffisances du dossier établi par la CUB, en particulier sur les points importants signalés ci-dessus.

1 - En ce qui concerne la justification de l'abandon de la desserte en fourche et du choix du corridor nord :

Alors que le premier Schéma Directeur des Déplacements Urbains Communautaires, approuvé en 1996, avait figuré la **desserte du quadrant nord-ouest par deux axes lourds de Transport en Commun en Site Propre**, (cf pièce n°1 Notice Explicative page 9), que cette option avait été confirmée par toutes les délibérations ultérieures, en particulier :

- délibération n° 2006/0445 du 23/06/2006 approuvant le nouveau Schéma directeur
- délibération n° 2007/0301 du 27/04/2007 approuvant la modification du Schéma directeur
- délibération n° 2008/0161 du 22/02/2008 fixant le cadre et les modalités de la concertation

et que les conditions de réalisation de la concertation ont provoqué un véritable tollé qui s'est traduit par le dépôt de plus de 100 recours devant le Tribunal Administratif, le dossier présenté ne comporte aucun argumentaire sérieux permettant de justifier l'abandon de la branche sud et de la fourche, cadre fixé pour la concertation.

C'est ainsi que sur un dossier comportant près de 800 pages, le corridor sud et la fourche ne sont présentés que de façon particulièrement succincte, à savoir moins de 3 pages sur la pièce n°1 : Notice Explicative (pages 29, 30 et 31 partielle), la justification du parti d'aménagement ne consacrant qu'une demi page (pièce n°1 page 34) aux options abandonnées :

« Sur le corridor sud, une ligne de tramway pourrait être réalisée entre Saint Médard en Jalles et les boulevards. Toutefois cette ligne ne pourrait pas pénétrer directement en centre ville (axe Croix Blanche-Capdeville trop étroit pour envisager l'insertion d'un tramway), elle ne pourrait donc offrir aucune correspondance avec les lignes de tramway desservant le centre ville et ne répondrait que partiellement aux enjeux de déplacements du quadrant Nord-Ouest.

La réalisation de cette ligne de tramway ne serait possible qu'à condition de se mailler sur une autre ligne de tramway, par exemple une ligne transversale sur les boulevards. Cette hypothèse n'est pas prévue actuellement (hypothèse écartée pour l'instant) ; et n'est en tout état de cause envisageable qu'à long terme. En revanche la mise en place d'une ligne de bus à haut niveau de service est envisageable pour desservir le corridor sud à court terme.

Le parti d'aménagement « Fourche » présente notamment des contraintes d'insertion urbaine et de déplacements très importantes au niveau des boulevards. »

La fourche est donc « évacuée » en une ligne et demi, sans justification sauf évocation de contraintes non précisées, le corridor sud étant lui « évacué » en 8 lignes, sur la base d'un à priori (impossibilité de faire passer un tramway) qui a été démenti lors de la dernière réunion de concertation, le 16 juin 2009 au Bouscat, le responsable de la mission Tramway de la CUB admettant alors publiquement, devant son Président et les principaux maires, dont le maire de Bordeaux, que « *la réalisation d'un tramway sur cet axe était certes difficile mais serait possible si les élus le décidaient (sic)* ».

Ces 8 lignes présentent la réalisation d'un bus à haut niveau de service (BHNS) comme envisageable de façon totalement incohérente avec le reste du dossier puisque en page 36 de la même pièce il est indiquée que la plateforme nécessaire à un BHNS non guidée est plus large de 0,70 m que celle nécessaire à un tramway guidé par rails (6,50 m au lieu de 5,80 m).

Sur le même sujet, le fait de ne pas avoir sérieusement examiné la solution consistant à desservir le corridor sud par un tramway sur pneus de type TRANSLOHR, alors que ce matériel plus étroit, permet une bonne intégration dans les sites contraints, **constitue une autre lacune grave du dossier**.

En effet (cf pièce n°1, pages 36 et 37), la CUB précise que ce matériel permet un gain en gabarit par rapport à un tramway (5,40 m de large au lieu de 5,80 m en site propre intégral et 6,00 m au lieu de 6,50 m en site mixte, avec un rayon minimal en plan plus réduit de 12 m au lieu de 18 m, soit une insertion beaucoup plus facile), **mais n'en tire pas la conclusion logique qui voudrait que cette solution soit sérieusement étudiée, ce qui n'est pas le cas.**

2 - En ce qui concerne l'absence de prise en compte des projets alternatifs proposés par les associations:

Le Code de l'Urbanisme stipule (article L300-2) : « *...l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale délibère sur les objectifs poursuivis et sur les modalités d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées...* », or pendant toute la durée de la concertation la CUB a **informé** le public et les associations des choix qu'elle avait effectués mais ne les a, d'aucune façon, **associés** à une quelconque évolution du projet.

C'est ainsi que ses représentants ont refusé, en réunion publique, que soit présenté par les associations, et donc discuté, le projet alternatif élaboré par le collectif d'associations (cf note jointe : *Projet alternatif d'intérêt général*), alors que ce projet, que le collectif avait adressé aux maires concernés, avait été conçu, en respectant strictement les orientations du Schéma Directeur approuvé par la CUB (tronc commun et deux fourches), et dans le but d'améliorer le projet présenté par la CUB, et d'atténuer les impacts catastrophiques évidents de ce projet CUB.

Ce refus de discussion se retrouve dans le Dossier mis à l'enquête car, en violation en particulier des articles R11-3 du Code de l'Expropriation et R122-3 du Code de l'Environnement, aucune des pièces de ce dossier ne fait la moindre allusion aux projets alternatifs, que ce soit la pièce n°1 Notice Explicative ou les pièces n°6 Etude d'Impact ou n°7 Evaluation Socio-économique.

Ainsi sur la pièce n°1 le plan de la page 29 ne comporte aucune mention du tracé en voie unique dissociée par les rues Bénatte, Chevallier et Judaïque, alors que cette solution avait été proposée par les associations.

Sur cette même page 29 l'option corridor sud est « évacuée » en quelques lignes sur la base d'à priori destinés à éviter toute difficulté, sans qu'on ait cherché à les résoudre, et de suppositions dont aucune ne semble avoir été étudiée :

« - *les tracés proches envisagés :*

- *Les tracés par les rues Judaïque (A1) et Mandel (A2) empruntent des rues trop étroites pour pouvoir insérer de façon réaliste une ligne de tramway et ses stations, tout en conservant un minimum de fonctionnement urbain autour. Des hypothèses d'adaptation de la ligne de tramway (voies uniques, sens dissociés...) ont été envisagées mais n'offrent pas de garanties de bon fonctionnement.*

- Le tracé par Croix Blanche (A3) présente des difficultés ponctuelles qu'il sera délicat de résoudre : insertion dans la rue Capdeville, virage rue des Martyrs de la Résistance/ rue du Château d'Eau, branchement **techniquement incertain** sur les lignes de tram existantes A et B, qui sont en outre les lignes les plus chargées du réseau, et sur lesquelles l'exploitation d'une ligne D en tronc commun **pourrait se révéler complexe** à gérer. »

De façon caricaturale les seules variantes testées par la CUB et ayant donné lieu à évaluation sont :

- la variante A qui consiste à laisser évoluer la situation au fil de l'eau sans réaliser la ligne D
- la variante B qui consiste à réaliser la ligne D conformément au projet CUB

et le chapitre 4 Comparaison des variantes de la pièce n°6 Etude d'Impact ne comporte que 2 pages (pages 144 et 145), soit une page et demi de texte à comparer à un dossier d'environ **800** pages !

La présentation des variantes (page 144) ne comporte que 11 lignes, soit un dixième de page, à savoir :

« Cette partie expose les variantes étudiées dans l'étude d'impact

La variante A ou la configuration actuelle sans le projet et avec évolution au fil de l'eau.

La variante B concerne la configuration avec le projet de création de la quatrième ligne de tramway de la Communauté Urbaine de Bordeaux, ligne D, qui se développe sur 10 km d'infrastructure entre la Place des Quinconces à Bordeaux et le carrefour de Cantinolle à Eysines, selon le tracé défini au plan général des travaux(pièce n°3)(...)

Cette ligne D constitue la meilleure réponse aux objectifs du projet de développement du réseau de transports en commun dans ce secteur. En effet la desserte retenue par le corridor nord permet notamment de se connecter sans grandes difficultés au réseau existant au niveau des Quinconces, respectant un tracé plus direct et le plus rectiligne possible au franchissement des boulevards, et sans trémie au niveau du franchissement de la voie ferrée de ceinture »

Rien, pas une ligne sur le corridor sud, ni sur la fourche, ni sur le projet d'intérêt général proposé par les associations bien que ce projet assure une desserte homogène du quadrant nord-ouest et réutilise le corridor sud où, d'après les chiffres publiés par la CUB pour la clientèle des bus sur les années 2005, 2006, 2007 et 2008, la clientèle 2008 (4,8 millions de voyageurs par an) était supérieure de 44% à celle captée sur le corridor nord (3,2 millions de voyageurs).

3 - En ce qui concerne l'absence de prise en compte de l'impact du projet mis à l'enquête sur les finances de la CUB :

Lors de la séance du 24 juin 2011 le Conseil de la CUB a examiné la présentation des comptes du réseau de transports en commun pour l'exercice 2009. Ces comptes annuels révèlent que le déficit a progressé de 8% entre 2008 et 2009, se creusant **de 97 à 105 millions** d'euros alors que le nombre de voyageurs au kilomètre diminue ce qui veut dire que les bus roulent à vide ou desservent des lignes peu chargées en clientèle.

C'est certainement pour éviter de lancer le débat sur ce phénomène regrettable que la CUB a préféré, dans le dossier mis à l'enquête, **occulter totalement les comparaisons sur les populations desservies et donc sur la clientèle potentielle captée par la future ligne D en fonction des tracés envisagés.**

Lors de la concertation, les associations concernées ont fait valoir que, en cohérence avec les chiffres de population desservie, et d'après les chiffres de clientèle des lignes de bus publiés annuellement par la CUB dans le cadre de l'observatoire des Transports, la situation actuelle était fin 2008, la suivante : En dehors des boulevards, le corridor nord dessert directement la population du Bouscat (25 000 hab), Bruges (13 000 hab) et Eysines (18 000 hab), soit un total de **56 000 hab** en chiffres arrondis, alors que le corridor sud dessert directement la population du quartier de Caudéran (44 000 hab), du Haillan (8 500 hab) et de Saint Médard en Jalles (28 000 hab), soit un total de **80 000 hab**, supérieur de 43% à la population desservie par le corridor nord.

L'affectation sur ces 2 corridors des chiffres 2008 de la clientèle des bus qui les desservent, à savoir, avec leur numérotation de 2008, les lignes 51 et 53 sur le corridor sud, les lignes 56 et 57 sur le corridor nord ainsi que pour chaque corridor 50% de la clientèle des bus 54 et 55 circulant sur un tracé intermédiaire, révèle que la clientèle du corridor sud (**4,8 millions** de passagers par an) est **supérieure de 44%** à celle du corridor nord (**3,2 millions** de passagers par an), ce qui paraît logique et cohérent avec les populations desservies (+ **43% sur le corridor sud**).

Ce déséquilibre sera encore plus aggravé au bénéfice du corridor sud si l'on tient compte :

- que la mairie de Bordeaux prévoit que la population de son « quartier de Caudéran » passera à 100.000 habitants dans les 20 ans !
- de la réalisation du tram-train du Médoc, prévue dès 2014 d'après la pièce n°7 Evaluation Socio-économique, page 70, soit avant celle de la ligne D (2016), dans la mesure où ce tram-train, assurant une double desserte directe du corridor nord au niveau du Bouscat et de Bruges (environ 500 m entre les 2 lignes), captera une partie de la clientèle de ce corridor, **faisant baisser d'autant la clientèle d'une ligne D desservant l'axe rue Fondaudège/ avenue de la Libération/ route du Médoc/ Cantinolle.**

Malheureusement on ne retrouve aucune mention de ces 2 lignes pour un même secteur, aucun de ces chiffres dans le dossier mis à l'enquête car, bien qu'ils soient déduits des chiffres publiés par la CUB elle-même, ils mettent cruellement en évidence l'incohérence du projet qu'elle présente.

Il serait logique de réaliser la ligne D là où se trouve la clientèle et non sur le tracé qui a comme seule vertu d'apparaître lors d'un examen rapide mais en l'absence de toute étude comparative sérieuse, comme techniquement le plus facile. C'est cette logique qui avait été appliquée lors de la réalisation des lignes A, B et C existantes, avec le succès que l'on sait (réseau de tramway le plus efficace de France), mais que pour d'obscures raisons la CUB veut abandonner pour la réalisation de la ligne D.

C'est donc une très lourde responsabilité que sont prêts à prendre les décideurs de la CUB, mais pour la plupart ont-ils conscience de ces chiffres ?

Tout nous laisse penser que sur ce point leurs administrés sont également très mal informés.

Si le projet mis à l'enquête est réalisé, une telle décision participera à creuser le déficit d'exploitation du réseau de transports en commun, déficit comblé par les finances de la CUB au détriment de tous les contribuables.

Chacun de nos membres, en tant que contribuable local, ne peut que s'opposer à ce projet et il ne fait aucun doute que si le dossier mis à l'enquête n'avait pas occulté ces chiffres, le nombre de contribuables venant signifier leur opposition aurait été bien supérieur.

Les membres de la Commission d'Enquête ne pourront éviter de s'interroger sur le danger que ferait courir aux finances de la CUB la réalisation de la ligne D sur un tracé, le corridor nord, dont, comparé au corridor sud, la clientèle est absente, clientèle qui sera de plus partiellement captée par une infrastructure concurrente : le tram-train du Médoc mis en service 2 ans avant.

Ce projet tel que présenté dans le dossier de la CUB **n'est pas un projet d'intérêt général** et il serait étonnant que la Commission d'Enquête n'assortisse pas son avis de très sérieuses réserves.

4 - En ce qui concerne l'absence de prise en compte de l'impact du projet mis à l'enquête sur les activités économiques et commerciales :

Non seulement le dossier mis à l'enquête occulte totalement l'impact sur les finances locales des variantes que la CUB a refusé d'envisager sérieusement mais, alors que la phase de concertation a vu une véritable levée de boucliers des acteurs économiques concernés par le projet de la CUB, levée de boucliers qui s'est traduite par le dépôt de plus de 100 recours pendant devant le Tribunal Administratif, ce dossier, fidèle à l'attitude de la CUB, ne fait qu'évoquer, sans aucun chiffre et en quelques lignes, l'impact du projet sur les activités économiques et commerciales.

La phase de concertation a mis en évidence que le tracé proposé par la CUB :

- traversait rue Fondaudège, Barrière du Médoc et avenue de la Libération un des secteurs commerciaux les plus dynamiques de l'agglomération
- traversait également, le long de l'avenue de la Libération et de la route du Médoc une zone industrielle et commerciale concentrant l'essentiel de l'industrie automobiles de l'agglomération (concessions automobiles et activités et commerces liés à l'industrie automobile dont le maintien sur place est pour la plupart incompatible avec la réalisation d'une ligne de tramway et des restrictions de circulation qu'elle entraîne).

Sur cette zone on trouve effectivement plus de **40 commerces** ou activités liés à l'automobile **mais curieusement le dossier mis à l'enquête ne cite aucun chiffre alors qu'il est très facile d'en réaliser le relevé.**

Ainsi la pièce n°1 Notice Explicative, chapitre 3.2 « Analyse comparative des partis d'aménagement », en page 32, ne tient aucun compte de ce contexte et sur le plan des Activités économiques et commerciales met sur le même pied d'égalité le corridor nord, le corridor sud et la fourche dont elle classe l'influence comme « *plutôt favorable* », sans observations.

Sur le plan de l'emploi et du développement économique, ce chapitre met également sur le même pied d'égalité les corridors nord et sud dont il présente l'influence comme « *favorable* » et distingue la fourche qu'il classe « *très favorable* » en observant que « *les différents partis d'aménagement permettront la desserte directe de dizaines de milliers d'emploi à l'horizon 2025* ».

Ce chiffre non justifié est très étonnant, comme est très étonnant le fait qu'aucun chiffre ne soit cité sur les emplois actuels et que pas un mot ne souligne l'importance sur le corridor nord de l'activité de l'industrie automobile, activité incompatible avec la réalisation d'une ligne de tramway.

Dans ce chapitre l'influence éventuelle du Projet Alternatif d'Intérêt Général n'est absolument pas évoquée.

Ces lacunes se retrouvent également dans les pièces n°6 Etude d'Impact et n°7 Evaluation Socio-Economique.

Ainsi en pièce n°6 Chapitre 1.5 « Rappel des contraintes de la zone d'étude, des impacts du projet et des mesures associées aux impacts négatifs »,

alinéa 1.5.2 « Le milieu social et économique », page 16,

la présence de l'industrie automobile n'est évoquée qu'en 2 lignes, « Aux abords de l'avenue de la Libération dans le centre du Bouscat, un secteur se démarque par la présence de nombreux concessionnaires automobiles » sans aucun chiffre ni aucune mention d'un quelconque impact négatif ni de mesure associée :

Toujours pièce n°6 Chapitre 3.3 « Milieu social et économique »

alinéa 3.3.5 « L'emploi et le développement économique », pages 73 et 74,

seul l'alinéa 3.3.5.2 (16 lignes) évoque cet aspect mais le traite en moins d'une ligne de façon caricaturale : « *Le secteur du Bouscat comprend peu d'emplois* », **sans évoquer l'importance des emplois liés à l'automobile.**

alinéa 3.3.6 « Les activités économiques et commerciales », pages 74 à 76, le problème de l'industrie automobile est évoqué en page 75 mais n'est traité qu'en 2 lignes et demie sans aucun chiffre ni mise en évidence de ce réel problème :

« *Un secteur se démarque par la présence de nombreux concessionnaires automobiles (Renault, Peugeot, Chevrolet, Audi, Daverat, Citroën, Honda, Seat, Ford, Mazda...) dotés de grandes surfaces d'exposition aux abords de l'avenue de la Libération dans le centre du Bouscat* ».

L'importance de ces emprises, tant en superficie qu'en intérêt de localisation, ne peut qu'entraîner des coûts d'expropriation très élevés pour la collectivité, et donc les contribuables de la CUB.

Bien sûr, là encore, l'incompatibilité entre le maintien de l'activité des concessions et la réalisation de la ligne de tramway, bien qu'évoquée de façon récurrente par les acteurs économiques et les associations, lors de la phase précédente de concertation, **est totalement passée sous silence.**

Toujours pièce n°6 Chapitre 6 « Analyse des effets du projet sur l'environnement et définition des mesures envisagées pour supprimer, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet » « Milieu social et économique »

alinéa 6.4 « Analyse des effets permanents du projet sur le milieu social et économique et mesures envisagées », en page 180, ce problème est traité en une demi page mais sans un seul mot évoquant la problématique de l'industrie automobile, puis sur 3 pages (180 suite, 181 et 182) l'auteur fait une analogie avec les effets observés entre 1999 et 2008 le long des lignes A, B et C sans indiquer que nulle part lors de la réalisation de ces lignes le tramway n'avait rencontré une problématique comparable à celle de l'industrie automobile telle qu'elle est présente dans le secteur de l'avenue de la Libération et de la route du Médoc, zone commerciale très spécifique dans l'agglomération.

Cette analogie est donc particulièrement trompeuse et n'aurait jamais dû être présentée dans un dossier où l'on devrait, avant tout, rechercher la sincérité.

Enfin dans la pièce n°7 « Evaluation socio-économique », on cherchera en vain une indication sur l'évolution du déficit d'exploitation du réseau de Transports en Commun, ainsi que sur l'impact direct du projet de ligne D sur les finances locales et sur les activités commerciales et économiques préexistantes.

Cette pièce n°7 présente en pages 77 et 78 de magnifiques formules conjuguant équations et intégrales qui impressionnent certainement le lecteur, mais nous doutons qu'elles soient parlantes pour le contribuable moyen de la CUB et que les notions de Bénéfice Actualisé (BA) et de Taux de Rentabilité Interne (TRI) auxquelles elles renvoient, puissent pour la plupart des lecteurs avoir le moindre rapport avec la réalité économique. La présentation de résultats clairs, avec des notions accessibles à tout un chacun devrait pourtant être l'impératif d'un dossier destiné au public le plus large. Mais visiblement au lieu de présenter des résultats clairs et simples, la CUB a privilégié l'utilisation d'un langage technocratique particulièrement abscons,. Dommage ! Elle aurait pu au contraire présenter un dossier facilement compréhensible.

Indépendamment de ce défaut de forme du dossier mis à l'enquête publique, **le silence total qu'il maintient sur l'impact économique du projet ainsi que sur toute comparaison économique entre les projets relatifs au corridor nord (projet CUB) et corridor sud, et même avec le « projet alternatif d'intérêt général », constitue une lacune rédhibitoire qui met gravement en doute la sincérité et l'honnêteté de ce dossier, en particulier sur les estimations relatives des différents projets.**

L'occultation de ce problème est d'autant plus incompréhensible que pendant la période de concertation, la CUB qui avait reçu de multiples demandes pour la production d'études économiques comparatives, s'était engagée à produire ces études économiques dans le cadre du dossier d'enquête d'utilité publique.

On se référera sur ce point aux courriers adressés à titre personnel par l'un de nos membres, le 18 juin 2009 au Président de la CUB, ainsi qu'au Premier Vice-président, maire de Bordeaux, pour demander la réalisation d'études économiques, demande qu'avait adressé le Collectif d'associations le 19 juin 2009 aux mêmes destinataires, pour la même raison, sans suite.

Force est de constater que les études économiques comparatives, sur la production desquelles les élus s'étaient engagés, et devant figurer au Dossier d'Enquête de DUP, soit n'ont pas été réalisées, soit, si elles ont été réalisées, n'ont pas été produites car il est évident que leurs résultats ne pouvaient qu'aller à l'encontre de la justification du projet présenté par la CUB, et au contraire **confirmer le bien fondé des arguments soulevés par les associations et les acteurs économiques qui se sont élevés en nombre contre ce projet.**

La pièce n°7 « Evaluation socio-économique » revient en page 16 sur la justification du choix du corridor nord par la CUB. Elle indique ainsi que le corridor sud est pénalisé par la traversée, après la rocade, d'une zone d'urbanisation moins dense, mais elle passe sous silence le fait que cette zone est facilement urbanisable, qu'elle le sera vraisemblablement sans difficulté, **surtout si la ville de Bordeaux concrétise son projet de porter le quartier de Caudéran de 44 000 à 100 000 habitants dans les 20 ans.**

Elle passe également sous silence le fait que le corridor nord aboutit à Cantinolle dans une zone inondable de la vallée de la Jalle, zone obligatoirement inconstructible et vouée à l'activité agricole, zone dont la principale implantation industrielle est actuellement l'une des plus importantes stations d'épuration de la CUB que l'on peut difficilement considérer comme un facteur très attractif pour une future urbanisation **et qui n'est pas et ne sera jamais un gros générateur de clientèle pour le tramway !!**

De façon à masquer la cruelle réalité des chiffres, les 2 corridors ne sont donc pas comparés sur la base des chiffres bruts de clientèle qu'ils génèrent et peuvent à terme générer **mais sur la base de mystérieux chiffres de potentiels en populations et emplois, dont aucune justification n'est donnée.**

Nous aurions souhaité, et l'ensemble des contribuables de la CUB avec nous, une argumentation plus transparente, et des calculs basés sur des chiffres facilement vérifiables, ce qui est loin d'être le cas !!!

5 - En ce qui concerne la prise en compte incomplète de l'impact du projet mis à l'enquête sur les conditions de circulation dans le quartier de la Barrière du Médoc:

La pièce n°6 Etude d'Impact «, présente sur une demi page, en page 186, dans le cadre de l'analyse des effets permanents du projet sur le réseau routier, une esquisse de plan de circulation avec indication des flux principaux et des itinéraires de desserte locale, couvrant le secteur de la barrière du Médoc, puis une analyse des trafics prévisibles en pages 188 à 192.

On ne retrouve dans ce schéma aucun des principes qui avaient été présentés à l'appui du projet CUB dans le cadre de la concertation.

Alors que le dossier a justifié dès la pièce n°1 l'abandon de la fourche prévue au Schéma Directeur par le souci d'éviter tout trafic en baïonnette sur les boulevards, de façon inexplicable le schéma proposé qui transforme l'avenue d'Eysines en pénétrante malgré ses caractéristiques géométriques réduites, impose une baïonnette pour chacun des mouvements de traversée des boulevards :

- baïonnette pour le trafic Rocade-Centre Ville en provenance de l'avenue d'Eysines, par l'avenue Carnot ou en provenance de la rue Robert Schuman et à destination de la rue David Johnstone.

- baïonnette pour le trafic en provenance du centre par la rue Fondaudège et la rue Ulysse Gayon et à destination de l'avenue de la Libération ou plus loin à destination de l'avenue Charles de Gaulle, d'un côté ou de l'avenue Tivoli de l'autre, compte tenu de la saturation prévisible de l'avenue d'Eysines.

Toute personne connaissant bien les conditions de circulation et les caractéristiques du réseau viaire dans le secteur de la Barrière du Médoc comprend instantanément que ce plan de circulation ne peut pas fonctionner et va générer des embouteillages inextricables. Il ne peut être accepté en l'état mais nous doutons qu'il puisse être amélioré de façon significative.

CONCLUSION :

Nous pensons avoir mis clairement en évidence les principales insuffisances et incohérences du dossier mis à l'enquête.

La commission d'enquête ne peut décemment donner un avis favorable à un projet présentant un tel risque pour les finances de la CUB et qui ne peut qu'aboutir, à la différence du « *Projet alternatif d'intérêt général* » présenté par les associations, qu'à **une desserte fortement déséquilibrée et inéquitable du quadrant nord-ouest :**

- au nord la partie la moins peuplée, desservie doublement par le tram-train du Médoc et par la ligne D sur l'axe Libération /Cantinolle mettant en péril l'essentiel de l'activité économique existante,

- au sud la partie la plus peuplée, délaissée sans équipement alors qu'on y trouve l'essentiel de la clientèle des transports en commun, le plus grand nombre d'établissements scolaires et un tissu commercial peu sensible à la réalisation d'un tramway.

Où serait la logique d'un tel projet ?

Nous disons : **OUI à la ligne D du tramway**, mais OUI à une ligne D **là où elle sera la plus utile et la plus rentable** : sur le corridor sud par Caudéran et Saint Médard en Jalles avec une branche vers Eysines, **répondant ainsi à l'intérêt général**, et NON à une ligne D sur le corridor nord où elle serait concurrencée par le tram-train du Médoc qui en assurera dès 2014 une première desserte, où elle provoquerait un sinistre industriel et économique et où elle est l'objet d'un refus massif des riverains et des acteurs économiques !

Fait à Bordeaux le vendredi 1^{er} juillet 2011

Pour l'association «*Comité de Quartier de Caudéran-Centre* »,
le Président,
Marc GUION de MÉRITENS