

Les transports du quadrant Nord-Ouest, dix ans après

Lundi prochain 4 mars à 19 h 00 à La Pergola, se tiendra une réunion d'information sur le projet du B.H.N.S¹. Elle est la première réunion organisée après le départ de Monsieur JUPPE. Elle fait suite à la longue série de débats et de controverses sur ce projet qui a été bloqué suite à une décision du tribunal administratif puis du Conseil d'Etat qui, sans remettre en cause l'intérêt général de ce projet, ont relevé une erreur de forme du dossier d'enquête publique. Cet équipement entrainé dans la deuxième phase de la restructuration des transports du quadrant N O décidée par la Communauté Urbaine en 2008. Dix ans après, rien n'est réglé pour les transports du Corridor Sud qui avaient été définis par ce Schéma Directeur de l'Organisation des Transports de l'époque². Les conditions de transports des usagers des deux lignes structurantes de ce corridor (liane 2/3 et liane 16) se sont dégradées. Il est à craindre que le bouleversement dans les équipes municipales bordelaises et métropolitaines ne provoque une décision de « statu quo » du BHNS à l'approche des prochaines élections municipales.

Au moment où certains vice-présidents métropolitains font pression pour imposer des extensions de lignes de tram extrêmement coûteuses et dont la justification n'est pas évidente, il est légitime de s'interroger sur le niveau excessif d'une couverture tram du réseau TBM qui dépasse très largement celle des autres villes de même importance. Cet équipement est d'intérêt général ; il a été, malheureusement, contré par l'un des vice-présidents pour l'accepter dans sa commune. Les habitants du quartier de Caudéran ont la vive impression d'être les « sacrifiés » des grands agencements desquels ils ont été régulièrement mis à l'écart³. Ses bus sont, hélas, perçus comme des gêneurs lorsqu'ils traversent les secteurs de l'habitat cossu traditionnel.

Le recours d'une association intra boulevards n'est donc pas l'unique cause de la remise en question ; ce fiasco est l'exemple-type des conséquences du système de cogestion communautaire où Caudéran n'a pas la place qu'il devrait avoir, compte-tenu de son importance (43 000 habitants) et de son emplacement excentré et ceinturé par trois communes dont chaque maire est vice-président de la Métropole. De plus, pour atteindre des performances presque équivalentes à celles d'un tram, il n'a jamais été possible de trouver le moyen de lui dégager plus que 45% de circulation en sites propres dans les zones tendues et, côté investissement, le budget alloué ne dépassait pas les 6 millions d'euros le kilomètre, alors que pour le tram D, une dépense kilométrique de plus de 22 millions d'euros ne posait aucun problème pour un tracé conduisant à développer l'étalement urbain et présentant un potentiel de fréquentation nettement inférieur. Les multiples critiques d'élus de communes environnantes sur cet équipement, les compromis boiteux, le maquis administratif, contribuèrent grandement à ce « désastre »

Caudéran est sur la pente de l'enclavement. Plusieurs indices y concordent, dans ce quartier qui a subi de nombreux programmes d'habitat collectif non coordonnés et qui est reconnu par l'implantation d'établissements scolaires très appréciés. L'habitat collectif y est, maintenant, majoritaire, mais il tend vers un turnover important de ses occupants en raison, notamment, de la recherche d'une rentabilité à court terme facilitée par les nouveaux instruments de location connectés. Il est situé en zone-tampon du transfert modal nord-ouest ; l'an dernier, l'exemple récent des réactions violentes sur les questions du stationnement avait déjà été le signal d'alarme du malaise lié à ce constat.

Caudéran est, entre autres, l'exemple-type de la fausse banlieue. Intégrée à la commune de Bordeaux en 1964, elle n'a plus de statut communal et, dans l'organisation actuelle de la Métropole, elle n'a pas le rang de représentation dans les instances réunissant des vice-présidents, là où se prennent toutes les grandes décisions d'aménagement. Comme banlieue, elle est située complètement hors boulevards, au-delà du périmètre de l'ensemble urbain communal. Il faut parcourir plus de 4 km pour rejoindre le centre-ville et plus de 7 km pour atteindre la gare Saint Jean. L'aménagement de voies assurant le maximum de fluidité de circulation, de parkings relais accueillant les véhicules des automobilistes en transfert deviennent les priorités qu'il faut affronter sans tarder.

Il importe d'entendre la colère qui sourd de la part de ses habitants et que des réponses précises et opérationnelles soient fournies lors de cette rencontre du 4 mars. La situation et l'importance de Caudéran imposent que, bien avant les prochaines municipales de 2020, soient étudiés, à la fois :

- Un plan d'investissement exceptionnel de rattrapage du retard accumulé depuis longtemps. **Une relance urgente du projet BHNS coordonné avec un réaménagement de la Liane 16 (destination gare)**, parce que l'espace pour vivre et se déplacer correctement dans un cadre harmonieux est le gage incontournable d'une écoute municipale et d'une métropolisation réussies à Bordeaux comme ailleurs
- **Une reconnaissance métropolitaine de la spécificité de Caudéran**, de sa situation excentrée et de son importance, avec à sa tête un maire ayant le rang de vice-président.

.Pour le Comité

Bordeaux, le 2 mars 2019

¹ Bus à Haut Niveau de Service ou « Tram-bus », une alternative plus adaptée que le tram (Projet : Gare St Jean/St Aubin du Médoc)

² Le Schéma Directeur de l'Organisation des transports des transports de l'époque avait défini deux corridors de circulation ; l'un au Nord (tracé du TRAM D en cours de travaux), l'autre au Sud où l'annulation de la DUP du projet BHNS a bloqué le processus. (cf. TCSP_n20_290409 pages 33/123 et 40/123 du 29 avril 2009)

³ Comme ce fut le cas pour la concertation publique de 2008 (TRAM D)