

LES VRAIS CHIFFRES DU BHNS...ET LES MOTIVATIONS

Un projet important ne peut pas avoir que des supporters. Les opposants ont parfaitement le droit de se faire entendre, la loi est là pour sauvegarder les droits de chacun. Nous le savons bien car le Comité de quartier s'est lui-même opposé dans le passé à des projets contraires aux intérêts de Caudéran, comme par exemple le choix de la ligne D du tramway par Le Bouscat, mais nous nous sommes toujours fixé comme règle de n'utiliser que des arguments et affirmations facilement vérifiables, car si toute opposition sincère est respectable, elle perd toute légitimité lorsque les arguments développés se traduisent par une désinformation qui travestit la réalité. Nous verrons plus loin que certains n'ont malheureusement pas ce sens de l'éthique.

Le projet de Bordeaux Métropole de relier St Aubin/St Médard à la gare Saint-Jean par un BHNS (Bus à Haut Niveau de Service que nous préférons appeler TRAM-BUS), a soulevé l'opposition de l'association Bordeaux à Cœur et de certains habitants des quartiers traversés, qui ont obtenu en référé la suspension provisoire de la Déclaration d'Utilité Publique tant que le Tribunal administratif ne s'est pas prononcé sur le fond.

Le Comité de quartier de Caudéran a pour objet la défense des intérêts des habitants de Caudéran ; il s'est impliqué, notamment, dans les questions liées aux transports parce que cet enjeu est central pour la qualité de vie de tous les résidents de notre agglomération devenue métropole. Il ne s'est pas privé de critiquer vivement les autorités communautaires à chaque fois que les décisions prises ne lui paraissaient pas réalistes. Que ce soit pour le choix du tracé du tram D ou pour les multiples modifications de la liane 16, il n'a pas ménagé ses critiques à chaque fois que l'intérêt général était en cause. Ici, le réaménagement proposé entre directement dans la deuxième phase de la grande restructuration du quadrant Nord-Ouest dont les grandes lignes avaient été arrêtées dans les années 2007/2008 dans les Schémas Directeurs de l'Organisation des Déplacements Métropolitains.

. La réussite du projet de BHNS porté par Bordeaux Métropole est capitale pour que le quadrant Nord-Ouest sorte des très grandes difficultés rencontrées aujourd'hui et pour préparer, demain, la desserte par ce même procédé de BHNS du secteur sud de Caudéran et nord de Mérignac par la liane 16.

Rappelons les arguments avancés par ses détracteurs et en particulier l'association Bordeaux à Cœur. Dès leurs premières interventions, qui ont été largement médiatisées, nous avons appris :

- que ce «Diplodocus» (sic) serait « cher, inadapté et inutile»,
- qu'il serait «un bus surdimensionné de 80 mètres de long»
- qu'il serait « très large, au point que deux bus ne se croiseront pas »
- que «la rue du Château d'Eau sera sur une partie privatisée » (cf. Sud-Ouest du 10 mars 2017)

Curieuse conception de la vérité ? Incompétence ? Outrance mensongère ? On peut se poser la question car :

- tout véhicule sur pneus comme le BHNS est soumis au Code de la route. Il ne peut pas faire plus de 24 mètres de long (et non 80!) avec une largeur maximale de 255 cm, soit celle des bus actuels. Ces dimensions maximales étant le gabarit routier. Au-delà, convoi exceptionnel, il serait tenu de se faire escorter !
- le fait de réserver l'usage d'une rue aux véhicules de transports en commun ou de services d'urgence est une disposition de priorité accordée aux services publics ; elle ne correspond en rien à une quelconque privatisation.
- les prises de position des opposants lors des réunions publiques ont permis de constater que leurs préoccupations étaient très éloignées de la notion d'intérêt général mais centrées au contraire sur des préoccupations d'intérêt personnel limité au petit secteur de la rue de la Croix Blanche. Le refus de toute modification de la desserte locale et le souhait de pouvoir continuer à stationner sur la voie publique à proximité immédiate de leurs domiciles révèle, par contre, une réelle volonté de privatisation de l'espace public.

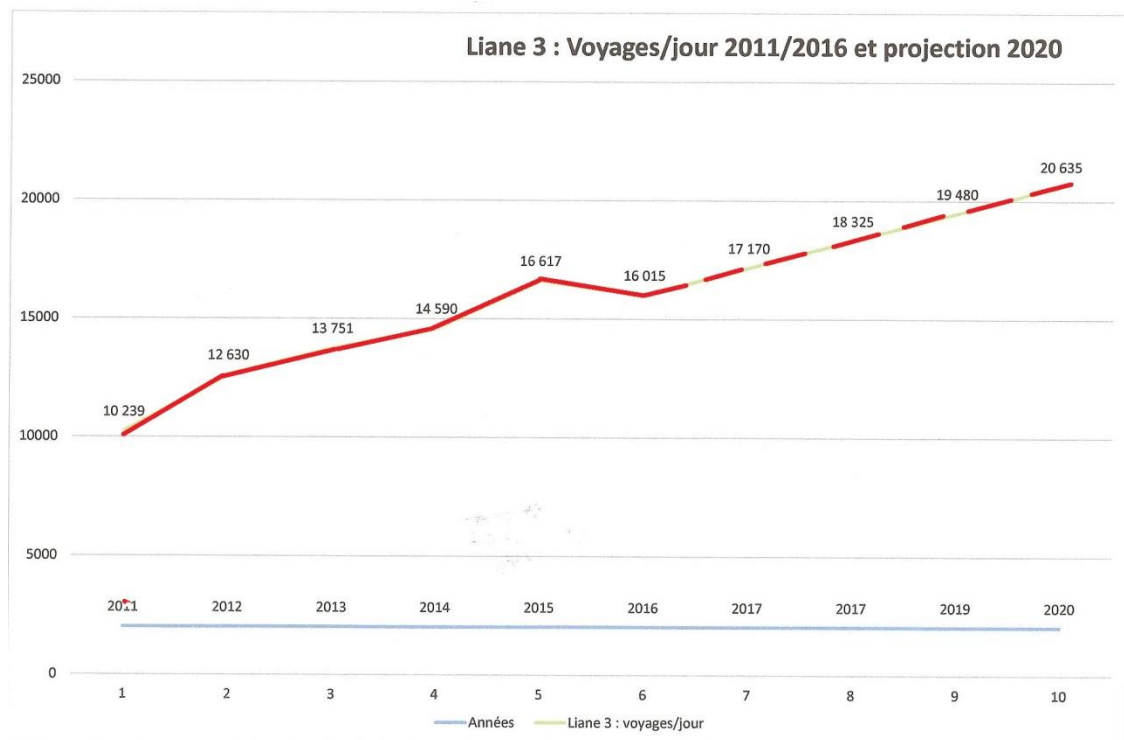
Ayant assisté à l'audience du 27 octobre et donc aux prises de position des parties et aux déclarations du juge nous sommes en mesure de commenter les motivations et les chiffres avancés par les opposants, autant d'éléments qui ont entraîné la décision de l'autorité judiciaire, et nous reprendrons les plus marquants :

- **Concernant la situation d'urgence, le juge écrit :** *il ressort par ailleurs des pièces du dossier que, dès le mois de mai 2017, des travaux pour la remise en conformité du réseau électrique basse tension souterrain ont été initiés, notamment rue de la Concorde sur le territoire de la commune de Bordeaux « dans le cadre du nouveau projet BHNS, de la ligne Gare St Jean à St Aubin du Médoc » ; qu'ainsi, les requérants sont fondés à se prévaloir d'une situation d'urgence au sens de l'article L. 521-1 du code de justice administrative.*

Sur la base d'un courrier rédigé par un sous-traitant d'ENEDIS, la décision fait référence à des travaux qui auraient été anticipés sur le réseau électrique basse tension réalisés dans une rue très étroite qui n'a jamais été considérée comme pouvant recevoir le BHNS. De plus des travaux sur le réseau basse tension n'ont généralement aucun rapport avec un projet de BHNS qui consiste à réaliser des travaux de voirie. Même sans BHNS ces travaux, affectant des rues hors du tracé, auraient dû être réalisés. Le projet de BHNS ayant été porté à la connaissance du public par Bordeaux Métropole, son maître d'ouvrage, il est normal que les travaux réalisés à proximité par d'autres maîtres d'ouvrages (ici ENEDIS) soient réalisés en parfaite cohérence avec lui pour éviter de devoir être modifiés en cas de réalisation du BHNS. Cette logique est appliquée naturellement de façon systématique par tous les responsables des deniers publics.

- * **Concernant le doute sur la légalité de l'arrêté de DUP, le juge écrit :** *le taux de fréquentation du BHNS prévu par Bordeaux Métropole à 50 000 voyages par jour ne paraît pas, en l'état du dossier, davantage fondé alors que le bus LIANES 3+ existant sur le même trajet, lequel n'enregistre que 10 000 voyages par jour, a connu entre 2015 et 2016 une baisse de fréquentation de 2,9 %.*

En outre, cette base de 10000 voyages/jour a été largement sous-estimée ; la liane 3+ a été en progression constante depuis 2011 ; la projection sur 2020 indiquée dans le graphique ci-dessous a été calculée sur la moyenne des progressions entre 2011 et 2016 :



Sur la méthode : la comparaison faite par les opposants en prenant comme base les seules années 2015 et 2016 est contraire à toutes les règles statistiques et, en négligeant l'augmentation permanente du trafic de la Lianes 3+ (+56 % entre 2011 et 2016, soit une augmentation moyenne de +11 % par an), elle ne tient

pas compte des perturbations très importantes du taux de fréquentation du bus Lianes 3+ sur les exercices 2015 et 2016. Les performances du bus Lianes 3+ en 2015 ont été plus élevées car elles avaient supporté le supplément de trafic du bus Lianes 2, dont l'itinéraire avait été dévié des Quinconces vers le Palais de Justice, avant d'être rétabli en 2016. Ce phénomène avait fortement marqué les usagers du centre-ville, ce que ne pouvaient pas ignorer les opposants au projet.

La comparaison ainsi faite par les requérants et reprise par le juge manque totalement de pertinence tant sur la méthode employée que sur les situations comparées, que l'on raisonne dans l'espace ou dans le temps :

- **dans l'espace** : Les services assurés par le bus LIANES 3+ et par le futur BHNS sont très différents par leur desserte de la partie centrale de l'agglomération. Le bus Lianes 3+ assure la liaison entre St Médard et les Quinconces, alors que le futur BHNS assurera la liaison entre St Médard/St Aubin et la Gare St Jean et le futur quartier Euratlantique, via le centre-ville de Bordeaux. On ne peut pas comparer ces deux liaisons qui desservent deux pôles différents, distants de plus de 3 kms. D'une part, elles ne correspondent pas à la même clientèle. D'autre part, les potentiels de génération de trafic ne sont pas comparables, celui du pôle de la gare St Jean et d'Euratlantique étant bien plus important que celui du pôle des Quinconces. Le bus Lianes 3+ pris pour comparaison ne peut donc pas être considéré comme ayant le même tracé que le BHNS, si ce n'est en zone périphérique, moins chargée que le centre-ville.
- **dans le temps** : Il est aberrant de comparer deux situations à des horizons différents. Les opposants n'en ont tenu aucun compte. Les conséquences de l'afflux massif de voyageurs à horizon 2020/2030 suite aux conséquences de la mise en service de la LGV et du développement du projet Euratlantique a pourtant été suffisamment médiatisé. La LGV a été mise en service en 2017 et le trafic qui sera celui du BHNS est estimé à l'horizon de 2020. À cette date, le quartier Euratlantique (500 000 m² de plancher) sera depuis trois ans en plein développement et la ligne LGV Paris-Bordeaux aura eu le temps de jouer à plein durant ces trois ans

Toutes les données qui ont été abondamment relayées par la presse au moment de l'inauguration de la nouvelle gare TGV puis de la mise en service de la LGV, confirment la forte augmentation des usagers de la gare, à savoir :

- le trafic annuel attendu à la gare Saint Jean après mise en service de la ligne LGV, est de 18 millions de passagers en 2020 à comparer aux 11 millions en 2016 avant mise en service de la LGV, soit un bond de 50 000 à 95 000 voyageurs/jour, ces chiffres ne tenant pas compte des prévisions du Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO) vers Dax et Toulouse dont la réalisation est, pour l'instant, en suspens.
- sur les seuls mois de juillet et août 2017, alors que la ligne LGV n'avait pas encore trouvé son équilibre, le trafic-passagers constaté avait déjà augmenté de 75 % par rapport à celui de 2016. (Objectif Aquitaine 22 09 2017), ce qui valide bien l'estimation précédente.

Saturation du tram C : Enfin, tous les usagers du réseau savent que le tram C est totalement saturé aux heures de pointe et aux heures d'arrivée des TGV. L'explosion du trafic SNCF, généré par la mise en service de la LGV et dont les premiers effets sont déjà relevés, ainsi que le développement en cours de l'Opération d'Intérêt National Euratlantique, ne pourront que charger massivement le BHNS, qui constituera un autre vecteur important desservant la gare.

Nous souhaitons, évidemment, au regard de l'analyse de ces chiffres vérifiables, que le Conseil d'Etat prenne conscience des nombreuses anomalies de la décision du 27 octobre 2017 et indique clairement que ce projet de BHNS est indiscutablement d'Intérêt Public.

La seule motivation d'intérêts personnels aura abouti à retarder de plusieurs mois la réalisation d'un projet dont l'intérêt général est évident car devant bénéficier à environ 50 000 usagers par jour, essentiellement des scolaires ou employés du centre-ville résidant dans les quartiers périphériques comme Caudéran ou les quartiers desservis de Mérignac, Eysines, Le Haillan, St Médard en Jalles et St Aubin de Médoc.

Ce BHNS/TRAMBUS est, certes améliorable, mais il est la solution la plus raisonnable et la plus efficace entre toutes les autres formes de transfert modal de nos déplacements pour que le bien vivre à Bordeaux ne soit pas enterré dans une nostalgie désuète.