

UNE CONCERTATION EN TROMPE-L'ŒIL

Le bilan de la concertation sur le développement des transports urbains en TCSP est édifiant. Sur 200 pages, 77 sont consacrées au tracé de la ligne D pour le quadrant Nord-Ouest⁽¹⁾. Mais le 'Comité de quartier de Caudéran-centre', qui s'y est fortement impliqué, s'est uni à un collectif d'associations pour une proposition ralliant l'intérêt général. Il dresse, à son tour, un contre-bilan. D'abord sur la place de CAUDÉРАН, dans ce grand déballage médiatique ; il a été le grand secteur « laissé-pour-compte » Ensuite, sur l'aspect « communication » : avec un très grand professionnalisme, les protagonistes communautaires ont réalisé un formidable « coup » de communication politique pour faire entériner des orientations préétablies. Enfin, sur l'ambiguïté de la présentation des engagements budgétaires ; s'ils paraissent, à première vue, plus économiques sur le court terme pour le corridor nord –privilegié dans les conclusions-, ils comportent, sur le long terme, de graves risques de rallonges budgétaires (coûts insuffisamment évalués et non maîtrisables) tout en ne répondant que partiellement aux besoins de déplacements des habitants de ce quadrant.

Cette grande opération de démocratie participative révéla un paradoxe étonnant : le dernier conseil municipal de BORDEAUX du 20 juillet (vote de la motion sur ce tracé) fut l'aboutissement d'une stratégie de communication parfaitement réglée. En séance, mis à part les interventions des thuriféraires classiques, celles qui abordèrent le dossier prouvèrent que la plupart des élus n'avaient pas sérieusement étudié le dossier ; à l'écoute des intervenants, une impression boutiquière dominait. Suivant l'orientation politique défendue, les marronniers des logements sociaux, des places de parkings ou du montant des indemnisations ont prévalu sur la vision globale d'un secteur qui accuse un retard inadmissible en matière de transports collectifs. La voix des nombreuses personnes exprimant leurs inquiétudes justifiées n'était plus audible dans ce consensus apparent, arraché à force de tractations entre partis.

Certes, Monsieur JUPPE avait raison dans sa réfutation de l'opinion selon laquelle « ... les dés sont pipés » Ce propos aurait supposé une intention malveillante. Les dés n'étaient sans doute pas pipés, mais la façon de les lancer sur la piste suscite néanmoins de nombreuses questions sans réponses, à l'heure actuelle.

Dans cette concertation, la plupart des responsables politiques sont restés en embuscade, évitant à tous prix de se mettre à découvert, face aux décisions courageuses et osées qui devaient être prises. Au fil du déroulement des échanges, l'intérêt général s'est fondu dans un magma invraisemblable d'intérêts particuliers où la question caudéranaise a été au minimum snobée, sinon détournée, pour mieux l'évacuer. Or, la position géographique et sociologique de ce grand « quartier bordelais » méritait un autre traitement que les réponses désabusées fournies. Depuis 1962, alors que la population de BORDEAUX diminuait régulièrement, sauf une légère remontée ces dernières années, la population de CAUDÉРАН a presque doublé⁽²⁾. Ce grand quartier aurait dû jouer un rôle pivot dans cette concertation où tout semble avoir été joué très loin des préoccupations de ses habitants.

Appliquant textuellement la législation en vigueur, le bilan dressé par la CUB se lit, finalement, comme un catalogue à la Prévert ; y sont additionnées interventions fumeuses, pétitions et propositions structurées. Les chiffres font effet de masse ; ils impressionnent. La pétition n'est plus simplement le constat d'un échec de communication. Elle devient pour des associations comme « *Oui au Tram* », largement citée, créée tout spécialement pour se positionner en lobbyiste, le principal, voire l'unique moyen d'action pour obtenir le passage par la rue Fondaudège.

Le nombre de réunions publiques frappe d'emblée : 22 au total. Avec un oubli, justifié, sans doute, par son rattachement administratif à Bordeaux : CAUDÉРАН. Les seules qui furent organisées à BORDEAUX se tinrent en soirée à l'Athénée Municipal, c'est à dire en un lieu et à une heure où l'accès devient problématique pour les personnes habitant à plus de 4 km et se déplaçant par nécessité ou par choix avec les transports publics. A l'heure où ces réunions se terminaient, les bus de lignes régulières avaient cessé de fonctionner vers CAUDÉРАН. Pour une réunion-débat sur les transports urbains, l'exclusion de ses habitants est une première curiosité.

¹ Disponible sur concertation <http://concertations.lacub.fr>

² En 1962 : Bordeaux comptait 278.000 habitants. Caudéran (autonome) : 29.000 habitants. Caudéran fut rattaché à Bordeaux en 1965.

En 2008, Bordeaux comptait 225.000 habitants, Caudéran compris pour 45.000 habitants, soit une augmentation de 55 % sur ce quartier, alors que le reste de la commune de Bordeaux accusait une sérieuse baisse.

La deuxième observation porte sur le trompe-l'œil de la division du quadrant Nord-Ouest en deux corridors étanches, fortement orientée dès le début de cette consultation. Elle contredit formellement la délibération du 22/02/2008 qui préconisait la nécessité de deux lignes avec éventuellement une fourche à partir des boulevards. Si l'argument sur l'impossibilité budgétaire d'entamer deux lignes est nécessaire, il n'est pas suffisant et il traduit une conception contestable des flux circulatoires.

Le mur des corridors construit durant cette concertation laissa s'affronter deux secteurs qui avaient, sur le plan de la circulation, beaucoup de points communs. Ce plan, fondé sur l'image de deux cours d'eau parallèles que « des barrières naturelles » empêcheraient à jamais qu'ils ne se rejoignent, a occulté la prise en compte de la totalité des problèmes de transports en ne privilégiant que le secteur situé le plus au nord. Elle a permis toutes les manipulations de chiffres.

En scindant artificiellement les vecteurs de déplacements en deux axes, la comparaison de flux a autorisé bon nombre de spéculations. N'est-ce pas, au minimum, utopique que d'envisager qu'un flot de 1100 véhicules rue Fondaudège serait ramené à 400 avec l'arrivée du tramway ? ⁽³⁾

D'une part, parce que cet axe de circulation (prolongé par la rue Croix de Seguey et Cours de la Libération au BOUSCAT) donne essentiellement accès à l'échangeur permettant d'entrer et de sortir de BORDEAUX ; l'arrivée d'un tramway a peu de chances d'influer de manière significative sur la baisse du nombre de véhicules en circulation.

D'autre part, un tel calcul ne met pas en balance le bénéfice de baisse de circulation sur les rues Croix Blanche, avenues Leclerc et De Lattre de Tassigny ; elles sont des voies intra-urbaines et interurbaines avec la présence de nombreux établissements scolaires, sociaux et sportifs. Ces derniers sont très pourvoyeurs d'usagers de transports en commun. Il est curieux de constater qu'en matière de capacités de transports, cette population n'apparaît pas clairement comme unité de compte.

La science de la prospective est, certes, très délicate. Lorsqu'il s'agit de prévoir le développement de pôles d'emplois, tout est possible. Dans les circonstances économiques actuelles, baser une décision sur des potentialités sectorielles est infiniment aléatoire. Les chiffres tendant à prouver que les zones situées sur BRUGES, EYSINES, LE TAILLAN ou PAREMPUYRE comme « *plus porteuses* » sont aussi sujet à caution que ceux qui les mettraient en balance avec le potentiel étonnant du HAILLAN ou de SAINT-MÉDARD. Nous vivons en ce domaine une situation d'extrême fragilité.

Lorsque se discutent les chiffres de fréquentation et qu'il faut les faire « rentrer » dans ces corridors, le doute n'est plus permis : chaque camp peut revendiquer « sa » ligne. Le cas d'EYSINES, à la frontière des deux, a fait l'objet de transferts « élastiques » : à partir des tableaux 2008 fournis par la CUB, il apparaissait que le corridor sud accusait une fréquentation supérieure de 44 % sur le corridor nord, en partageant de façon la plus équilibrée possible les chiffres des bus 54 (Migron).

Qu'à cela ne tienne, d'autres calculs de la CUB ramenèrent aussitôt la différence à 6 % ! Un résultat obtenu en imputant totalement le 54 au nord et en y ajoutant une partie du trafic du 51 (passant essentiellement au Centre de CAUDÉРАН, mais étant prolongé, à l'issue de son périple dans un quartier d'EYSINES).

Quant à la ligne 16 qui traverse CAUDÉРАН et que la CUB a détourné de la rue de la Croix Blanche vers la rue Judaïque, elle disparaissait complètement des tableaux. Un ovni ?

Pour conclure les questions de chiffres, l'aveu des responsables CUB sur la capacité de fréquentation des tramways en fonction laisse rêveur. Elle est limitée, dans les conditions actuelles de circulation, à 55 %, après plusieurs années de fonctionnement⁽⁴⁾. Ce faible taux est diagnostiqué comme la conséquence de « *l'accumulation de petites irrégularités* » Les petites irrégularités n'expliquent pas tout.

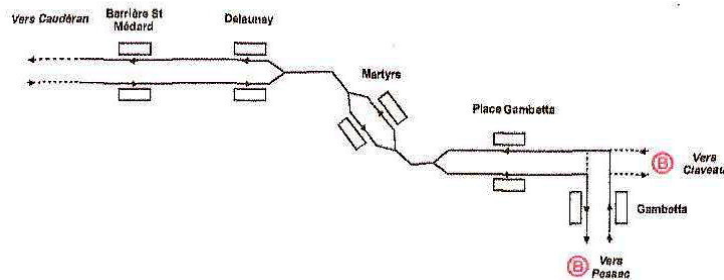
Un tel taux de sous occupation pose la question de la relativité des objectifs pour la réalisation d'investissements dont l'impact modifie fondamentalement l'urbanisme.

3- Page 53 : Le bureau d'étude expose les résultats des comptages effectués : 800 voitures en entrée et en extrémité de la rue, 1 100 voitures au milieu (baïonnette Maubourguet – Paulin) ; l'objectif serait de ramener ce trafic à 400, ce qui, compte tenu du report modal, entraîne un report de circulation de 500 voitures sur d'autres itinéraires.

4- Page 54 : Alors que la capacité théorique du tramway est de 4500 personnes/heure/par sens, la fréquentation actuelle n'est que de 2500 personnes/heure/par sens, à comparer aux 2000 personnes que l'on envisage sur les Corridors Nord et Sud. La capacité du tramway à 55% de sa capacité théorique viendrait uniquement de l'accumulation « *de petites irrégularités* ».

Le trompe l'œil apparaît aussi dans la réponse donnée au passage de la rue Capdeville (option rue de la Croix Blanche) en voie unique. La proposition d'un passage dans cette courte rue (250 m), proposée non seulement par le Comité de Quartier de Caudéran mais par bon nombre d'autres intervenants, n'a pas obtenu de réponse correcte de faisabilité. Seule une réponse sortie des études préliminaires⁽⁵⁾ et reprise intégralement dans les conclusions apporte une explication alambiquée en démontrant l'impossibilité de cette option.

L'étude part de la place Delaunay jusqu'à la place Gambetta⁽⁶⁾ -soit environ 1200 m-, avec deux passages en voie unique (!) et un arrêt en double voie Place des Martyrs de la Résistance ! Elle conclut en accusant d'interférer sur des retards allant jusqu'à 8' alors que le passage de la rue Capdeville sur 250 à 300 m est de l'ordre de 1'30 à 2'. A partir de cette réponse un très voyant SENS INTERDIT sur la rue de la Croix Blanche pour le tram coupa court à toute discussion (*document préliminaire TCSPn20 -page 63*).



Deux tronçons de voie unique sur une longueur de près de 1200m : irréalisable ... !

En fait, cette option pose deux autres problèmes qui n'ont pas été évoqués dans les réponses de la CUB : le chantier « tramway » ferait mauvaise impression auprès des commerçants de la rue Judaïque dont les chaussées viennent d'être refaites ; la CUB n'a pas attendu la fin de la consultation pour entamer ces réhabilitations. L'autre problème concerne le stationnement de la rue de la Croix Blanche : l'arrivée du tramway obligerait à la suppression des deux côtés de stationnements : quel bouleversement !

Cette division en deux camps fut très lourde de conséquences sur les véritables priorités du plan de circulation. Un investissement à raison de 20 M€ du Km mérite de réfléchir sur une projection qui dépasse largement le lendemain bordelais, puisqu'il est clairement affirmé que « *il ne faut pas compter réaliser 10 Km tous les 5 ans...* » - page 65 -. Or, le lien avec la construction du pôle européen SNCF n'a peut-être pas été suffisamment présent dans ces débats, pour les causes évoquées plus haut.

En conclusion de cette vaste enquête sur ce projet de ligne de haute capacité, tous les doutes sont permis quant à sa rentabilité exacte. Il comporte de très gros risques de bouleversements économiques et sociaux. Il est encore temps de se poser la question : **la priorité de l'amélioration des transports pour le quadrant Nord-ouest passe-t-elle vraiment par un Tramway ou un BHNS ?** Les lignes, quel que soit le tracé, sont longues et les plages de remplissage des véhicules sont très aléatoires.

Ce secteur a cruellement besoin de transports urbains performants ; hormis quelques passages sur les tronçons centre-ville/boulevards, les bus actuels peuvent devenir très compétitifs, à condition de les faire circuler dans de véritables sites propres, sans rupture de flux. Pour le cas de CAUDÉRAN, les temps de parcours Caudéran/centre-ville des 16, 51 et 53 peuvent être réduits : ils se situent aujourd'hui entre 20 et 40'. Ils peuvent, dans les conditions citées, être ramenés à 10/12'. Pour toutes les lignes desservies dans ce quadrant : 54, 55, 56, 57, 82... les mêmes observations sont applicables. Pourquoi le projet d'un tram sur ce secteur est-il apparu comme une évidence, **alors que les données d'études sont à ce point aléatoires, voire contestables ?**

Le bilan de cette concertation a éveillé l'intérêt de l'ensemble des personnes concernées pour leurs transports urbains. En ce sens, cette opération est une réussite complète. Entre-temps, un autre dossier qui semblait se perdre dans les négociations insolubles, a trouvé une issue : construction de la LGV jusqu'à Bordeaux. Elle accélère le temps qu'il nous reste pour nous préparer à un afflux important de nouveaux usagers des transports urbains à partir du nouveau complexe européen qui sera construit en lieu et place de la gare Saint Jean. Malgré les attentes suscitées par l'arrivée du tramway sur le quadrant Nord-ouest, les Bordelais comprendraient que l'échelle des priorités s'en trouve bousculée.

⁵ -Etudes préliminaires : http://TCSPn20_290409_desserte_nordouest_ligneD.pdf page 49 et page 63

⁶ -Page 118 • La voie unique entre les places Delaunay et Gambetta, pour raccordement sur la ligne B rue Vital Carles ou, entre la place Delaunay et Mériadeck pour raccordement sur la ligne A. Cette solution n'est pas suffisamment performante en matière de capacité de transport ; en effet un tronçon en voie unique en milieu de ligne contraint l'ensemble de la ligne à une fréquence de 7'30 à 8' sans amélioration possible, alors qu'une fréquence de 6' serait nécessaire pour répondre à la demande en heure de pointe.

En exposant que les chiffres de projection risquent de ne pas correspondre aux retours sur investissements espérés, qu'attendre un tramway comme sauveur de quartiers en péril expose à bien des désillusions (ce n'est pas sa vocation première) et que permettre de prendre en charge l'énorme flux de voyageurs TGV à venir devient un objectif essentiel de nouveaux schémas directeurs à redéfinir, l'autre option de mettre le cap sur la circulation des Cours serait plus intelligente.

Repenser l'arrivée d'une ligne D à partir de la gare St Jean et passant par les Cours de la Marne, Aristide Briand, d'Albret et aboutissant à Meriadeck – avec raccordement du réseau sur la ligne C.⁽⁷⁾ L'argument consistant à considérer les Quinconces comme seul capable de raccorder à la ligne C ne serait plus recevable. Le raccordement réseau à partir de la Gare St Jean et menant les voyageurs jusqu'à Meriadeck comme terminus provisoire, dispatcherait l'afflux de voyageurs sur un autre secteur que celui du Grand Théâtre et de la rue Sainte Catherine. Cette option répondrait exactement à l'objectif du développement durable en diminuant de façon drastique la circulation saturée desservant l'axe Gare St Jean/Centre-ville, mais également l'hôpital Saint André et l'ensemble des établissements de justice. L'arrivée du tramway sur ces cours n'occuperait que la largeur actuelle des stationnements.

Pour revoir de manière plus sereine la globalité des problèmes posés par ce quadrant Nord-ouest, un moratoire sur cette ligne D est indispensable si l'on ne veut pas « tuer » la vie d'un quartier. Au-delà de la froideur des chiffres, si une agence immobilière ou bancaire peut remplacer une épicerie, une boutique de souvenir ou de vêtement, un marchand de journaux, il en est tout autrement sur le plan social et le cadre de vie d'un quartier.

En préférant redonner priorité aux investissements les plus urgents plutôt que d'indemniser des commerces, ce choix n'est-il pas plus raisonnable ?

Bordeaux, le 7 septembre 2009

Jean DUCOULOMBIER
Secrétaire général

7. la CUB a exposé que d'autres facteurs doivent être pris en compte :Le raccordement sur les lignes A ou B qui sont déjà surchargées et qui font l'objet d'étude de remaniement (terminus partiels)... La création proposée d'un terminus de ligne D à Mériadeck ne serait pas pertinente (maillage de réseaux, rupture de charge). Le raccordement au réseau actuel pourrait être réalisé aux Quinconces, sur la ligne C, sans problèmes d'exploitation.