

# COMITÉ DE QUARTIER DE CAUDÉRAN

*Comité d'Animation et de Défense des Intérêts des Habitants de Caudéran*

*Association Loi de 1901 créée en 1988- Préfecture de Gironde : n°W332006984*

24 Impasse Saint-Amand 33200 BORDEAUX - Tél : 06.72.73.79.23

Courriel : [comite.cauderan@laposte.net](mailto:comite.cauderan@laposte.net) Site : <http://www.cauderan-centre.fr>

## CONTRIBUTION A L'ENQUÊTE PUBLIQUE DU BHNS

Acteur à partir de 2008 des réunions d'information et de concertation qui ont précédé la décision concernant la réalisation de la ligne de tram D, le Comité de quartier de Caudéran a réclamé la réalisation d'un axe performant de transport en commun, et a participé de façon active à toute la phase de concertation de ce projet de Bus à Haut Niveau de Service que, dans un souci de lisibilité nous préférons appeler « Trambus ». Persuadés de l'intérêt qu'il présente pour les usagers de l'axe St Aubin- St Médard-Le Haillan- Caudéran-Bordeaux centre- Gare St Jean, le bureau et les membres du Comité de quartier ont exprimé clairement, par voie de presse et en réunions publiques leur soutien ferme à ce projet. Par rapport à un tramway ils considèrent ce nouveau mode de transport comme plus moderne et aussi performant, le jugent plus souple car non tributaire de rails et constatent qu'il est nettement moins cher au kilomètre et donc économe des deniers publics. L'axe St Médard – Bordeaux étant le plus chargé de ceux qui desservent le quadrant Nord-Ouest de l'agglomération, le caractère d'intérêt général de ce projet ne fait aucun doute.

Le Comité de quartier insiste donc sur les points suivants :

- Il est fondamental que les objectifs essentiels mis en avant par Bordeaux Métropole soient respectés, à savoir, particulièrement aux heures de pointe, obtenir une réduction très sensible des temps de parcours et permettre un cadencement régulier des rames. Réussir cette amélioration du service rendu est un facteur décisif pour augmenter l'attractivité de la ligne et justifier ce projet.
- Ceci ne sera possible que si les travaux réalisés sont suffisants pour éviter les points de blocage en assurant une priorité très claire au BHNS et que le mode d'exploitation adopté permette également des gains de temps significatifs.
- Pour que les solutions mises en œuvre trouvent leur efficacité, il est très important que, tout au long du tracé, le traitement des points durs soit homogène car faire l'impasse sur un point particulier compromettrait la régularité de passage ce qui aurait des répercussions sur l'intégralité du parcours.

Après examen du dossier mis à l'enquête le Comité de quartier fait les propositions suivantes :

- Sur Bordeaux, les conditions de circulation actuelles montrent que les couloirs réservés existants sont insuffisants pour éviter des encombrements permanents aux heures de pointe sur les cours d'Albret, Aristide Briand et de la Marne. Il est souhaitable que des couloirs réservés supplémentaires soient réalisés, même s'il faut supprimer certaines places de stationnement ou quelques arbres de petite taille.
- Toujours à Bordeaux, les plans mis en consultation du public montrent qu'aucun aménagement n'est prévu pour la traversée de la place de la Victoire alors que tous les usagers constatent que ce secteur constitue le point noir du trajet « Centre-ville/ Gare St Jean », ce qui est confirmé par les chauffeurs des bus. Il est donc indispensable que le BHNS, au lieu de contourner la place de la Victoire, puisse la traverser directement comme le fait le tramway, ce qui lui permettra un gain de temps très sensible pour tous les usagers. Cet aménagement, proposé par le Comité de quartier de Caudéran lors de la première réunion de concertation, a été écarté par les élus présents sur un simple a priori, à savoir qu'il convenait de préserver « cet espace piétonnier remarquable » alors que le tramway le traverse régulièrement sans que cela pose problème. De même que le tramway traverse régulièrement le parvis du Grand Théâtre dont personne ne peut nier qu'il s'agit d'un espace piétonnier encore plus prestigieux que la place de la Victoire. Ce que fait le tramway, pourquoi le BHNS ne pourrait-il pas le faire ? D'autant plus que la dalle de la place de la Victoire a été conçue pour recevoir les charges normales de circulation et que, au

contraire du tramway prisonnier de ses rails, le BHNS pourra en dehors des heures de pointe et lors de manifestations particulières sur l'espace piétonnier, le contourner en reprenant temporairement le tracé de la circulation banalisée.

- Aux numéros 2 à 6 et 14 rue Capdeville, 4 immeubles anciens se trouvent hors alignement. Le maintien des trottoirs en face de ces immeubles ne dégage pas une largeur de chaussée suffisante pour le croisement des rames de BHNS et impose une circulation alternée régulée par feux qui va causer une perte de temps préjudiciable à tous les usagers. Cet inconvénient peut être supprimé si Bordeaux Métropole acquiert le rez-de-chaussée de chacun de ces immeubles pour rétablir la circulation des piétons sous arcades et élargir la chaussée en supprimant le trottoir actuel côté pair.  
Compte tenu de l'état de vétusté de ces immeubles, le coût d'acquisition de ces rez-de-chaussée paraît être en rapport avec la valorisation des temps gagnés par les usagers ( estimés à 50 000 par jour en moyenne) et donc sa rentabilité justifiée à l'échelle du projet car garantie de son succès.
- Dans la traversée de St Médard en Jalles (av Montesquieu, Montaigne et Descartes) aucun couloir réservé n'a été prévu alors que ce secteur est particulièrement engorgé aux heures de pointe. Refuser tout aménagement qui assurerait une priorité au BHNS revient à renoncer à son efficacité, aux gains de temps potentiels et à abandonner la régularité de ses horaires, principales garanties de son succès, cela se répercutant sur l'ensemble du tracé, de St Aubin à la Gare St Jean. De même, alors que les plans de principe présentés indiquent que les carrefours giratoires seront aménagés pour permettre une traversée directe par le BHNS (comme ce qui est prévu à tous les giratoires sur le réseau de tramway), l'examen des plans d'aménagement permet de constater qu'à Saint Médard en Jalles les giratoires Gadret et Herriot imposent au BHNS de contourner l'îlot central, au moins dans un sens. Refuser de modifier ces carrefours giratoires pour préserver un aménagement de fontaine (giratoire Gadret) ou pour éviter de pénaliser la desserte d'un centre commercial au détriment de tous les usagers de la ligne (giratoire Herriot) est un très mauvais signal car c'est refuser de donner la priorité au transport collectif ce qui est pourtant l'objectif affiché du projet et la justification du budget qui lui est imparti.
- Dans les secteurs contraints du centre-ville (rue Capdeville et rue du Château d'eau) ou de Caudéran (rue Grand Lebrun) les riverains sont très sensibles aux nuisances sonores et au phénomène des vibrations. Le renforcement de la fréquence de passage du BHNS par rapport aux bus actuels est susceptible de provoquer une aggravation de ces nuisances. Il est donc indispensable de choisir un mode de motorisation adapté et que les véhicules utilisés (hybrides gaz/électricité ou tout électriques) y circulent en mode électrique de façon à réduire nuisances sonores et vibrations pour améliorer le confort des riverains. Ce mode de propulsion doit donc être privilégié.
- Enfin à Caudéran, sur la ligne de ceinture parcourue par les TER, un point de correspondance avec halte SNCF doit être aménagé au niveau du pont SNCF de l'avenue de Lattre de Tassigny, comme il l'a été à Mérignac-Arlac avec le tram A et va l'être à Ste Germaine-Le Bouscat avec le tram D en construction. Cet aménagement qui ne présente aucune difficulté technique, est indispensable pour assurer la multi-modalité dans le cadre du réseau global de la métropole et permettra à cette ligne de BHNS d'atteindre un niveau de performance et de service équivalent à celui d'une ligne de tramway ce qui est l'objectif affiché par Bordeaux Métropole.
- De façon générale l'axe desservi par le BHNS devra être déclaré « axe rouge » pour que des mesures de police adaptées permettent d'éviter le stationnement illégal qui entraverait la progression du BHNS et générerait des pertes de temps pénalisant tous les usagers.

*Fait à Bordeaux le 27 avril 2017,*

*Le Président du Comité de Quartier de Caudéran,*

**Michel BELONDRADE**

