

Les habitants de Caudéran, sympathisants ou adhérents étaient invités à débattre le 7 avril 2011 : évolution de ce grand quartier bordelais et sa place dans la communauté urbaine. L'Assemblée générale des adhérents a conclu cette soirée afin de procéder aux votes sur les questions prévues à l'ordre du jour.

DEBAT : CAUDERAN : UN AUTRE REGARD ?

Depuis son rattachement à Bordeaux (1965), l'ex commune de Caudéran a vu sa population passer de 29000 à 45000 habitants. Cet accroissement a été constaté dans une période où la population bordelaise subissait une courbe orientée à la baisse. Ses équipements socioculturels, ses transports et l'état de sa voirie n'ont pas suivi cette évolution. Caudéran se placerait en 4^o position parmi les villes de Gironde si elle avait conservé son autonomie administrative communale.

L'explication selon laquelle le seul critère du cadre de vie agréable masque, de façon criante, la carence de sa gestion. Le cliché d'un quartier habité, en majorité, par des propriétaires âgés et fortunés a conduit à son déclassement dans les priorités d'investissements. Au sein d'une communauté urbaine qui vise le million d'habitants, exit Caudéran de « Bordeaux 2030 », exit de la restructuration des transports en sites propres, exit d'équipements socio-culturels à la hauteur de son importance.

Cependant, une nouvelle population est arrivée sur Caudéran, avec ses exigences et ses besoins. Un habitat collectif a pris de plus en plus de place, grâce à une disponibilité foncière importante qui a été exploitée dans de nombreuses opérations de promotions immobilières accordées sans projet urbanistique. Une classe moyenne qui s'y est installée, avec un « turn over » de plus en plus rapide en raison de la précarité généralisée de l'emploi.

Comparée aux communes voisines, un déficit criant d'infrastructures apparaît : pas de crèche publique, pas de « maison commune », pas de salle de grande capacité pour l'organisation de manifestations festives ou culturelles permettant aux associations de jouer correctement leur rôle d'animation.

A ce bilan s'ajoute une difficulté conjoncturelle : la responsabilité municipale tend à être supplantée par une administration technocratique communautaire. Dans la plupart des processus de décisions, la place pour l'écoute des besoins des habitants est occultée. Lorsque, face à des projets d'implantation, de réfection de la voirie ou de la modernisation des transports, elle permet trop souvent la défausse de l'élu municipal sur la communauté urbaine – ou l'inverse. Elle n'est pas justifiable.

Récemment, un projet immobilier important a été affiché rue Kléber (agrandissement de la Maison de santé), qui n'est pas sans impact pour les riverains. Aucune concertation des habitants n'avait été envisagée ; il a fallu qu'une pétition circule et soit signée pour qu'enfin une réunion soit prévue.

Un autre exemple récent, la consultation publique pour le tracé du tram D est probant de l'enfermement des autorités politiques. Elle ne fut, en réalité, qu'une tentative de ratification d'un projet très « cadré », ne souffrant aucune possibilité de modification. Pour cette raison, le Comité de quartier s'est fortement engagé dans une contre proposition de tracé. D'abord, parce qu'il estimait que celui proposé par la CUB ne répondait pas à l'engagement pris de restructurer l'ensemble des transports du quadrant Nord-Ouest. Ensuite, parce qu'il ne respectait ni les logiques des procédures publiques, ni les priorités de besoins de sa population. Avec un collectif d'associations et de particuliers qui avaient effectué les mêmes constats, il a déposé un recours auprès du Tribunal administratif. Il a proposé une alternative de tracé plus médian et plus équilibré que celui décidé par la CUB, répondant aux véritables enjeux sur ce quadrant nord-ouest de l'agglomération.

Pour les lignes de bus, aucun compte n'a été tenu des réactions sur la suppression de l'itinéraire Gabriel Fauré pour la ligne 16. Les trois lignes structurantes (lianes 16, 2, 3) ont subi, avec la restructuration TBC 2010, une baisse de l'offre de transports : aux heures de pointe, notamment – puis sur la fiabilité des horaires de passages. Des retards jusqu'à 30 minutes ont été constatés sur des lignes qui, pourtant, sont les moins coûteuses et sont de plus en plus surchargées aux heures de pointe.

Plus que jamais, le rôle du Comité de quartier est primordial pour changer cette façon d'agir et redonner à ce très grand quartier une « âme ». Il propose de créer trois groupes de travail :

- le pôle urbanisme réagissant sur toutes les questions liées à la voirie et aux projets immobiliers
- le pôle transports proposant une amélioration sensible des conditions de transports collectifs
- le pôle animation coordonnant l'organisation des fêtes de quartier.

Celles et ceux qui souhaitent apporter leur compétence et/ou y consacrer quelques temps sont les bienvenues.