

Avril 2008- Mai 2009 : à quoi a donc servi la concertation du public sur les tracés ?

Demander l'avis des intéressés sur des investissements engageant les deux ou trois prochaines décennies est un exercice périlleux ! La procédure les entraîne à être acteurs de leur cadre de vie. Elle aiguise leur curiosité au point d'ouvrir les dossiers et d'écouter attentivement les décideurs. Elle les pousse jusqu'au vice de mettre en corrélation leurs écrits et leurs paroles... Avec cette concertation, ces derniers n'ont vraiment pas eu de chance !

Le « chantier » du Tram D présentait bien. Toutefois, en l'approchant, chacun vit qu'il prenait l'allure de ces belles demeures dont la façade est maintenue par de multiples étais, masquant, derrière, le trou béant de fondations d'une tout autre conception que l'immeuble réhabilité. Ainsi, à l'arrière d'un « CORRIDOR SUD » soutenu tant bien que mal, un « CORRIDOR NORD » par la rue Fondaudège, prévu de longue date, sort progressivement de terre... L'investissement coûteux de ce chantier a toutes les caractéristiques d'une dépense superfétatoire. Le Comité de quartier de Caudéran-centre a donc rencontré d'autres associations également préoccupées des difficultés posées par les orientations pré-établies ; avec elles, il propose d'autres solutions.

Plusieurs points du dossier posent, en effet, de sérieuses questions sur l'impartialité de la concertation :

- **LA STRATEGIE 2020 : VERS UNE POURSUITE DU DEVELOPPEMENT DU RESEAU TC :** (page 8 de la Pièce n°20 – 20 04 09) Malgré les affirmations des uns et les dénégations des autres, cette stratégie n'a pas été démentie dans les décisions prises au cours de cette procédure.
 - **Dans la mise à jour publiée le 29 04 09, elle ne mentionne que le tracé le Bouscat/Eysines pour le quadrant Nord-Ouest.**
 - Les études réalisées sur le tracé « Barrière Saint Médard /Place Gambetta » sont partielles :
 - Le passage de l'étroite rue Capdeville est considérée comme un obstacle insurmontable, au regard d'un calcul de longueur de voie unique trop important.
 - Les tracés en voies dissociées soit par rue Judaïque/La Benatte, soit par la rue du Château d'eau n'ont été ni étudiés précisément ni présentés.
 - Certaines options de liaisons Gambetta/Quinconces (lignes B/C), comme celle de passer par Cours Clémenceau et Cours Tournon ou celle de continuer le Cours de l'Intendance n'ont pas été effleurées
- **La très nette supériorité de fréquentation du CORRIDOR SUD (44 %) n'est pas prise en compte.**

Réagissant de prime abord en remettant en cause des chiffres exposés, **les représentants de la CUB ont été obligés de les reconnaître comme réels.** Pour les contrer, le calcul aléatoire de charges/passagers présentés pour inverser les écarts est basé sur une différenciation des raccordements aux autres lignes. Il n'a été retenu, pour ces calculs sur le Corridor Sud que le raccordement à la ligne B par Vital Carles. L'éventail des autres possibilités n'y a pas sa place. Or, la destination Quinconces met les deux corridors dans les mêmes conditions – avec, en plus, pour le Corridor Sud la possibilité supplémentaire de rejoindre la ligne C au niveau Meriadek

- **Des interférences partisans ont troublé la clarté des débats.**

Emerveillés par le succès du tramway bordelais, l'arrivée d'un tramway dans la rue Fondaudège est perçue par de nombreux intervenants comme le paquet-cadeau qui réanimera un quartier en panne d'animation.

Ce « *syndrome de Noël* » occulte la principale raison d'un tel investissement : **se rendre d'un point à un autre au plus vite dans les meilleures conditions.** Les besoins en déplacements des habitants de ce quartier qui se rendent en centre-ville, ne nécessitent pas, raisonnablement, un moyen aussi imposant. En direction opposée, vers la Rocade leurs déplacements sont majoritairement motivés par un trajet de longue distance ; le transfert vers un transport urbain est, dans ce cas, très improbable. L'objectif de réduction massive de la circulation automobile a donc beaucoup moins de chances d'être atteint par ce trajet.

Mener une campagne intensive, avec pétitions pour présenter le tracé proche de leur domicile comme l'unique tracé possible, démontrant l'impossibilité de toute autre solution, **a faussé le discernement collectif.**

- **La technicité du dossier a télescopé le jeu normal de la démocratie participative.**
 - Les clauses techniques particulières ont-elles servi de paravent à une décision politique difficile à faire accepter ? *La question mérite d'être posée car les preuves d'impossibilité de certaines options n'ont pas été fournies*, même lorsque ces dernières paraissaient correspondre le mieux à l'intérêt général.
 - Comment ont été évalués les 32 Milliards d'€ qui ont été budgétisés au PPI pour la première phase Centre-ville/boulevards ? *Si les deux options étaient en course dans cette estimation, il aurait été normal qu'une alternative soit présentée et qu'une autre estimation fasse partie du dossier...*

Pour confirmer cette étrange situation, il y eut dans le feu du débat de la réunion tenue à l'Athénée le 25 mai dernier, une petite phrase qui, à elle seule, résume toute cette équivoque : « *Allez expliquer aux commerçants de la rue Judaïque qu'il leur faudra supporter un nouveau chantier après celui qu'ils viennent de subir par la réhabilitation de leur rue* » a soudain lâché Monsieur Juppé, après avoir avoué que selon lui, le Corridor Sud poserait trop de problèmes en faisant arriver un tram place Gambetta !

En un court instant, l'auditoire sut que pour la rue Judaïque, se vérifiait un nouveau dicton : *sous les pavés, pas de rails !* Car, le constat est clair :

- La réhabilitation de la rue Judaïque a été *décidée et exécutée en pleine consultation publique*, **elle constituait un signe fort que le tram n'y passerait pas.**
- L'axe Croix Blanche : **territoire « réservé »** ? Toute tentative de modification et de suppression des stationnements serait donc vouée à l'échec ?
- La considération envers la poignée de commerçants de cette petite portion de rue **vaut-elle plus que celle envers ceux de la longue rue Fondaudège ou de la Libération au Bouscat ?**

En conclusion, l'autorité politique, forte de la « *confiance de ses électeurs* » est au pied du mur. Laisser se détériorer l'engorgement de l'axe le plus structurant et le plus médian du quadrant Nord Ouest, passant par Croix Blanche ou reconnaître qu'il ne pourra échapper à des décisions de responsabilités. Parmi elles, il lui faudra faire accepter qu'une voie aussi chargée ne peut indéfiniment supporter son obstruction par des stationnements ventouses occupant 6 m sur les 15 disponibles. Faute de quoi la circulation à bouchons et ses bus surchargés continueront à être le lot quotidien de leurs électeurs. Un jour, leurs électeurs leur demanderont des comptes : il est trop tard pour un autre choix.

Et maintenant ?

Le Comité de Quartier n'est pas seul à réfléchir dans ce sens. Soucieux de contribuer à ce que la décision des politique soit non la meilleure, mais la moins mauvaise pour l'amélioration du cadre de vie du plus grand nombre, il continuera d'agir unis avec d'autres pour **un projet vraiment d'intérêt général d'un TCSP pour l'ensemble du Quadrant Nord-Ouest : seul le corridor Sud y répond.**