

# COMITÉ DE QUARTIER DE CAUDÉРАН-CENTRE

Comité d'Animation et de Défense des Intérêts des Habitants de Caudéran-Centre

Ass. Loi 1901- Préf. Gironde, n° 2-16837 le 29/02/1988 - JO du 06/04/ 1988

## LES PIÈCES DU DOSSIER PRÉSENTÉ A LA RÉUNION-DEBAT CHARTREUSE SAINT ANDRÉ 19 mai 2009

Contrairement à ce qui a été dit par Monsieur LOTHAIRE lorsqu'il est intervenu avant de « *claquer la porte* », toutes les pièces présentées lors de la réunion-débat sur les transports urbains du 19/05/09 ont été tirées du dossier « *Pièces complémentaires au dossier, versées le 24 avril 2009* » ; elles sont directement disponibles sur le site de la CUB par le lien suivant :

[http://concertations.lacub.fr/IMG/pdf/TCSP\\_n20\\_290409\\_desserte\\_nordouest\\_ligneD.pdf](http://concertations.lacub.fr/IMG/pdf/TCSP_n20_290409_desserte_nordouest_ligneD.pdf)

(Dossier Acrobat de 123 pages – 11,6 Mo)

Elles sont indiquées dans le dossier de concertation sous la rubrique « *Etudes préliminaires – desserte du quadrant Nord Ouest Création de la ligne D* » (pièce n°20 pdf 12 Mo).

Ces documents sont ceux qui présentés par les représentants de la CUB lors des dernières consultations publiques, et notamment celle du 28 avril 2009 à l'Athénée Municipal. Chacun peut librement les consulter.

**Il apparaît clairement que dès la définition des objectifs, l'option du CORRIDOR NORD était la seule retenue dans les études sur la base de critères assez vagues de répartition de population, sans tenir compte de certaines spécificités, contredisant les affirmations d'équilibre entre les deux corridors.**

Quelques extraits :

☐ **Page 8 : § 1.4 STRATEGIE 2020 : VERS DU POURSUITE DU DEVELOPPEMENT DU RESEAU TC**

Il s'agit dans cette étape de poursuivre les objectifs suivants :

.../...

- depuis le centre de Bordeaux, les quartiers Nord Ouest, Le Bouscat et Eysines, jusqu'à Cantinole.
- le projet de Tram-Train vers Blanquefort et Parempuyre permettra de desservir l'espace de l'Ecoparc.

☐ **Page 16 : (Reconnaissance du « déficit transports urbains) ...Un des derniers secteurs de la CUB à être équipé en TCSP**

Ce secteur (hors Bordeaux intra-boulevards) représente pourtant 21% des habitants et regroupe 14% des emplois de la CUB. Par comparaison avec les bassins versants des lignes de tramway actuelles, le quadrant Nord Ouest apparaît, a priori, trop vaste pour être desservi par une unique ligne de TCSP.

**§ 2.2.2 Un secteur vaste offrant des densités similaires sur deux corridors**

On peut distinguer sur ce quadrant Nord Ouest deux corridors principaux d'importance similaire, en terme de densité de population et d'emplois, densité similaire également à celles que l'on rencontre autour des lignes de tramway actuelles, si l'on considère les mêmes secteurs (intra-boulevards, entre boulevards et rocade..).

☐ **Page 17 : § 2.2.3 Un réseau actuel peu performant sur le quadrant Nord Ouest**

L'offre BUS actuelle qui dessert le quadrant Nord Ouest est une offre radiale en rabattement sur la place des Quinconces. Cette offre contraint le voyageur à effectuer systématiquement des correspondances pour se rendre sur la rive droite, sur le pôle d'emplois de Mériadeck, en centre ville ou même à la gare St Jean. Les correspondances allongent les temps de parcours et dissuadent d'utiliser les transports en commun.

De plus, les lignes de bus du quadrant Nord Ouest empruntent des axes routiers structurants qui supportent un important trafic routier notamment aux heures de pointe. Les bus mélangés dans la circulation n'offrent pas de temps de parcours compétitifs par rapport à la voiture, ni garantie du temps de parcours.

Point d'interrogation : si l'objectif est d'influer fortement sur la baisse de la circulation automobile, il faut discerner les axes routiers structurants à partir de la Rocade (axes entrants ou sortants empruntés pour de longues distances), des axes routiers de liaisons interurbaines ; sur ces derniers, le transfert auto vers les transports urbains est plus accessible. Les chiffres de fréquentation des deux corridors le démontrent.

☐ **page 38 : Rappel de la codification d'empiètement :**

**rouge** (rues de moins de 12m) : double voie difficile

**jaune** (rues de 12 à 16 m) : circulation combinée auto/tram

**vert** (rues au delà de 16m) : permettant circulations et aménagements

En cas de contrainte de largeur trop importante, des alternatives peuvent être étudiées, soit par passage en voie unique double sens, soit par passage en sens dissociés ( un sens du TCSP dans une rue, et le sens retour dans une autre rue).

.....

Les variantes envisagées sont les suivantes :

- Variante A1, par la rue Judaique,
- Variante A2, par la rue G.Mandel,
- Variante A3, par les rues Capdeville Croix Blanche,
- Variante A3bis, par les rues Brizard, Chevalier et Benatte,

Après avoir éliminé les deux premières variantes, il est clairement indiqué, pour conclure (*page 39*) :

**En conclusion, sur le corridor Sud, seul l'itinéraire Croix Blanche–Capdeville est envisageable pour accéder au centre ville.**

☐ **page 49 :** (la seule étude en voie unique pour le passage par rue de la Croix Blanche est une solution beaucoup trop longue pour une bonne insertion dans le trafic (de la place Delaunay à la place Gambetta ! ).

Points d'interrogation :

1/ La proposition du Comité de Quartier la limitait à la seule rue Capdeville : **cette solution n'a même pas été évoquée.**

2/ La variante A3bis(voies dissociées par Chevalier et Benatte)n'a fait l'objet d'aucune étude.

☐ **page 63 : 5.6.1 La desserte du corridor Sud en tramway**

Sur le corridor Sud, une ligne de tramway pourrait être réalisée de St Médard aux boulevards.

Toutefois, cette ligne ne pourrait pas pénétrer directement en centre ville (axe Croix Blanche Capdeville trop étroit pour envisager l'insertion d'un tramway), elle ne pourrait donc offrir aucune correspondance avec les lignes de tramway desservant le centre ville et ne répondrait que partiellement aux enjeux de déplacements du quadrant Nord Ouest.. La réalisation de cette ligne de tramway ne serait possible qu'à la condition de se mailler sur une autre ligne de tramway, par exemple une ligne transversale sur les boulevards. Cette hypothèse n'est en tout état de cause envisageable qu'à long terme.

Points d'interrogation : Cette conclusion ne tient aucun compte des solutions techniques possibles dans les variantes précitées. Elle conduit à n'envisager les tracés du CORRIDOR SUD que sous l'angle du BHNS. La photo qui suit ce commentaire est assortie d'un **SENS INTERDIT** au niveau de la Barrière St Médard pour le tracé vers le centre-ville par la Croix Blanche !

Faute d'une étude sérieuse sur les autres variantes pourtant envisagées, pourquoi conclure d'avance à cette impossibilité ?

Une telle conclusion se base-t-elle sur des paramètres techniques infranchissables ou n'est-elle que la continuité de décisions préalablement arrêtées dès le début de la constitution du dossier ?

**Nous demandons le réexamen de cette conclusion n'autorisant que la formule BHNS dans le Corridor Sud :**

- compte tenu des dernières enquêtes Origine/Destination sur 2008 ; elles font apparaître que ce tracé SUD enregistre actuellement une fréquentation supérieure de 44 % à celle du Corridor Nord que semble privilégier toute cette présentation de dossier.

- compte tenu des choix budgétaires à prévoir : vaut-il mieux investir dans un tracé qui demande un peu plus d'innovations que d'être obligé de prévoir des compensations à fonds perdus pour indemnisation d'un commerce local en souffrance ?

- compte tenu du retour sur investissement et du développement durable : le Corridor SUD s'avère être celui qui, au vu des données connues, répond le mieux aux critères de besoins en déplacements impactant la réduction massive de la circulation automobile et le cadre de vie du quadrant N-Ouest.