

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

----- EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE COMMUNAUTE -----

Séance du 8 juillet 2005
(convocation du 27 juin 2005)

Aujourd'hui Vendredi Huit Juillet Deux Mil Cinq à 09 Heures 30 le Conseil de la Communauté Urbaine de BORDEAUX s'est réuni, dans la salle de ses séances sous la présidence de Monsieur Alain ROUSSET, Président de la Communauté Urbaine de BORDEAUX.

ETAIENT PRESENTS :

M. ROUSSET Alain, M. MARTIN Hugues, M. HOUDEBERT Henri, M. BOBET Patrick, M. BRANA Pierre, M. BRON Jean-Charles, M. BROQUA Michel, Mme CARTRON Françoise, M. CAZABONNE Alain, M. CAZABONNE Didier, Mme CURVALE Laure, M. DAVID Alain, Mme DESSERTINE Laurence, M. DUCASSOU Dominique, M. DUCHENE Michel, Mme EYSSAUTIER Odette, M. FAVROUL Jean-Pierre, M. FELTESSE Vincent, M. FLORIAN Nicolas, M. FREYGEFOND Ludovic, M. GUICHARD Max, M. LABARDIN Michel, M. LABISTE Bernard, M. LAMAISSON Serge, M. MERCIER Michel, M. PIERRE Maurice, M. PUJOL Patrick, M. SAINTE-MARIE Michel, M. SEUROT Bernard, M. SOUBIRAN Claude, M. TOUZEAU Jean, M. TURON Jean-Pierre, M. VALADE Jacques, M. ANZIANI Alain, M. BANAYAN Alexis, M. BANNEL Jean-Didier, M. BELLOC Alain, M. BENOIT Jean-Jacques, Mme BRACQ Mireille, M. BREILLAT Jacques, Mme BRUNET Françoise, M. CANOVAS Bruno, Mme CARLE DE LA FAILLE Marie Claude, M. CARTI Michel, Mme CASTANET Anne, M. CAZENAVE Charles, Mme COLLET-LEJUIF Sylvie, Mme CONTE Marie-Josée, M. CORDOBA Aimé, M. DAVID Jean-Louis, Mme DE FRANCOIS Béatrice, M. DOUGADOS Daniel, Mme DUBOURG-LAVROFF Sonia, Mme DUMONT Dominique, M. DUTIL Silvere, Mme FAORO Michèle, M. FAYET Guy, M. FEUGAS Jean-Claude, M. GOURGUES Jean-Pierre, M. GUICHOUX Jacques, M. GUILLEMOTEAU Patrick, M. HOURCQ Robert, M. HURMIC Pierre, Mme ISTE Michèle, M. JAULT Daniel, M. JUNCA Bernard, Mme KEISER Anne-Marie, Mme LIMOUZIN Michèle, M. MANSENCAL Alain, M. MAURIN Vincent, M. MERCHERZ Jean, M. MILLET Thierry, M. MONCASSIN Alain, Mme MOULIN-BOUDARD Martine, M. MOULINIER Maxime, M. NEUVILLE Michel, Mme NOEL Marie-Claude, Mme PARCELIER Muriel, M. POIGNONEC Michel, Mme PUJO Colette, M. QUANCARD Joël, M. QUERON Robert, Mme RAFFARD Florence, M. REBIERE André, M. RESPAUD Jacques, M. SARRAT Didier, M. SEGUREL Jean-Pierre, M. TAVART Jean-Michel.

EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :

M. CHAUSSET Gérard à Mme. CURVALE Laure
Mme. FAYET Véronique à Mme. BRACQ Mireille
M. GELLE Thierry à M. REBIERE André
Mme. LACUEY Conchita à M. PIERRE Maurice
M. BAUDRY Claude à M. ANZIANI Alain
M. BELIN Bernard à M. HOURCQ Robert
M. CANIVENC René à M. QUERON Robert
M. CASTEL Lucien à M. BREILLAT Jacques
M. CASTEX Régis à M. CAZABONNE Alain
Mme. CAZALET Anne-Marie à M. DAVID Jean-Louis
M. CHAZEAU Jean à M. GUICHARD Max
Mlle. COUTANCEAU Emilie à M. BRANA Pierre
M. COUTURIER Jean-Louis à M. MOULINIER Maxime
M. DANE Michel à Mme. NOEL Marie-Claude
Mme. DARCHE Michelle à Mme. PUJO Colette
Mme. DELAUNAY Michèle à M. RESPAUD Jacques
M. DELAUX Stéphan à Mme. DESSERTINE Laurence

M. FERILLOT Michel à M. SAINTE-MARIE Michel
M. GRANET Michel à Mme. LIMOUZIN Michèle
M. HERITIE Michel à M. HOUDEBERT Henri
Mme. JORDA-DEDIEU Carole à M. JUNCA Bernard
M. JOUVE Serge à Mme. DUMONT Dominique
M. LOTHAIRE Pierre à M. MANSENCAL Alain
M. MAMERE Noël à M. HURMIC Pierre
M. MANGON Jacques à Mme. DUBOURG-LAVROFF Sonia
Mme. PALVADEAU Chrystèle à M. NEUVILLE Michel
M. PONS Henri à M. MERCHERZ Jean
M. REDON Michel à M. JAULT Daniel
M. SIMON Patrick à Mme. RAFFARD Florence
Mme. TOUTON Elisabeth à Mme. CARLE DE LA FAILLE Marie Claude
Mme. VIGNE Elisabeth à M. SOUBIRAN Claude
Mme. WALRYCK Anne à M. DUCHENE Michel

LA SEANCE EST OUVERTE

**Construction du tramway (lignes A et C) - Dossier complémentaire et modificatif
d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) - Déclaration de
projet - Décisions - Autorisation**

Monsieur CAZABONNE présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs

Par délibération du 25 juin 2004, le Conseil de Communauté autorisait M. Président à requérir de M. le Préfet l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative et complémentaire du projet de réseau de tramway portant essentiellement sur 3 points, à savoir :

1. la modification du tracé de l'extrémité nord de la ligne A, afin de desservir l'Hôtel de Ville et un quartier prioritaire au titre de la politique de la Ville : le quartier carriet à Lormont. Cette modification de tracé comporte aussi le réaménagement du diffuseur de la Croix Rouge sur l'A630, l'ensemble de l'opération se situe sur les communes de Lormont, Bassens et Carbon-Blanc.
2. l'implantation d'un nouveau parc relais, en ouvrage, dénommé "Marne" à Mérignac (ligne A).
3. l'implantation d'un nouveau parc relais au sol dénommé "Armagnac" à Bordeaux et d'une station associée dans le quartier Belcier (ligne C)

En application de l'arrêté préfectoral du 9 décembre 2004, l'enquête publique s'est déroulée sur le territoire des 5 communes concernées –Lormont, Bassens, Bordeaux, Carbon-Blanc, Mérignac- du 24 janvier au 25 février 2005 après que M. le Président du Tribunal Administratif ait désigné par ordonnance du 2 novembre 2004 les membres de la commission d'enquête.

En application du Code de l'Expropriation (article R11-14-14), la commission d'enquête a remis son rapport contenant ses conclusions et avis à M. le Préfet qui les a adressées à M. le Président de la Communauté urbaine par courrier du 10 mai 2005.

Il ressort de ces conclusions que la commission d'enquête a émis un **avis favorable** au dossier qui lui était soumis en l'assortissant de suggestions et recommandations et d'une réserve portant, pour des raisons de sécurité sur l'implantation de la plate-forme en position centrale dans la rue A. Dupin à Lormont (annexées à la présente délibération ainsi que le rapport de la commission d'enquête).

Afin de permettre à M. le Préfet de prendre l'arrêté déclarant le projet d'utilité publique, il est nécessaire :

- ▶ d'une part, d'apporter des éléments de réponses aux suggestions et recommandations et à la réserve émises par la commission d'enquête,
- ▶ d'autre part et en application de l'article L11-1-1 du Code de l'Expropriation inséré par l'article 145 de la Loi 2002.276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, il convient que notre établissement public, maître d'ouvrage de l'opération se prononce "par une déclaration de Projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée".

Tels sont donc les deux axes successivement détaillés dans la présente délibération.

1. ÉLÉMENTS DE REPONSES APPORTES AUX SUGGESTIONS ET RECOMMANDATIONS EMISES PAR LA COMMISSION D'ENQUETE :

Préalablement, il convient de rappeler que sous le bénéfice des suggestions et recommandations émises sur le projet soumis à enquête, la commission *"a émis un **avis favorable** à la déclaration d'utilité publique des travaux de création des deux parcs relais de Mérignac et Bordeaux Belcier et de ceux concernant la modification du tracé de la ligne A du tramway, sous la réserve, pour des questions de sécurité, de l'implantation de la plate forme de celui-ci en position centrale dans la rue Dupin à Lormont"*.

1.1 Éléments de réponses apportés par le maître d'ouvrage concernant les suggestions autres que celles relatives à la modification du tracé de Lormont

1.1.1 – Circulation dans Carbon-Blanc

M. le maire de Carbon-Blanc est saisi afin, dans le cadre d'un plan de circulation global de la commune, de mettre à sens unique le chemin du Sourd. Ce qui aura pour conséquence de rendre impossible l'itinéraire malin décrit par la commission.

1.1.2 – Arrêt minute au parc relais du Grand Came

Il paraît difficile de répondre favorablement à cette requête. Deux hypothèses ont été étudiées :

- Tarification spéciale dans le parc relais
- Création d'un arrêt VL dans le pôle bus.

Ces deux solutions entraînent des conflits d'usages incompatibles avec le bon fonctionnement du pôle.

1.1.3 – Mur antibruit route de Bassens

Dans le cadre des acquisitions foncières et des réfections des clôtures il sera proposé aux riverains la construction de clôtures pleines limitant les nuisances sonores.

1.1.4 - Impact économique

- Sur présentation de justificatif le dossier d'indemnisation du cabinet médical sera transmis à la commission d'indemnisation à l'amiable.
- La desserte du bas de la cité Carriet par un transport en commun sera étudié dans le cadre de la réorganisation des circuits de bus consécutive à la mise en service du tramway.

1.1.5 – Parc relais Grand Came

- Les arbres existants ne peuvent pas être conservés. Le parc relais, le pôle d'échange et leurs abords sont arborés. Il sera planté 120 arbres de hautes tiges. Le bilan vert est largement positif d'environ 100 sujets.

1.1.6 – Parc relais Belcier

Les études de la plate-forme du tramway et de la station, Armagnac sont conduites en tenant compte de l'estey d'Ars. Les dispositions constructives seront soumises au service assainissement de la Communauté Urbaine de Bordeaux et vérifiées par le bureau de contrôle chargé dans le cadre des dossiers de sécurité de donner son avis pour obtenir de Monsieur le Préfet l'autorisation d'exploiter le tramway.

1.1.7– Franchissement de la rocade

Le pont routier actuel de Mireport permet la circulation des cycles et des piétons. La plate-forme du tramway sera engazonnée afin de ne pas inciter les cheminements piétons. La conception de l'ouvrage tramway permet la réalisation ultérieure d'un espace piéton entre les deux ouvrages.

1.2 Éléments de réponses apportés par le maître d'ouvrage concernant les recommandations et à la réserve relatives à la modification du tracé de Lormont

Après avoir émis un avis favorable au principe du passage du tramway par la rue André Dupin, la commission a émis la réserve "*afin d'améliorer la sécurité, d'implanter la plate forme avec des passages piétons sécurisés, en position centrale dans la rue Dupin*".

Le maître d'ouvrage, après avoir rappelé les considérations qui ont présidé au choix d'implantation du projet soumis à enquête en site latéral, démontrera qu'il a pris en considération la demande de la commission en améliorant le projet initial sous l'aspect sécurité par la réalisation d'aménagements spécifiques complémentaires.

1.2.1 – Rappel des considérations qui ont présidé au choix d'implantation du projet

Choix d'implantation

Différentes solutions ont été envisagées au stade des études préliminaires, dont en premier lieu une implantation de la plateforme en site axial, qui est généralement la disposition privilégiée en terme d'insertion.

Cependant, les analyses des différentes solutions ont mis en évidence les avantages, sur ce cas particulier, d'une insertion en site latéral nord.

Le choix de l'implantation en site latéral est le fruit d'un compromis entre différentes exigences :

- l'intégration dans le tissu urbain,
- la limitation des impacts fonciers,
- La sécurité des circulations en interface avec le tramway,
- la prise en compte de la circulation et de la fonction assurée par la rue Dupin.

Fonctionnement du quartier

L'analyse du quartier existant et du fonctionnement de la rue Dupin amène à quatre constatations importantes :

- la largeur de la rue est relativement faible, et n'autorise qu'une faible marge de manœuvre dans la définition des emprises allouées au tramway et dans la répartition des espaces entre différents modes de circulation ;
- l'irrigation en termes de circulation est très dissymétrique entre le nord et le sud de la rue Dupin, les voiries qui se branchent vers le sud ont une fonction de transit non négligeable et de liaison avec le Bourg Doyen ;
- les aboutissants de la rue Dupin, à savoir le rond-point des Evadés de France et le carrefour du pont de Mireport, sont des nœuds de circulation importants, dont la géométrie a un impact immédiat sur leur capacité à écouler les trafics et la sécurité des traversées,
- du fait de la trouée que constitue la rocade, la rue Dupin est une voie de desserte primordiale du quartier Carriet.

Régulation de la circulation

L'implantation latérale est favorable à une bonne gestion par feux des flux de circulation, du fait du caractère asymétrique du tissu environnant :

La rue débouchant côté nord n'a qu'un caractère de desserte alors que les rues côté sud sont des artères de liaison.

Une implantation axiale présente l'inconvénient d'immobiliser les flux d'un carrefour au passage d'un tramway, y compris les flux compatibles. De plus, lorsque les mouvements de tourne à gauche sont importants, l'occurrence d'arrêt sur la plateforme n'est pas négligeable, ce qui est préjudiciable à la sécurité et à la régularité du tramway.

En revanche, une implantation latérale permet, sur certains carrefours, d'autoriser les mouvements directs ou tourne à gauche non-sécants lors de circulations de tramways. C'est cette disposition qui a été retenue pour le carrefour Dupin – Lavergne, où le flux de tourne à gauche est important et peut être géré indépendamment du tramway.

L'implantation latérale permet également aux 3 voiries de desserte du Bourg Doyen d'avoir un débouché à double sens ce qui évite les circulations inutiles sur la rue Dupin.

Emprises globales du projet et impact foncier

Une plateforme latérale associée à une voirie à double sens permet de réduire de 1m en section courante, et de 2,50m aux carrefours, la largeur nécessaire au traitement de toutes les fonctionnalités, par rapport à un site axial encadré par deux voies de circulation. Appliquée à la rue Dupin, une implantation latérale permet donc, malgré un impact foncier qui demeure significatif, de préserver les capacités des maisons individuelles en termes d'accès et de parking des véhicules.

En outre, cette implantation permet de respecter une certaine équité en matière de restitution des fonctionnalités des riverains : en particulier les accès véhicules et les possibilités de garage dans les parcelles sont préservés sur les deux côtés de la rue.

Traitement des accès riverains

Il est vrai que l'implantation en axial constitue en général la solution optimale pour les accès riverains.

Cependant, dans le cas spécifique de la rue Dupin, les possibilités de demi-tours n'existent qu'aux deux extrémités de la rue. Les allongements de parcours sont donc relativement importants.

L'accès aux parcelles avec franchissement de la plateforme doit être traité de manière sécuritaire.

Raccordements aux extrémités de la rue

En termes de raccordement aux deux extrémités de la rue Dupin, le tracé latéral présente les dispositions les plus sécuritaires et économes en termes d'impact foncier :

- sur le rond-point des évadés de France, le passage en axial de la plateforme imposerait pour conserver le même niveau de sécurité, de décaler d'au moins 5m les bords du giratoire, en limite du bâtiment au sud, d'où un impact foncier extrêmement important et pénalisant pour les résidents.

- Sur le carrefour du pont de Mireport, outre le fait qu'une implantation axiale interromprait la continuité piétonne entre le futur parvis de la mairie et la station, le raccordement de la voirie au pont induirait un risque important de face à face entre le tramway et le flux routier principal du carrefour, se dirigeant vers le pont, d'où une dégradation de la sécurité de l'aménagement du carrefour.

Par ailleurs, une solution alternative consistant à réaliser les deux extrémités de la rue Dupin en site latéral, puis la partie intermédiaire en site axial, serait de nature à dégrader le niveau de sécurité global : en effet, un changement d'implantation en alignement droit au droit d'un carrefour est générateur de croisement de flux à angles faibles, donc de risques de face à face entre tramway et véhicules, ainsi que d'une lisibilité plus difficile du site par les piétons. Une telle solution n'est mise en œuvre que de manière limitée dans des cas très particuliers.

1.2.2 – Améliorations apportées au projet par la prise en compte des recommandations émises par la commission

Attendus de l'avis de la commission (extrait du rapport)

Les problèmes de sécurité signalés par les intervenants peuvent être résumés comme suit :

- obligation, pour les riverains, de traverser les voies du tramway pour accéder ou sortir en voiture de leur propriété,
- dangerosité pour entrer en marche arrière,
- nécessité d'arrêt sur la route ou même sur les rails avant de pouvoir entrer dans les propriétés ou en sortir,
- obligation de transporter les containers d'ordures ménagères au travers des rails et de la route, sur le trottoir d'en face,
- situation pouvant être dangereuse pour les personnes âgées, nombreuses dans le secteur, qui se laisseraient surprendre par l'arrivée pratiquement silencieuse du tramway,
- déplacements dangereux pour les enfants allant à l'école qui traversent actuellement plusieurs fois par jour la route à deux voies et devraient, en plus, franchir la plateforme du tramway.

Accès des propriétés riverains

- L'accès à la maison de retraite est géré par un carrefour à feux permettant de sécuriser la traversée de la plateforme et d'améliorer l'insertion dans la circulation automobile par rapport à la situation actuelle.
- L'accès au n°36 : il s'agit d'une maison particulière disposant d'espace suffisant pour effectuer une manœuvre de retournement et ainsi franchir la plateforme en marche avant dans les deux sens, dans de bonnes conditions de sécurité. Le positionnement

de cet accès entre les feux de la maison de retraite et le carrefour avec la rue Lavergne facilitera la sortie sur la voirie routière.

- Maisons jumelles n°22 à 32 : afin de permettre une sortie en marche arrière dans des conditions sécuritaires, une contre-allée est créée, constituant un espace partagé entre les véhicules riverains et piétons. Afin de ne pas entraîner d'impact foncier supplémentaire, l'aménagement du trottoir Sud a été revu. L'accès et la sortie de cette contre-allée se font par la rue de la Bachellerie ce qui entraîne un allongement de parcours pour ces résidents, allongement de parcours inférieur à celui qu'aurait entraîné une position centrale de la plateforme.
- Résidence La Bachellerie : compte tenu du nombre de véhicules rattachés à cet immeuble, il ne sera conservé que le sens entrant, une sortie sera aménagée du côté opposé sur la route de Carbon Blanc.
- L'accès à la Mairie se fera comme prévu par la route de Carbon Blanc.

L'ensemble de ces dispositions ont fait l'objet d'une validation par le bureau de contrôle chargé des aspects sécuritaires et urbains (EOQA Attitudes Urbaines).

Apaisement des circulations

S'il est vrai que la réalisation de voies uniques interdit les dépassements, sauf à franchir la plateforme, on rappellera que la configuration de la chaussée en deux sens de 3m de largeur est identique à la majorité des voiries urbaines ou périurbaines. En outre, dans le cas d'une chaussée double encadrant la plateforme axiale, la prise en compte de l'éventualité d'un véhicule en panne impose une qualification en site protégé, c'est-à-dire franchissable exceptionnellement par un véhicule en cas de nécessité. Par rapport à un site propre latéral, les bordures délimitant la plateforme sont moins dissuasives. De plus, le dépassement d'un 2 roues peut s'avérer dans ce cas dangereux.

Afin d'apaiser les circulations et de réduire les nuisances (vitesse, bruit), tout en améliorant la sécurité des piétons, 5 des 6 traversées piétonnes sont équipées de feux et traitées en plateau.

Traversées et circulations piétonnes

L'implantation latérale, associée à des îlots entre la plateforme et la voirie routière, permet aux piétons de traverser le tramway et la circulation routière séparément. Grâce à la signalisation de trafic, les traversées de voirie sont possibles avec un niveau de sécurité identique à celui d'une artère sans tramway, du fait de la séparation franche des espaces.

Les îlots refuges, d'une largeur d'au moins 1,50m, sont obligatoires à chaque traversée afin d'améliorer la sécurité des piétons, et de ce fait auraient généré sur l'ensemble de la rue avec une plateforme centrale un impact foncier important, supérieur à celui consécutif à une solution latérale.

Seule la traversée piétonne peu empruntée, située à proximité du giratoire des Evadés de France, n'est pas équipée de feux.

Le refuge continu de 1,5 m, situé entre le tramway et la voirie, est un élément de sécurité supplémentaire pour les traversées sauvages hors passages piétons sécurisés.

Les espaces piétons de part et d'autre de la rue offrent une sécurité supérieure à celle constatée aujourd'hui.

Ordures ménagères

Les 6 maisons jumelles sont desservies par la contre allée avec un véhicule de petit gabarit. Seule l'habitation n°36 verra se dégrader la situation actuelle. Plusieurs solutions sont possibles :

- Desserte par la rue de la Bachellerie avec transport du conteneur sur 20 m sur le trottoir.
- Desserte par la rue Dupin en traversant les voies tramway (conteneur sur refuge de 1,5 m).

2. DECLARATION DE PROJET SUR L'INTERET GENERAL DE L'OPERATION

À la demande expresse de M. le Préfet, il convient que le maître d'ouvrage se prononce par une déclaration de projet sur l'intérêt général de l'opération, en application de l'article L11-1-1 du Code de l'Expropriation inséré par l'article 145 de la Loi 2002.276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité.

2.1 - Objet de l'opération :

L'opération consiste en :

- La modification du tracé de l'extrémité nord de la ligne A du tramway afin de desservir l'hôtel de ville et un quartier prioritaire au titre de la politique de la ville (la cité Carriet) à Lormont. Cette modification de tracé comporte aussi le réaménagement du diffuseur de la Croix-Rouge sur l'A630, l'ensemble de l'opération se situe sur les communes de Lormont, Bassens et Carbon Blanc.
- L'implantation d'un nouveau parc relais sur l'avenue de la Marne à Mérignac (ligne A).
- L'implantation d'un nouveau parc relais et d'une station associée à Bordeaux dans le quartier Belcier (ligne C).

Ces trois améliorations correspondent à des évolutions liées :

- A l'émergence d'enjeux urbains nouveaux pour ce qui concerne la desserte de la cité Carriet à Lormont, le nouveau tracé qui dessert une population plus importante n'est devenu possible que grâce à la perspective de la mise en œuvre du projet de réhabilitation (démolitions / reconstructions) de ce quartier.
- Au retour d'expérience qui fait apparaître un succès des parcs relais dépassant souvent les prévisions ; la création de ces deux parcs relais supplémentaires ayant pour objectif de favoriser au maximum le report des déplacements motorisés sur le tramway.

Sans modifier le projet initial dans sa forme, son contenu ou ses principes directeurs et sans remettre en cause ses impératifs financiers et fonctionnels ni l'économie globale du projet, ces changements ont pour objectif de rendre le projet initial plus performant au regard des orientations stratégiques et de ses ambitions de créer un réseau cohérent de transport en commun de l'agglomération bordelaise.

2.2 - Motifs et considérations justifiant le caractère d'intérêt général de l'opération :

Objectifs généraux du projet tramway :

Les aménagements présentés dans ce projet (parc relais et modification de tracé) ont été conçus par les mêmes équipes et dans le même temps que les aménagements des 20 kilomètres de la phase 2 du tramway. Loin d'être des éléments isolés du projet, ils font parti d'un tout conçu de manière globale et homogène.

Ces aménagements concourent aux objectifs généraux du projet tramway et s'inscrivent en droite ligne du Plan des Déplacements Urbains adopté en mai 2000 et modifié le 23 mai 2003. Les enjeux du PDU peuvent aussi être synthétisés :

- Amélioration du maillage du réseau de transport en commun,
- Maîtrise des flux de déplacements automobiles visant à la réduction de l'effet de serre et la limitation de congestion,
- Nouveau partage de la voirie et des investissements en faveur des modes alternatifs à la voiture (transport en commun, vélo et marche à pied),
- Desserte et désenclavement des quartiers enclavés et en difficulté,
- Valorisation du paysage urbain par le réaménagement des espaces publics de façade à façade,
- Dynamisation économique et urbaine,
- Amélioration de l'image de l'agglomération et développement de son rayonnement.

Objectif et définition des "parcs relais" :

La création des parcs relais a pour ambition d'inciter les automobilistes à déposer leur véhicule avant l'entrée dans l'agglomération et à poursuivre leur trajet en utilisant les transports en commun. Des espaces de stationnement abrités pour les deux roues permettent également de favoriser l'usage des deux roues.

Ces parcs sont uniquement accessibles aux usagers du réseau de transport en commun. Ils fonctionnent aux horaires de fonctionnement du tramway de 5 heures à 1 heure du matin. Ils sont gardiennés de jour et bénéficient d'une télésurveillance la nuit. Ils sont entièrement accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Les parcs relais font partie intégrante du réseau cohérent de transport en commun. Ils contribuent au développement des transports collectifs, à la réduction de la pollution atmosphérique et à la diminution de la congestion.

Objectifs par secteurs :

Oltre les objectifs généraux, les aménagements présentés répondent à des objectifs particuliers liés à leur nature et à leur localisation géographique.

☐ Modification de tracé à Lormont (ligne A)

Les objectifs particuliers de cette modification sont les suivants :

- Amélioration de la desserte locale de deux quartiers emblématiques de Lormont : le quartier de l'hôtel de ville voué à une centralité renforcée et la cité Carriet, quartier d'habitat collectif prioritaire au titre de la politique de la ville ;
- Augmentation de la population et des emplois desservis par la ligne A ;
- Accompagnement des projets urbains (redynamisation du centre ville et renouvellement urbain à Carriet) ;
- Réaménagement de la partie nord du diffuseur de la Croix-Rouge afin de permettre son franchissement par le tramway sans dégrader son fonctionnement et si possible en l'améliorant.

☐ Création d'un parc relais à Mérignac, avenue de la Marne (ligne A)

Ce nouveau parc a pour objectifs de :

- Compléter le maillage des parcs relais pour capter la partie des flux automobiles entrant par l'ouest de l'agglomération ;
- Participer au désengorgement routier du centre de l'agglomération.

☐ Création d'un parc relais et d'une station associée à Bordeaux Belcier (ligne C)

Ces aménagements complémentaires permettront :

- De compléter le maillage des parcs relais pour capter une partie des flux automobiles entrant par le sud de l'agglomération ;
- Par la nouvelle station, de mieux desservir le quartier et créer les conditions favorables à la mutation du quartier Belcier.

Grâce à ces modifications, la cohérence globale du projet est renforcée.

Bilan socio-économique :

Les avantages socio-économiques du projet actuel sont sensiblement supérieurs à ceux du projet initial et ce sur chacun des postes considérés.

Globalement, les avantages cumulés s'établissent à **743 M€ 2002** ; ils sont supérieurs à 12 % à ceux du projet initial.

Comme pour le projet initial, les gains de temps des usagers des TC représentent la part la plus importante des avantages socio-économiques (82 % en cumulant les gains de temps anciens et nouveaux déplacements en TC)

Le bilan économique du projet (incluant les coûts d'investissement) est présenté au tableau suivant :

	Bilan actualisé à l'année 2006	Bilan actualisé du projet initial (pour mémoire)
Coût d'investissement (M€ 2002) (y.c. renouvellement et valeur résiduelle)	546	505
Avantages socio-économiques (M€ 2002)	743	662
Bénéfice actualisé (M€ 2002)	197	157
Bénéfice par € investi	0,4	0,3
Taux de rentabilité interne	11 %	10 %
Taux de rentabilité immédiat	8 %	7 %

Le taux de rentabilité interne est de **11 %**, il est supérieur au seuil de 8 % et supérieur à celui du projet initial.

Les modifications du projet initial apportent les avantages en temps de déplacements et en attractivité voyageurs qui compensent largement le renchérissement de l'investissement et de l'exploitation tramway.

On peut donc en conclure que les modifications et adaptations apportées améliorent la rentabilité socio-économique du réseau cohérent de transport en commun de l'agglomération bordelaise.

Impact sur l'environnement :

Outre les effets positifs sur le bruit et la qualité de l'air, il est à noter :

- Un bilan vert largement positif ;
- Une amélioration des conditions de circulation au niveau de l'échangeur Croix-Rouge à Lormont ;
- Le projet nécessite l'acquisition de terrains et d'habitations en particulier rue Dupin à Lormont et rue Carles Vernet pour le parc relais Belcier ;
- Les mesures compensatoires aux effets négatifs du projet sont décrites dans l'étude d'impact. Elles s'élèvent à 1 744 000 € dont 825 000 € destinés à la lutte contre les vibrations engendrées par le tramway.

Les impacts archéologiques, hydrauliques et géologiques sont très faibles.

2.3 - L'enquête publique préalable à la D.U.P :

La commission d'enquête dans son rapport transmis le 1^{er} mai 2005 émet :

- Avis favorable au principe du passage du tramway par la rue Dupin à Lormont ;
- Avis favorable du passage du tramway dans la cité Carriet, conformément au projet ;
- Avis favorable au maintien des deux voies de circulation dans toute la rue Dupin ;
- Avis favorable aux emprises de terrains non bâtis qui seront strictement rendus nécessaires au fait de l'implantation du tramway dans la rue Dupin ;
- Avis favorable pour l'aménagement de l'échangeur de la Croix-rouge ;

- Avis favorable pour l'aménagement du parc relais du Grand Came ;
- Avis favorable à la création du parc relais avenue de la Marne à Mérignac ;
- Avis favorable pour la création du parc relais de Belcier et de la station de tramway attenante ;
- Avis favorable sur la réalisation de l'ouvrage de franchissement de la rocade.

Sous la réserve, afin d'améliorer la sécurité, d'implanter la plate-forme, avec des passages piétons sécurisés en position centrale dans la rue Dupin à Lormont ;

Adaptations apportées au projet suite à l'avis de la commission d'enquête :

Le projet définitif

Modification du tracé de la ligne A

Le tracé retenu débute à l'extrémité des aménagements de la phase 1, au giratoire des Evadés de France, à l'intersection Résistance / Dupin sur la commune de Lormont. Il emprunte la rue Dupin et passe devant l'hôtel de ville desservi par une station. Il franchit ensuite la rocade par un nouveau pont parallèle au pont de Mireport, puis s'insère hors espace de voirie parallèlement aux rues Paul Courtauld et Louis Beydts au sein du quartier Carriet. Une station dessert le quartier.

Le tracé franchit le diffuseur de la Croix-Rouge en passage supérieur pour rejoindre la route de Bassens et atteindre le terminus au niveau des limites communales Bassens / Lormont / Carbon Blanc.

Sur le tracé qui vient d'être décrit, le tramway est entièrement en site propre, c'est-à-dire que la plate-forme est inaccessible aux véhicules automobiles et seulement franchissable au niveau des carrefours et des accès riverains.

Dans la rue Dupin, la position de la plate-forme est latérale, c'est-à-dire située le long du trottoir nord, avec une circulation automobile à double sens dans le reste de l'espace de voirie.

Les accès aux propriétés riveraines se font de manière sécurisée :

- Feux de trafic pour la maison de retraite ;
- Accès maintenu en état pour une maison individuelle au numéro 36 ;
- Accès par contre allée des 6 maisons jumelées de l'îlot de la Bachellerie ;

- Accès modifiés de la résidence de la bachelierie avec mise en impasse de l'allée des garages et ouverture d'un nouvel accès sur la route de Carbon Blanc.

Les cheminements piétons et les traversées sont sécurisées.

Le projet ainsi modifié permet de répondre à la réserve formulée par la commission d'enquête.

Cette solution a été validée par les EOQA chargés d'évaluer la sécurité des transports guidés conformément au décret 2003-425 du 09 mai 2003.

Parc relais Marne à Mérignac:

Le parc relais Marne est situé avenue de la Marne à Mérignac, ligne A.

Il s'agit d'un parc en superstructure (bâtiment de 2 étages plus une terrasse accessible) pouvant accueillir 400 véhicules en stationnement, extensible à 600 à plus long terme. L'accès à ce parc se fera par l'avenue de la Marne.

Parc relais Armagnac à Bordeaux-Belcier et la nouvelle station associée

Le parc relais d'Armagnac comprend près de 210 places de stationnement au sol dont 4 places réservées aux handicapés. Le parc relais est également doté d'un parc de stationnement abrité pour les 2 roues. Il est en lien direct avec la station Armagnac sur la rue Carles Vernet.

2.4- Conclusion :

- Considérant l'amélioration apportée par le projet au réseau de transports en commun de la Communauté urbaine de Bordeaux,
- Considérant l'amélioration du bilan socio économique de l'opération initialement déclarée d'utilité publique par arrêté du 26 janvier 2000,
- Considérant le bilan favorable du projet sur l'environnement,
- Considérant le bilan coût/avantage établi favorablement par la commission d'enquête dans son rapport du 20 avril 2005.

Tous éléments qui conduisent le maître d'ouvrage à inscrire ce projet au service de l'intérêt général.

À noter que les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération et de son intérêt général font l'objet d'un document spécifique figurant en **annexe 4** à la présente délibération.

En conséquence et si tel est votre avis, nous vous demandons, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir :

- ▶ Décider de la réalisation du projet définitif tel que décrit ci-dessus et notamment, décider de la prise en compte des recommandations de la commission d'enquête qui se traduisent par des adaptations apportées au projet en réalisant des aménagements complémentaires de sécurité sur le site latéral de la rue Dupin à Lormont,
- ▶ Décider de l'intérêt général de ce projet au vu, notamment, de la déclaration de Projet, telle que décrite ci-dessus,
- ▶ Autoriser Monsieur le Président :
 - à saisir M. le Préfet de ces dispositions afin de solliciter l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique,
 - à accomplir toutes les formalités et à signer tous actes nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.
Fait et délibéré au siège de la Communauté Urbaine le 8 juillet 2005,

Pour expédition conforme,
par délégation,
le Vice -Président,

**REÇU EN
PRÉFECTURE LE
20 JUILLET 2005**

M. ALAIN CAZABONNE

