

## COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

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

Séance du 10 juillet 2009  
(convocation du 29 juin 2009)

Aujourd'hui Vendredi Dix Juillet Deux Mil Neuf 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 Vincent FELTESSE, Président de la Communauté Urbaine de BORDEAUX.

#### **ETAIENT PRESENTS :**

M. FELTESSE Vincent, M. JUPPE Alain, M. DAVID Alain, M. CAZABONNE Alain, M. BENOIT Jean-Jacques, Mme BOST Christine, M. BRON Jean-Charles, Mme CARTRON Françoise, M. CAZABONNE Didier, M. CHAUSSET Gérard, Mme CURVALE Laure, M. DUCHENE Michel, M. DUPRAT Christophe, M. FAVROUL Jean-Pierre, Mme FAYET Véronique, M. FLORIAN Nicolas, M. FREYGEFOND Ludovic, M. GAUTE Jean-Michel, M. GAÜZERE Jean-Marc, M. GELLE Thierry, M. GUICHARD Max, M. HERITIE Michel, Mme ISTE Michèle, M. LABARDIN Michel, M. LABISTE Bernard, M. LAMAISON Serge, Mme LIRE Marie Françoise, M. OLIVIER Michel, M. PUJOL Patrick, M. ROSSIGNOL Clément, M. SAINTE-MARIE Michel, M. SEUROT Bernard, M. SOUBIRAN Claude, M. TOUZEAU Jean, M. TURON Jean-Pierre, Mme LACUEY Conchita, M. MAURRAS Franck, M. SOUBABERE Pierre, M. AMBRY Stéphane, M. ANZIANI Alain, M. ASSERAY Bruno, Mme BALLOT Chantal, M. BOBET Patrick, Mme BONNEFOY Christine, M. BONNIN Jean-Jacques, M. BOUSQUET Ludovic, Mme BREZILLON Anne, M. BRUGERE Nicolas, M. CAZENAVE Charles, M. CHARRIER Alain, Mme CHAVIGNER Michèle, Mme COLLET Brigitte, Mlle COUTANCEAU Emilie, M. COUTURIER Jean-Louis, M. DANJON Frédéric, M. DAVID Jean-Louis, M. DAVID Yohan, Mme DELATTRE Nathalie, Mlle DELTIMPLE Nathalie, Mme DESSERTINE Laurence, Mme DIEZ Martine, M. DOUGADOS Daniel, M. DUART Patrick, M. DUBOS Gérard, M. DUCASSOU Dominique, M. DUPOUY Alain, M. EGRON Jean-François, Mme EWANS Marie-Christine, Mme FAORO Michèle, M. FEUGAS Jean-Claude, Mme FOURCADE Paulette, M. GALAN Jean-Claude, M. GARNIER Jean-Paul, M. GUICHEBAROU Jean-Claude, M. GUILLEMOTEAU Patrick, Mme HAYE Isabelle, M. HURMIC Pierre, M. JOANDET Franck, M. JOUBERT Jacques, M. JUNCA Bernard, M. LAGOFUN Gérard, Mme LAURENT Wanda, M. LOTHaire Pierre, M. MANGON Jacques, M. MAURIN Vincent, Mme MELLIER Claude, M. MERCIER Michel, M. MILLET Thierry, M. MOGA Alain, M. MOULINIER Maxime, Mme NOEL Marie-Claude, M. PAILLART Vincent, M. PALAU Jean-Charles, Mme PARCELIER Muriel, M. PENEL Gilles, M. PEREZ Jean-Michel, Mme PIAZZA Arielle, M. POIGNONEC Michel, M. QUANCARD Denis, M. QUERON Robert, M. RAYNAL Franck, M. RAYNAUD Jacques, M. REIFFERS Josy, M. RESPAUD Jacques, M. ROBERT Fabien, M. ROUVEYRE Matthieu, Mme SAINT-ORICE Nicole, M. SENE Malick, M. SOLARI Joël, Mme TOUTON Elisabeth, M. TRIJOULET Thierry, Mme WALRYCK Anne.

#### **EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :**

M. JUPPE Alain à M. DUCHENE Michel à partir de 13 h 20  
M. DAVID Alain à M. LABISTE Bernard à partir de 13 h 40  
M. BOBET Patrick à M. DUPRAT Christophe à partir de 14 h 50  
Mme BOST Christine à M. FREYGEFOND Ludovic à partir 14 h 50  
Mme CURVALE Laure à M. CHAUSSET Gérard à partir de 14 h 30  
M. FAVROUL J.Pierre à M. SOUBIRAN Claude à partir de 11 h 40  
M. PIERRE Maurice à M. HERITIE Michel  
M. SAINTE-MARIE Michel à M. ANZIANI Alain à partir de 11 h 30  
M. TOUZEAU Jean à Mme FAORO Michèle à partir de 13 h 20  
Mme. DE FRANCOIS Béatrice à Mme BOST Christine jusqu'à 14 h 50 puis à M. FELTESSE à compter de 14 h 50  
Mme LACUEY Conchita à M. COUTURIER J. Louis à partir de 13 h 10  
M. BAUDRY Claude à M. TRIJOULET Thierry  
M. BONNEFOY Christine à M. GELLE Thierry à partir de 12 h 00  
M. BRUGERE Nicolas à Mme SAINT-ORICE à partir de 13 h 10  
Mme. CAZALET Anne-Marie à Mme. PARCELIER Muriel  
Mlle COUTANCEAU Emilie à M. DOUGADOS Daniel à partir de 13 h 40 puis à Mme FAORO Michèle à compter de 14 h 50  
M. DAVID Yohan à M. DUPOUY Alain jusqu'à 11 h 35

Mlle DELTIMPLE Nathalie à M. GUILLEMOTEAU Patrick à partir de 13 h 35  
M. DOUGADOS Daniel à Mme BALLOT Chantal à partir de 14 h 50  
Mme. DUBOURG-LAVROFF Sonia à M. DUCASSOU Dominique  
M. DUCASSOU Dominique à Mme PIAZZA Arielle à partir de 13 h 40  
M. DUPOUY Alain à M. CAZABONNE Didier à partir de 13 h 00  
Mlle. EL KHADIR Samira à M. MOULINIER Maxime  
M. GUICHOUX Jacques à M. LAMAISON Serge  
M. GUILLEMOTEAU Patrick à M. DUBOS Gérard de 10 h à 12 h 00  
M. JOUBERT Jacques à M. QUERON Robert à partir de 13 h 00  
M. JUNCA Bernard à Mme CHAVIGNER Michèle à partir de 14 h 50  
M. MILLET Thierry à M. RAYNAL Franck à partir de 13 h 20  
M. PALAU Jean-Charles à Mme PIAZZA Arielle jusqu'à 10 h 15  
M. POIGNONEC Michel à M. FLORIAN Nicolas à partir de 13 h 45  
M. QUANCARD Denis à M. DUART Patrick à partir de 14 h 50  
M. RAYNAUD Jacques à M. MERCIER Michel à partir de 12 h 25  
M. REIFFERS Josy à Mme BREZILLON Anne jusqu'à 13 h 20  
M. ROBERT Fabien à Mme LAURENT Wanda à partir de 12 h 10  
M. SENE Malik à M. EGIRON Jean-François à partir de 12 h 40

#### **EXCUSE :**

M. DELAUX Stéphan

**LA SEANCE EST OUVERTE**

**Bilan de la concertation liée au développement du réseau en transports en commun - Information - Approbation**

Monsieur CHAUSSET présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs

**I - CONTEXTE DE LA CONCERTATION LIEE AU DEVELOPPEMENT DU RESEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN**

A l'heure actuelle, le réseau Tbc (Tram et bus de la CUB) comporte 3 lignes de tramway, 95 lignes de bus et 15 parc-relais et transporte plus de 90 millions de voyageurs par an.

Si ce réseau offre une large couverture du territoire communautaire dotée d'un fort caractère radial, et permet notamment une très bonne accessibilité au centre de l'agglomération, certaines faiblesses ont été identifiées :

- la densité de certains territoires périphériques ne favorise pas la mise en service d'une offre attractive en transports collectifs ;
- le quadrant Nord-Ouest et le Sud de l'agglomération ne bénéficient pas actuellement d'une bonne desserte ;
- certaines lignes de bus sont victimes de la congestion de la circulation automobile entraînant des vitesses commerciales peu attractives.

C'est pour cette raison que la Communauté urbaine a souhaité le lancement d'une nouvelle phase de structuration du réseau de transports en commun, débutant par l'organisation d'une concertation avec les habitants, les associations, les communes, les commerçants, les entreprises et toutes les personnes intéressées.

C'est ainsi que, par délibération en date du 22 février 2008, le Conseil de communauté a décidé de l'ouverture de la concertation préalable relative au développement du réseau de transports en commun.

A titre liminaire, il convient de rappeler le périmètre d'intervention de cette concertation.

## I.1 - LE PROJET SOUMIS A CONCERTATION

Les objectifs du projet soumis à concertation tels que définis par la délibération du 22 février 2008 sont les suivants :

- ⇒ rééquilibrer la répartition entre les différents modes de déplacements en faisant croître la part des transports en commun et des déplacements doux (marche à pied, vélo) et en diminuant la part de la voiture, contribuant ainsi à la diminution de la production des gaz à effet de serre ;
- ⇒ améliorer la desserte du territoire :
  - en confortant la solidarité d'agglomération, par le développement d'un réseau de transport en commun attractif et performant ;
  - en assurant l'interconnexion de l'ensemble des modes de transports (trains, tramways, bus et autocars) ainsi que la complémentarité avec les modes de déplacement doux ;
- ⇒ permettre à chacun de mieux maîtriser ses temps de déplacements, en améliorant les performances du système en termes de régularité et de fréquence, contribuant ainsi à l'attractivité de l'économie locale ;
- ⇒ favoriser l'émergence d'une ville de proximité par la structuration des territoires et la consolidation des pôles urbains situés le long d'axes forts.

Ces objectifs s'inscrivent dans les orientations du Plan des Déplacements Urbains adopté le 26 mai 2000 et révisé le 28 mai 2004 pour mise en conformité avec la loi SRU qui vise notamment à renforcer la part des déplacements effectués en transports en commun en la portant de 16 à 20 % des déplacements motorisés et à favoriser les modes de déplacements alternatifs en réduisant la part de l'automobile.

Par ailleurs, la délibération du 22 février 2008 confirmant la délibération du 27 avril 2007, a rappelé le souhait exprimé de réduire de 40 % les coûts d'investissement du réseau du tramway.

Au travers de ces grands objectifs, il s'agissait d'initier un dialogue sur l'amélioration de la desserte de l'agglomération en transports en commun, et en particulier sur les corridors envisagés au schéma directeur d'amélioration de la desserte en transports en commun tel qu'adopté par délibération du 23 juin 2006 et modifié par délibération du 27 avril 2007.

Ce programme de transports collectifs intégré et présenté dans le cadre de cette concertation, peut être décliné en plusieurs opérations, distinctes et interdépendantes :

- projet de prolongement des lignes A, B et C existantes, afin qu'à terme chacune de ces lignes atteigne la rocade en ses deux extrémités ;
- projet de création de la ligne D du tramway ou TCSP visant à desservir le quadrant Nord-Ouest de l'agglomération ;
- projet de réalisation d'une infrastructure périurbaine en connexion avec les réseaux ferroviaire et routier nationaux, régionaux et départementaux, permettant de relier l'ensemble de la presqu'île du Médoc au centre de Bordeaux.

En parallèle, et afin d'assurer une vision d'ensemble du réseau à venir, des études de définition complémentaires en Transport en Commun en Site Propre (TCSP) ont été menées. Elles ont pour objectif de définir les principes de desserte des futures lignes TCSP et d'amorcer la réflexion sur le choix des systèmes de transport de la façon suivante :

- la liaison entre le terminus de la ligne C et le territoire de Villenave d'Ornon extra-rocade ;
- la liaison entre le carrefour des 4 chemins (ligne A du tramway) et le site aéroportuaire à Mérignac ;
- la desserte de la rive droite (liaison Bordeaux Cracovie – pont Bacalan Bastide – pôle intermodal de Cenon Pont Rouge – Bordeaux Bastide – quais de Floirac) ;
- la liaison reliant le CHU Pellegrin (Bordeaux) – le domaine universitaire (Talence) – le territoire de Gradignan jusqu'au quartier de Beausoleil ;
- la liaison entre le terminus de la ligne A (La Gardette – Bassens – Carbon-Blanc) et les centres de Bassens et de Carbon-Blanc.

## I.2 - MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE RELATIVE AU PROJET DE DEVELOPPEMENT DU RESEAU

Cette concertation conduite dans le cadre de l'article L-300.2 du Code de l'urbanisme a été ouverte à toute personne intéressée par le projet : citoyens, habitants, communes, responsables économiques, administrations concernées, associations.

La Communauté urbaine de Bordeaux a souhaité promouvoir, l'écoute des attentes et des craintes afin d'améliorer le contenu du projet et en faciliter la réalisation.

Conformément à la délibération en date du 22 février 2008, cette concertation a été mise en place selon les modalités suivantes :

- ⇒ dépôt d'un registre et du dossier de présentation dans chacune des 27 communes membres et au siège de la Communauté urbaine de Bordeaux, ainsi que dans certaines mairies annexes ;
- ⇒ organisation de plusieurs cycles de réunions publiques ;
- ⇒ communication des pièces du dossier de concertation sur le site Internet de la Communauté urbaine de Bordeaux, puis sur le site dédié aux concertations de notre établissement, et installation d'expositions ;
- ⇒ versement des études au dossier de la concertation au fur et à mesure de leur réalisation.

### I.2.1 - Ouverture de la concertation

La concertation a été ouverte le 1<sup>er</sup> avril 2008, le public en ayant au préalable été informé par voie de presse.

### I.2.2 - Recensement de la participation

- 542 observations ont été consignées sur les registres ;
- 10 023 signatures ont été enregistrées à travers les pétitions ;
- 130 contributions ont été répertoriées sur le site Internet de la Communauté urbaine de Bordeaux ;
- des courriers d'administrés, de collectivités et d'associations adressés à la CUB ;
- deux registres communaux ont été transmis à la CUB par la Ville de Gradignan dans lesquels ont été recensées environ 330 observations relatives au choix du tracé sur la liaison CHU/Gradignan.

#### I.2.3 - Réunions publiques

Quarante trois réunions publiques ont été organisées en 2008 et 2009 et ont réuni plus de 7 000 participants. Les principaux thèmes abordés permettant, notamment, d'atteindre les objectifs fixés ont été les suivants :

- quels tracés et quels modes retenir ;
- quels terminus retenir ;
- quel sera le nombre de stations ;
- où seront implantés les parc-relais ;
- quel sera le financement du projet ;
- quels échanges intermodaux bus/tramway/TER ;
- quelles règles d'indemnisation des établissements impactés par le projet.

Trois cycles de réunions, dont les dates ont été fixées avec les communes concernées, ont permis au public de prendre connaissance du projet et de débattre sur la base de diaporamas préparés en relation avec les communes dans le cadre de réunions spécifiques.

- un premier cycle, entre mai et octobre 2008, a permis de présenter les grands axes du projet ;
- un second cycle, entre janvier et février 2009, a permis de présenter les questions afférentes aux extensions de lignes de tramway A, B et C ainsi que de porter à la connaissance du public les études de diagnostic relatives aux corridors de TCSP ;
- enfin, les réunions publiques qui se sont échelonnées entre avril et juin 2009 ont essentiellement porté sur les problématiques relatives à la réalisation d'une ligne D de TCSP (mode de transport et tracé), et ont également permis de porter à connaissance la synthèse des études de définition des corridors TCSP.

#### I.2.4 - Clôture de la concertation

La concertation a été clôturée le vendredi 19 juin 2009, le public en ayant été informé notamment par voie de presse.

## II - BILAN DE LA CONCERTATION

Il est précisé que le bilan détaillé ainsi que les registres sont consultables dans les locaux de la mission tramway au 190 rue Lecocq à Bordeaux, au rez-de-chaussée, aux jours et heures ouvrés.

### II.1 – EXTENSION DES LIGNES DE TRAMWAY

#### II.1.1 – En ce qui concerne l'extension de la ligne A

Les principaux thèmes issus des différents débats et expressions du public sont au nombre de cinq. Ils ont porté sur :

➤ *le tracé des lignes de bus*

Les remarques ont porté sur les suppressions de lignes ou d'arrêts ainsi que sur des demandes d'amélioration des dessertes. Une restructuration a accompagné la mise en service du tramway à Mérignac. Il en sera de même pour l'extension. Le réseau de bus est actuellement défini pour répondre au mieux à la demande dans des conditions économiques acceptables, ce qui conduit à des choix en termes de tracés de ligne et d'arrêts.

➤ *le tracé du tramway*

De nombreuses remarques ont été formulées, de nombreux avis donnés, tant sur le choix du tracé, que sur les impacts sur les propriétés et les conditions d'indemnisation. L'accueil a été plutôt favorable. Il a été demandé au bureau d'études d'examiner les différentes remarques exprimées lors de la réalisation des études du projet.

➤ *l'impact sur la circulation*

De nombreuses craintes ont porté sur l'aggravation des conditions de circulation automobile, tant pour les riverains que pour les usagers en transit, dans des carrefours déjà surchargés. Des études détaillées de circulation seront menées afin d'évaluer les impacts du tramway. Différentes solutions seront envisagées pour les minimiser dans le respect des objectifs poursuivis, notamment le rééquilibrage de répartition entre les différents modes de transport et la diminution de la part de la voiture.

➤ *l'extension du tramway vers les communes avoisinantes*

Des avis contradictoires ont été émis sur les liaisons au-delà du terminus projeté vers les communes de Saint-Médard-en-Jalles ou Le Haillan, mettant en lumière la nécessité de doter ce secteur d'une desserte en transport en commun de qualité et en quantité satisfaisante.

➤ *les liaisons transversales*

Beaucoup d'observations ont porté sur les besoins pour les habitants de liaisons transversales qui relient les communes périphériques entre elles. Les idées concernent tant des liaisons en bus que la complémentarité avec le TER grâce à la valorisation des voies de chemin de fer de ceinture. Une attente forte s'est exprimée sur l'intermodalité : tarifs, dessertes, correspondances, complémentarité.

## II.1.2 – En ce qui concerne l'extension de la ligne B

Deux extensions de la ligne B sont envisagées.

### II.1.2.1 – Ligne B – Bordeaux Nord – Section Bacalan

Cette extension n'a pas prêté à de véritables débats puisqu'il n'existe pas d'alternative possible pour ce tracé de 800 m de long intégrant une station supplémentaire. L'intérêt pour la zone d'activités a été unanimement souligné par la Communauté urbaine de Bordeaux et les participants, car cette zone comprend 120 entreprises employant environ 1800 personnes.

### II.1.2.2 – Ligne B Sud - Pessac

Les principales orientations souhaitées par les habitants et les personnes intéressées par le projet sont les suivantes :

- un accord sur le tracé desservant les secteurs Guittard-Canéjan-Haut Levêque- et création d'un pôle multimodal de l'Alouette en connexion avec les TER ;
- une demande de desserte jusqu'à la zone d'habitat dense Macédo ;
- une restructuration des réseaux bus est souhaitée en lien avec le parc industriel, les quartiers de l'Ouest et l'axe Aéroport/Bioparc/Bourgailh/Bersol.

## II.1.3 – En ce qui concerne l'extension de la ligne C

Deux extensions de la ligne C sont envisagées.

### II.1.3.1 – Ligne C Nord Bordeaux/Parcs des Expositions

Plusieurs propositions concernant cette extension ont été exprimées :

- construction d'un nouveau pont franchissant la rocade, dédié au tramway et permettant la réalisation future d'une piste cyclable ;
- le tracé empruntant la rive du lac a reçu un accueil plutôt favorable ;
- prolongement de l'extension avenue de la Jallère avec la création d'une station desservant le nombre important d'emplois dans ce secteur.

### II.1.3.2 – Ligne C Sud - Bègles

Les principaux thèmes issus des différents débats et expressions du public sont au nombre de 4 et portent sur :

#### ➤ le tracé du tramway

Le tracé proposé jusqu'au lycée de Terre Sud ne fait pas débat. Il a emporté l'adhésion car il semble logique dans le cadre de l'amélioration de la desserte du territoire. Des propositions concernent le prolongement du tramway dans Villenave d'Ornon jusqu'à la rocade et sont précisées en II.4.4.

➤ *le nombre de stations*

Des observations ont porté sur la nécessité d'augmenter le nombre de stations (six et non cinq), associée à une demande de fréquence forte de passages des tramways.

➤ *la complémentarité entre le réseau bus et le réseau tramway*

Le réseau de bus a fait l'objet de nombreuses critiques. Il est proposé d'améliorer la complémentarité des deux réseaux avec notamment l'aménagement de sites propres.

➤ *les aménagements cyclables*

Il n'est plus envisageable de réaliser des voies étroites sur des longues distances où les voitures ne peuvent pas doubler les cycles. De même le déroulement du chantier doit maintenir la fonctionnalité des aménagements cyclables.

## II.2 – LA DESSERTE DU QUADRANT NORD-OUEST

### II.2.1 – Le mode

Le mode tramway fait l'objet d'un large consensus.

### II.2.2 – Le tracé de la ligne D en tramway

Les diverses contributions ont concerné les points suivants.

➤ *Il a été fait référence à l'hypothèse de deux corridors de tramway*

➤ *Tracé par le corridor Sud*

Le tracé par le corridor Sud est souhaité par un grand nombre de citoyens habitant Saint-Médard-en-Jalles, Le Haillan et Caudéran, et de préférence en passant par les avenues Maréchal de Lattre de Tassigny et Général Leclerc.

Les uns demandent une liaison directe (et rapide) Bordeaux-Le Haillan-Saint-Médard-en-Jalles. Les autres demandent un prolongement de la ligne A jusqu'au lieu-dit « Les cinq Chemins », voire jusqu'à l'avenue de Saint-Médard au Haillan (connexion à la ligne de bus n°53), en attendant la création de la ligne D (et surtout en cas de choix du corridor nord).

Cette solution présenterait une possibilité de desserte de la commune du Haillan (qui serait complètement contournée par une solution desservant Saint-Médard-en-Jalles par la piste cyclable venant de Cantinolle).

Certains disent leur intérêt pour le corridor Sud dans la mesure où il leur constitue une alternative, à un tracé par le corridor Nord (commerçants de l'axe Fondaudège/Libération) ou proposent la desserte du quadrant Nord-Ouest par l'utilisation du chemin de fer de ceinture à partir de Ravezies ou de Cracovie.

La cohérence avec le schéma de voirie d'agglomération a été également soulevée. Pour les tenants du corridor Sud, l'implantation d'un TCSP de grande capacité sur l'axe de Lattre de Tassigny serait plus cohérente avec le schéma de voirie d'agglomération dans la mesure où cet axe est sans échange avec la rocade, qu'il la franchit par un passage dénivelé suffisamment large pour accueillir un tramway (alors que l'avenue de Magudas et la route du Médoc sont reliées à la rocade par des échangeurs complets).

Différentes solutions ont été proposées pour permettre à cet itinéraire de pénétrer à l'intérieur des boulevards :

- une voie unique entre les places Delaunay et Gambetta, pour raccordement sur la ligne B rue Vital Carles ou, entre la place Delaunay et Mériadeck pour raccordement sur la ligne A ;
- les voies dissociées (entrée par les rues de la Benatte, Chevalier, et sortie par Judaïque, place des Martyrs de la résistance, rue Capdeville, de la Croix Blanche, cours Marc Nouaux).

En complément a aussi été proposée la desserte d'Eysines par un débranchement du corridor Sud (Grand Louis, avenue de l'hippodrome, pont Jean-Jaurès). L'utilisation du chemin de fer de ceinture a également été maintes fois citée pour assurer un maillage du réseau.

➤ Tracé par le corridor Nord

La desserte par le corridor Nord est souhaitée par un grand nombre d'habitants des communes du Taillan Médoc, Eysines, Bruges, Le Bouscat et Bordeaux (pétitions).

Les contributions ont porté sur les points suivants :

▪ **A l'intérieur des boulevards**

- Voie double par Fondaudège/Croix de Seguey
  - ❖ soit avec une file de circulation automobile sens sortant et une bande cyclable, et suppression de la totalité de stationnement de surface ;
  - ❖ soit avec une file de circulation automobile sens sortant en mixité avec le tramway pour permettre de maintenir du stationnement unilatéral avec bande cyclable.
- Voie double par David Johnston/rue de la Course et rue d'Aviau.
- Voie unique double sens rue Fondaudège avec croisement des rames en station.
- Voies dissociées : sens entrant par David Johnston et sens sortant par Fondaudège comme les bus actuels.
- Les commerçants ne sont pas opposés au tramway, mais une forte opposition se manifeste quant à son passage par la rue Fondaudège.

▪ **A l'extérieur des boulevards**

- L'avenue d'Eysines est l'itinéraire préféré par le Conseil municipal du Bouscat et quelques habitants.
- L'avenue de la Libération : son utilisation n'est pas souhaitée par la majorité des commerçants et industriels, mais elle est souhaitée par un grand nombre d'habitants.

- L'utilisation du chemin de fer de ceinture a été proposée par un groupement d'associations, relayé par une demande d'étude émanant de Monsieur le Maire du Bouscat. Ce tracé permettra de desservir certains quartiers d'habitat dense tant au Bouscat qu'à Eysines.

Les autres contributions ont porté sur les points suivants, à l'extérieur de la rocade :

- quelques personnes mettent toutefois en avant le fait que le quadrant Nord-Ouest devra, à terme, être desservi par deux corridors, et qu'il pourrait plus rapidement bénéficier d'un BHNS sur les deux corridors en même temps, plutôt que d'une ligne de tramway sur un seul ;
- desserte de Saint-Médard-en-Jalles par la piste cyclable Bordeaux/Lacanau (demande du Maire de Saint-Médard-en-Jalles et pétition). VéloCité est opposé à cette solution, comme certains habitants du Haillan ;
- arrêt de la ligne D avenue de l'hippodrome, puis
  - desserte du Haillan par TCSP ;
  - et desserte d'Eysines et du Taillan par TCSP ;
- desserte d'Eysines par la piste cyclable (débranchement du Tram-train CUB Médoc après franchissement de la rocade) ;
- nécessité de reconstituer les places de stationnement supprimées par le projet ;
- pour éviter les problèmes avec les commerçants : itinéraire rue d'Aviau, rue de la Course, rue David Johnston, rue de Tivoli, avenue de Tivoli, avenue d'Aquitaine, rue la Tour de Gassies, pont du Vigean, rue des Freytins.

### ***II.3 – LA REALISATION DU TRAM-TRAIN DU MEDOC***

Ce projet concerne les communes de Bordeaux, Le Bouscat, Bruges et Blanquefort, ainsi que les communes du quadrant Nord-Ouest et Parempuyre.

Les principaux thèmes issus des différents débats et expressions du public sont au nombre de quatre. Ils ont porté sur :

- *le tracé des lignes de bus*  
De très nombreuses remarques ont porté sur les modifications de lignes ou d'arrêts, ainsi que sur des demandes d'amélioration des dessertes. La restructuration du réseau qui a accompagné l'arrivée du tramway aux Aubiers n'a pas satisfait une partie des usagers.
- *le projet de tram-train*  
Quelques remarques ont été formulées sur l'implantation des stations, sur les besoins en stationnement. L'accueil réservé au tram-train a été favorable dans la mesure où il apportera une offre supplémentaire.
- *les circulations douces*  
De nombreux usagers ont souhaité une amélioration des liaisons vers la gare, qu'il s'agisse de liaisons douces ou de navettes, afin d'éviter l'utilisation de voitures pour se rapprocher des transports en commun.

➤ *l'intermodalité*

Au travers des avis exprimés, il a été noté une attente de coordination des différentes autorités organisatrices de transport pour pouvoir offrir aux usagers une continuité de service de qualité au meilleur coût.

## II.4 – LA REALISATION DE DESSERTEES EN TRANSPORTS EN COMMUN EN SITE PROPRE (TCSP)

Dans le cadre des études conduites par la Communauté urbaine de Bordeaux concernant les principes de desserte TCSP, des phases de concertation successives ont été organisées d'avril 2008 à juin 2009. Les principales observations émises par secteur d'étude sont les suivantes.

### II.4.1 - La desserte de la presqu'île d'Ambès

Les principaux débats et expressions du public ont porté sur les éléments suivants :

➤ *le choix du tracé*

Les habitants de Bassens ont plaidé massivement pour une extension de la ligne A du tramway jusqu'à Beaumont. Les demandes en direction d'Ambarès et de Carbon-Blanc se sont moins fortement exprimées, toutefois le problème de congestion automobile ainsi que le développement démographique de la presqu'île incitent un certain nombre d'habitants à souhaiter une desserte en TCSP au-delà de Beaumont. Afin de répondre à l'ensemble de ces demandes, l'étude menée a volontairement été étendue jusqu'à Ambarès.

➤ *le choix du mode*

Les habitants de Bassens ont souhaité le choix du mode « tramway » dans la continuité de la ligne A, toutefois à l'échelle de la presqu'île, le choix du mode n'est pas tranché.

➤ *la complémentarité entre les modes de transports*

De nombreuses remarques ont insisté sur l'importance d'assurer une bonne complémentarité entre les différents modes de transports. Des connexions entre le futur TCSP et le transport ferroviaire sont souhaitées de même que l'amélioration des échanges bus/tramway au pôle de La Gardette.

### II.4.2 - La liaison entre Mérignac Quatre Chemins et la zone aéroportuaire

Les principales observations exprimées sur cette liaison sont les suivantes :

➤ *le choix du tracé*

Il n'a pas suscité de remarques importantes, excepté sur l'importance de desservir le secteur aéroportuaire. Toutefois, quelques remarques concernant les possibilités de relier l'aéroport au secteur « Fontaine d'Arlac » et d'assurer une liaison avec le TER et le tramway (ligne A) ont été formulées.

➤ *l'amélioration de la desserte en bus*

Un certain nombre d'observations ont plaidé en faveur d'une amélioration de la desserte des zones d'activités économiques de Mérignac et d'une amélioration des

échanges avec la voie de ceinture ferroviaire afin de permettre une meilleure liaison entre l'aéroport et la gare Saint-Jean.

#### II.4.3 - La desserte de la plaine Rive Droite (liaison entre Ravezies-Pont Bacalan Bastide-Quais de Floirac)

Les avis et observations ont porté sur les points suivants :

➤ *le choix du tracé*

Les avis émis lors de la concertation sur le choix du tracé ont été relativement diversifiés :

- certains ont plaidé en faveur de la réutilisation de la voie ferroviaire d'Eymet, d'autres ont souhaité une desserte par les quais.
- des demandes de dessertes du quartier de la Benauge ont été exprimées de même que des points de connexion avec le TER.
- plusieurs demandes ont concerné le souhait d'une liaison en TCSP entre la plaine Rive Droite et la gare Saint-Jean.

➤ *l'amélioration de la desserte en bus*

Un certain nombre d'observations ont porté sur une amélioration globale de la desserte en transports en commun de la Rive Droite notamment sur les territoires d'Artigues-près-Bordeaux et Bouliac. Les améliorations de l'offre et de la régularité de l'offre de transport ainsi que du contrôle de la fraude sont également demandées.

#### II.4.4 – La liaison entre Bègles «Terre Sud » et Villenave d'Ornon extra rocade

Les principaux thèmes issus des débats et expressions du public sont au nombre de quatre :

➤ *le choix du tracé*

Une opposition s'est exprimée concernant l'hypothèse TCSP sur la route de Toulouse à Villenave d'Ornon en raison de son impact sur la vie de quartier et sur le fonctionnement de l'activité commerciale. De même, les habitants du quartier de Villanova expriment leur opposition au tracé N3 et plaident pour le tracé N1 (route de Toulouse) et la requalification de la place A. Briand.

Concernant les tracés proposés au Sud de la place A. Briand, les avis divergent entre les partisans du prolongement de la ligne jusqu'à Chambéry et ceux qui plaident en faveur du centre commercial (route des Pyrénées).

Un parc-relais est demandé au niveau de la rocade sur les terrains de la zone commerciale.

➤ *le choix du mode*

La majorité des personnes s'est exprimée en faveur de l'extension de la ligne C du tramway au-delà de Bègles, entre « Terre Sud » et Villenave d'Ornon. De plus, des personnes réclament en parallèle une étude de desserte en TCSP, directe entre Villenave d'Ornon et Bordeaux Victoire par la barrière de Toulouse et certains précisent leur préférence pour le choix d'un mode BHNS.

➤ *le financement du projet*

Plusieurs remarques ont été formulées concernant les impacts financiers du projet : coût important pour la collectivité, interrogation sur les capacités de financement de la 3<sup>ème</sup> phase TCSP, augmentation des prix fonciers et immobiliers.

➤ *l'amélioration de la desserte en bus*

Un certain nombre d'observations ont réclamé une amélioration globale de la desserte en TCSP, en particulier de la desserte du vieux bourg, des liaisons avec le domaine universitaire et vers les communes hors CUB (Cadaujac, Léognan, Le Boucaut).

#### II.4.5 – Les liaisons « CHU – campus – Gradignan »

Les principaux thèmes issus des débats et expressions du public sont au nombre de quatre :

➤ *le choix du tracé*

Le choix du tracé sur ce secteur a généré de nombreux débats et des avis très différents ont été exprimés.

Ainsi les habitants de Talence ont plaidé majoritairement en faveur de la desserte de Thouars alors que la majorité des habitants de Gradignan a souhaité privilégier le tracé le plus direct. Des demandes de liaisons avec la gare Saint-Jean, le quartier Nansouty, l'aéroport, Villenave d'Ornon ou Léognan ont été exprimées.

➤ *le choix du mode*

Une préférence pour le mode « tramway » s'est dégagée.

➤ *le financement du projet*

Quelques remarques ont été formulées concernant les impacts financiers du projet : interrogations sur les modes de financement des projets de TCSP avec la crainte d'une augmentation des tarifs du transport public.

➤ *l'amélioration de la desserte en bus*

Un certain nombre d'observations ont réclamé une amélioration de la desserte en transports en commun : amélioration du fonctionnement du tramway, augmentation du nombre d'arrêts, augmentation de la fréquence des lignes 41 et 80 prolongement de la ligne 40 jusqu'au quartier Croix de Monjous, amélioration de l'accessibilité des bus. Une augmentation de l'offre de bus du soir a également été souhaitée.

#### II.5 – LES THEMES TRANSVERSAUX

Lors des réunions publiques de concertation, de même que sur les registres et le site Internet de la Communauté urbaine de Bordeaux dédié aux concertations, le public s'est largement exprimé sur le choix des tracés et des modes de transport qui lui ont été présentés.

Le recours au tramway a été le plus souvent demandé notamment lorsque le potentiel de fréquentation semble l'exiger.

Les thèmes transversaux suivants ont été évoqués :

- coût du projet et financement ;
- cohérence avec le réseau bus et intermodalité des transports, TER, bus, autocars ;
- préservation et développement des modes doux (marche à pied, vélos) ;
- indemnisation des commerçants ;
- stationnement et espaces livraisons de marchandises ;
- préservation de la vie de quartier ;
- maillage du réseau par création de lignes de rocade ;
- fréquentation attendue.

## II.6 – CONCLUSION

La concertation a permis de renforcer l'implication et la participation des citoyens dans l'élaboration du projet lié au développement du réseau de transports en commun.

D'ailleurs, eu égard à la valeur des contributions et des études complémentaires issues de la concertation, il paraît souhaitable de préciser les objectifs initiaux tels que définis par la délibération du 22 février 2008, en intégrant plus particulièrement la desserte des zones d'habitat dense comme élément à part entière d'une politique de structuration équilibrée du territoire.

La Communauté urbaine en tant que maître d'ouvrage de ce vaste projet concernant l'ensemble de l'agglomération devra par la suite arrêter un projet qui prendra en compte les problématiques évoquées lors de la concertation, parmi lesquelles les besoins des quartiers traversés, le maintien ou l'aménagement des lignes de bus, la gestion du stationnement de surface, la circulation automobile, et des aires de livraison, la qualité des aménagements urbains, l'indemnisation des commerçants, la maîtrise des coûts.

Dans la mesure où elle ne peut financer seule cet important projet, la Communauté urbaine a répondu à l'appel à projets lancé dans le cadre du *Grenelle de l'Environnement*. A cet effet, pour pouvoir respecter les délais de dépôt permettant d'obtenir une subvention de l'Etat, un dossier a été déposé, en précisant bien que la concertation était en cours.

L'accompagnement de la mise en œuvre de ce programme d'ensemble, notamment au regard du principe de solidarité d'agglomération, pourra s'effectuer au travers du mécanisme des contrats de co-développement conclus avec chaque commune membre de la CUB.

Le dialogue permanent initié entre la Communauté urbaine et ses communes membres permettra notamment d'identifier les attentes des usagers et d'actualiser une programmation des actions au regard de l'évolution des attentes et des priorités.

=====

## **LE CONSEIL DE COMMUNAUTE URBAINE**

VU l'article L300-2 du Code de l'urbanisme ;

VU la délibération n°2006/0445 du 23 juin 2006 approuvant le schéma directeur d'amélioration de la desserte en transports en commun ;

Vu la délibération n°2007/0301 du 27 avril 2007 approuvant la modification du schéma directeur d'amélioration adopté le 23 juin 2006 ;

VU la délibération n°2008/0161 du 22 février 2008 décidant l'ouverture d'une concertation portant sur le développement du réseau de transports en commun de l'agglomération et ses annexes ;

VU le dossier de présentation déposé dans les communes membres et au siège de la Communauté urbaine, et sur le site Internet dédié concertations.lacub.fr ;

VU les observations inscrites dans les registres de la concertation déposés dans les communes membres et au siège de la Communauté urbaine, et sur le site Internet dédié concertations.lacub.fr ;

ENTENDUES les observations émises au cours des réunions publiques ;

VU le bilan détaillé de la concertation consultable 190 rue Lecocq aux jours et heures ouvrés ;

ENTENDU le rapport de présentation ;

### **DECIDE :**

**ARTICLE 1** : Il est approuvé le bilan de la concertation portant sur le développement des transports en commun de l'agglomération bordelaise.

**ARTICLE 2** : Sont confirmés, précisés et encadrés les objectifs initiaux du projet à savoir :

- ⇒ rééquilibrer la répartition entre les différents modes de déplacements en faisant croître la part des transports en commun et des déplacements doux (marche à pied, vélo) et en diminuant la part de la voiture, contribuant ainsi à la diminution de la production des gaz à effet de serre ;
- ⇒ améliorer la desserte du territoire :
  - en confortant la solidarité d'agglomération, par le développement d'un réseau de transport en commun attractif et performant ;
  - en assurant l'interconnexion de l'ensemble des modes de transports (trains, tramways, bus et autocars) ainsi que la complémentarité avec les modes de déplacement doux ;

- ⇒ permettre à chacun de mieux maîtriser ses temps de déplacements, en améliorant les performances du système en termes de régularité et de fréquence, contribuant ainsi à l'attractivité de l'économie locale ;
- ⇒ favoriser l'émergence d'une ville de proximité par la structuration des territoires et la consolidation des pôles urbains situés le long d'axes forts, desservant les zones denses d'habitat ayant le plus fort potentiel de fréquentation actuel et à venir ;
- ⇒ le projet devra par son efficience optimiser l'utilisation des ressources financières de la Communauté urbaine de Bordeaux.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à la majorité.

M. MANGON s'abstient

Fait et délibéré au siège de la Communauté Urbaine le 10 juillet 2009,

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

REÇU EN PRÉFECTURE LE  
27 JUILLET 2009

PUBLIÉ LE : 27 JUILLET 2009

M. GÉRARD CHAUSSET