

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

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

Séance du 22 octobre 2010
(convocation du 11 octobre 2010)

Aujourd'hui Vendredi Vingt-Deux Octobre Deux Mil Dix 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, M. BOBET Patrick, Mme BOST Christine, M. BRON Jean-Charles, M. CAZABONNE Didier, Mme CURVALE Laure, M. DUCHENE Michel, M. DUPRAT Christophe, M. FAVROUL Jean-Pierre, Mme FAYET Véronique, M. FLORIAN Nicolas, M. FREYGEFOND Ludovic, 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. PIERRE Maurice, M. PUJOL Patrick, M. ROSSIGNOL Clément, M. SAINTE-MARIE Michel, M. SOUBIRAN Claude, M. TOUZEAU Jean, M. TURON Jean-Pierre, Mme DE FRANCOIS Béatrice, Mme LACUEY Conchita, M. MAURRAS Franck, M. SOUBABERE Pierre, M. ASSERAY Bruno, M. BAUDRY Claude, Mme BONNEFOY Christine, M. BONNIN Jean-Jacques, M. BOUSQUET Ludovic, Mme BREZILLON Anne, Mme CAZALET Anne-Marie, M. CHARRIER Alain, Mme CHAVIGNER Michèle, Mme COLLET Brigitte, M. COUTURIER Jean-Louis, M. DANJON Frédéric, M. DAVID Jean-Louis, M. DAVID Yohan, Mme DELATTRE Nathalie, M. DELAUX Stéphan, Mme DESSERTINE Laurence, Mme DIEZ Martine, M. DOUGADOS Daniel, M. DUART Patrick, M. DUBOS Gérard, M. DUCASSOU Dominique, M. DUPOUY Alain, Mme EWANS Marie-Christine, Mme FAORO Michèle, Mme FOURCADE Paulette, M. GALAN Jean-Claude, M. GARNIER Jean-Paul, M. GUICHEBAROU Jean-Claude, M. GUICHOUX Jacques, M. GUILLEMOTEAU Patrick, M. GUYOMARC'H Jean-Pierre, Mme HAYE Isabelle, M. HURMIC Pierre, M. JOANDET Franck, 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, Mme PARCELIER Muriel, M. PEREZ Jean-Michel, Mme PIAZZA Arielle, M. POIGNONEC Michel, M. QUANCARD Denis, M. QUERON Robert, M. RAYNAL Franck, M. REIFFERS Josy, M. RESPAUD Jacques, M. ROBERT Fabien, M. ROUYEYRE Matthieu, Mme SAINT-ORICE Nicole, M. SIBE Maxime, M. SOLARI Joël, Mme TOUTON Elisabeth, M. TRIJOLET Thierry, Mme WALRYCK Anne.

EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :

Mme BOST Christine à M. FREYGEFOND Ludovic à cpter de 12 h 25
Mme CARTRON Françoise à M. PIERRE Maurice
M. CHAUSSET Gérard à Mme CURVALE Laure
Mme CURVALE Laure à M. DANJON Frédéric à cpter de 13 h 00
M. GAUTE Jean-Michel à M. GAÜZERE Jean-Marc
M. GUICHARD Max à M. OLIVIER Michel à cpter de 11 h 40
M. ROSSIGNOL Clément à M. JOANDET Franck à cpter de 12 h 30
M. SAINTE MARIE Michel à M. TRIJOLET Thierry jusqu'à 10 h 10
M. SEUROT Bernard à M. BOBET Patrick
Mme LACUEY Conchita à M. TOUZEAU Jean à cpter de 12 h 25
M. AMBRY Stéphane à M. PAILLART Vincent
M. ANZIANI Alain à M. BAUDRY Claude
Mme BALLOT Chantal à M. GUICHOUX Jacques
Mme BREZILLON Anne à Mme PIAZZA Arielle jusqu'à 10 h 40

M. BRUGERE Nicolas à M. DUCASSOU Dominique
M. CAZENAVE Charles à Mme COLLET Brigitte
Mlle COUTANCEAU Emilie à M. DOUGADOS Daniel
M. COUTURIER Jean-Louis à M. LAGOFUN Gérard à cpter de 11 h 30
Mlle DELTIMPLE Nathalie à M. DUBOS Gérard
M. DUART Patrick à M. GARNIER Jean-Paul à cpter de 10 h 30
M. EGRON Jean-François à M. GUICHOUX Jacques
Mlle EL KHADIR Samira à M. MOULINIER Maxime
M. FEUGAS Jean-Claude à Mme MELLIER Claude
M. JOUBERT Jacques à Mme CHAVIGNER Michèle
M. PENEL Gilles à Mme ISTE Michèle
M. RAYNAUD Jacques à M. MERCIER Michel
M. SENE Malick à M. DAVID Alain

LA SEANCE EST OUVERTE

**Développement du réseau de transports en commun - 3ème Phase du tramway
de l'agglomération bordelaise - Déclaration de projet - Modifications -
Autorisation - Décision**

Monsieur OLIVIER présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs

A l'heure actuelle, le réseau Tbc (Tram et bus de la CUB) comporte 3 lignes de tramway, 95 lignes de bus et 15 parcs- 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.

Par délibération en date du 26 mars 2010, le Conseil de Communauté autorisait Monsieur le Président à requérir de Monsieur le Préfet l'ouverture d'enquêtes préalables à déclaration d'utilité publique relatives au développement du réseau de transports en commun portant sur les opérations dites « Création de la ligne D » et « Extension des lignes A, B et C » du tramway.

L'extension des lignes A, B et C du tramway, qui fait l'objet de la présente délibération, est constituée de :

- l'extension de la ligne A :
Le point de départ est fixé à la station « Mérignac centre » avec un terminus situé sur l'avenue de Magudas en limite des communes de Eysines et du Haillan ;
- l'extension de la ligne B au nord :
Départ de la station Claveau à Bordeaux pour rejoindre un terminus avenue du Dr Schinazi à Bordeaux ;
- l'extension de la ligne B au sud :
L'intégralité de cette extension se situe sur la commune de Pessac. Après un débranchement à la station Bougnard, le tracé rejoint son terminus place de l'Alouette à Pessac ;
- l'extension de la ligne C au nord :
Le prolongement de la ligne se réalise sur la commune de Bordeaux à partir de la station des Aubiers pour aboutir au terminus Allée Louis Ratabou ;
- l'extension de la ligne C au sud :
Une première partie débute à la station Terres Neuves à Bègles pour atteindre le lycée Terre Sud situé route de Toulouse.

En application de l'arrêté préfectoral en date du 5 mai 2010, l'enquête publique préalable à la DUP relative aux extensions des lignes A, B et C s'est déroulée du 31 mai au 13 juillet 2010 inclus sur les communes de : Bordeaux, Cenon, Floirac, Talence, Carbon-Blanc, Bruges, Le Haillan, Bègles, Mérignac, Pessac, Eysines, Lormont, Bassens, Le Bouscat.

Préalablement, une commission d'enquête avait été désignée par ordonnance en date du 22 avril 2010 par Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Bordeaux.

En application du Code de l'Expropriation (Art R11-14-14), la Commission d'enquête a remis son rapport relatif aux extensions des lignes A, B et C, contenant ses conclusions et avis à Monsieur le Préfet qui les a adressés à Monsieur le Président de la Communauté urbaine par courrier en date du 25 août 2010.

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 concernant d'une part, l'accès des engins lourds aux entreprises et dépôts riverains de l'avenue du Dr Schinazi et, d'autre part, le bilan comparatif des avantages et des inconvénients des deux trajets (1,1 et 1,2) à Mérignac en ce qui concerne les espaces verts et la population desservie.

En application des dispositions de l'Article R.123-23 du Code de l'urbanisme, le Conseil de Communauté, saisi par Monsieur le Préfet, a prononcé par délibération n°2010/0727 en date du 22 octobre 2010 un avis favorable sur le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint, le rapport et les conclusions de la Commission d'enquête concernant la mise en compatibilité du PLU, et le dossier de mise en compatibilité du PLU.

Il est dès lors à présent nécessaire :

- d'une part, et en application des dispositions combinées des articles L11-1-1 du Code de l'Expropriation et L126-1 du code de l'environnement, de se prononcer par

une déclaration de projet sur l'intérêt général du projet d'extension des lignes A, B et C du tramway.

- d'autre part, d'apporter des éléments de réponses aux suggestions et recommandations émises par la Commission d'enquête, lesquelles pourront amener à des adaptations mineures du projet.

Tels sont les axes successivement détaillés dans la présente délibération.

1 - Compatibilité/conformité du projet avec les documents de planification

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) doit faire l'objet d'une mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique en application des dispositions de l'Article L123-16 du Code de l'urbanisme.

Celle-ci doit consister à :

- modifier les documents graphiques du règlement PLU en y inscrivant en emplacements réservés les voies et les espaces nécessaires à la réalisation des extensions projetées ;
- modifier les extraits de plans de zonage concernés ;
- déclasser partiellement ou totalement plusieurs EBC (Espaces Boisés Classés à conserver) ;
- créer une servitude de localisation dédiée au terminus partiel projeté à la station existante «Cenon gare» ;
- modifier l'orientation d'aménagement de la station Terre Sud ;
- modifier ponctuellement des périmètres de protections paysagères inscrites au titre de l'Article L123-1-7°du Code de l'urbanisme ;
- compléter l'article 3 des «règles et définitions communes à toutes les zones» du règlement PLU.

Dans ce cadre, il a été demandé par Monsieur le Préfet au Conseil de Communauté de faire connaître son avis sur le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint, le rapport et les conclusions de la Commission d'enquête concernant la mise en compatibilité du PLU, et le dossier de mise en compatibilité du PLU.

Par délibération n°2010/0727 en date du 22 octobre 2010, le Conseil de Communauté a émis un avis favorable sur ces différents documents.

2 - Déclaration de projet sur l'intérêt général du projet

Le courrier de Monsieur le Préfet du 25 août 2010 a rappelé la nécessité, pour le maître d'ouvrage, de se prononcer par une déclaration de projet sur l'intérêt général du projet 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 démarche de proximité.

2.1 Objet du projet :

Le projet qui a fait l'objet de l'enquête préalable à déclaration d'utilité publique et intitulée « extension des lignes A, B et C du tramway » consiste en :

➤ l'extension de la ligne A :

A partir de la station Mérignac Centre le tracé franchit la place Charles de Gaulle, emprunte l'avenue Maréchal de Lattre de Tassigny, puis rejoint via un espace vert existant la rue Maurice Utrillo. Le tracé se poursuit par la rue André Ouley, l'avenue des frères Robinson et la rue Alphonse Daudet, et franchit la rocade par l'avenue de Magudas jusqu'à l'intersection avec la rue Jean Mermoz, en limite des communes d'Eysines et du Haillan.

Cinq nouvelles stations sont par ailleurs prévues : Pin galant, Mairie Utrillo, Robinson, Les Pins et Magudas.

En outre, des travaux accessoires de création de voies de retournement, afin de permettre la mise en place de terminus partiels, sont prévus au niveau du CHR Pellegrin et de Cenon gare.

➤ l'extension de la ligne B :

Au nord, le tracé rejoint un terminus Avenue du Dr Schinazi, près de la rue Edmond Besse à Bordeaux. Une nouvelle station, Bordeaux Nord est envisagée.

Au sud, l'intégralité de l'extension se situe sur la commune de Pessac. Après un débranchement à la station Bougnard, le tracé emprunte la rue Guittard, puis l'avenue de Canéjan où il emprunte le passage inférieur pour franchir la rocade. Le tracé se poursuit avenue du Haut-Lévêque pour atteindre la place de l'Alouette.

En outre, des travaux accessoires de création de voies de retournement, afin de permettre la mise en place de terminus partiels, sont prévus au niveau de la place des Quinconces et à la station Montaigne- Montesquieu.

A noter que cinq stations nouvelles sont envisagées : Chataigneraie, Cité des métiers, Haut- Lévêque, gare de Pessac- Allouette, Pessac- Allouette.

➤ l'extension de la ligne C :

Au nord, le prolongement de la ligne se fait sur la commune de Bordeaux. A partir de la station des Aubiers le tracé rejoint, via une voie nouvelle, l'avenue des Quarante Journaux avant de franchir la rocade parallèlement à l'avenue Marcel Dassault. Puis le tracé envisagé se poursuit avenue Jean-Gabriel Domergue pour rejoindre le terminus situé allée Louis Ratabou.

Quatre nouvelles stations sont prévues : Berge du Lac, Quarante journaux, Palais des Congrès et Parc des expositions.

Au sud, la ligne est prolongée à partir de la station Terres Neuves, puis rejoint, via une voie nouvelle, la rue Ambroise Croizat. Ensuite le tracé emprunte la rue des Frères Moga, l'avenue Lénine, la rue Alexis Labro pour rejoindre le site de Terre sud sur la route de Toulouse. Le tracé se poursuit à Villenave d'Ornon pour atteindre la place Aristide Briand puis franchit la rocade.

Six nouvelles stations sont envisagées : Chantiers modernes, Musard, Calais, Gare de Bègles , Parc de Mussonville et Terre Sud.

L'horizon de mise en service de ces extensions est identique, soit 2013.

On trouvera en Annexe 2 plusieurs cartes des extensions des lignes A, B et C.

2.2 Motifs et considérations justifiant le caractère d'intérêt général du projet :

2.2.1 - *Les problèmes identifiés par la Commission d'enquête*

2.2.1.1 - Phase d'acquisition foncière

Le projet va nécessiter des acquisitions foncières. Celles-ci seront opérées au prix du marché par accord amiable ou à défaut par expropriation. Une action d'information sera menée auprès des riverains et l'acquisition forcée d'habitation ne sera envisagée qu'en cas de nécessité incontestable.

En cas de démolition, les modalités de relogement s'efforceront d'offrir en compensation un logement comparable.

2.2.1.2 - Phase travaux

Afin de réaliser les travaux d'aménagement du tramway, la Communauté urbaine passe des marchés avec les entreprises intervenant dans différents secteurs d'activités.

Chaque entreprise respecte un cahier des charges prescrivant en priorité toutes les contraintes liées à la demande de chantier propre. De plus, pour renforcer cette notion le Maître d'œuvre a pris un certain nombre d'engagements dans un plan de management environnemental.

Ainsi, tant la propreté que la gestion des déchets et la réduction des nuisances sont pris en compte dans le déroulement des travaux.

Parallèlement, des contraintes relatives à la circulation et aux accès sont fixées contractuellement aux entreprises dès les premiers travaux.

Un plan général de déviation des circulations est ainsi mis en place dès les travaux de réseaux jusqu'à la mise en service.

De même, une restructuration du réseau des bus est également mise en œuvre dès le début des travaux évitant des modifications perpétuelles des lignes de transport.

Un jalonnement fixe sera mis en œuvre dès le début des travaux, accompagné d'une dépose de l'ancien, afin d'indiquer ce nouveau plan de circulation.

De plus, ces nouveaux principes de circulation et de desserte seront communiqués aux usagers et riverains par toute la palette de moyens disponibles (médias, panneaux, affiches, lettres, etc..) en plus des réunions publiques.

Les déviations ponctuelles temporaires nécessaires au chantier sont précisées aux riverains par lettre personnalisée remise par les médiateurs des chantiers.

Pour chaque chantier, un médiateur assure la relation avec les riverains afin de minimiser l'impact du chantier sur la vie locale.

De plus, par arrêté de circulation pris par l'autorité en charge des pouvoirs de police de la circulation opposable aux entreprises, les règles relatives à l'utilisation de l'espace public sont définies.

En outre, si nécessaire, des mesures compensatoires sont mises en œuvre pour le stationnement ou tout autre problème spécifique au secteur concerné. Ces mesures peuvent être temporaires ou définitives conformément aux objectifs fixés.

Enfin, si le projet implique des impacts sur le tissu végétal, notamment à Mérignac, la solution alternative de tracé proposé évitera néanmoins le parc de la Mairie afin de limiter les impacts sur les espaces verts (cf. point 3).

2.2.1.3 - Mise en service du tramway

Pour les circulations douces (2 roues), ces équipements sont mis en service au fur et à mesure de l'avancement des travaux avec une recherche permanente de continuité des équipements. Des aménagements provisoires sont réalisés suivant les besoins du chantier.

Enfin, toutes les dispositions sont prises pour assurer l'accessibilité à chaque parcelle dans des conditions de confort et de sécurité satisfaisantes respectant les réglementations en vigueur.

Parallèlement à la mise en service du tramway, la collectivité met en place un nouveau réseau de bus restructuré ainsi qu'un plan de circulation concerté.

Les parcs de stationnement de compensation sont ouverts au plus tard à la mise en service. Il en est de même pour les parcs relais prévus au projet.

2.2.2 - Les atouts du projet

2.2.2.1 - Le choix du mode tramway et ses impacts positifs sur la mobilité et le cadre de vie

Le choix du tramway a été retenu pour l'extension des lignes A, B, C afin d'éviter les correspondances pénalisantes pour l'utilisateur, et qui rendent l'ensemble du système de transport moins performant et moins attractif.

Le tramway permet également, plus que les autres modes, de restructurer les tissus urbains traversés en contribuant à la densification du territoire communautaire le long de ses corridors.

Enfin le tramway déclenche un report modal notable ce qui minimise les flux de circulation automobile et les nuisances associées (bruit, pollution, occupation de l'espace).

En outre, des travaux accessoires de création de voies de retournement, afin de permettre la mise en place de terminus partiels, sont prévus au niveau de la place des Quinconces et à la station Belcier.

Les impacts positifs de l'opération d'extension des lignes existantes A, B et C se traduisent principalement en terme de redistribution entre les modes de transport, de facilitation des déplacements, et d'embellissement du cadre de vie et des paysages urbains :

- le projet va contribuer à la diminution du trafic automobile. En renforçant l'attractivité et la performance des transports en commun, l'opération participera activement à une meilleure redistribution entre les modes de transports avec un report modal des déplacements en voiture vers les transports en commun ;
- le tramway est aussi un gage de l'accroissement de la mobilité individuelle. D'une part, ce mode de transport fiable, rapide et économique est attractif pour les personnes non motorisées et les personnes à revenus modérés. D'autre part, sa conception technique le rend aisément accessible aux personnes à mobilité réduite (personnes âgées, handicapés,) ;
- le tramway est aussi un vecteur important pour l'amélioration du cadre de vie et la valorisation des paysages urbains. D'une part, la réforme des espaces publics, la requalification des espaces verts, la mise en valeur du patrimoine bâti, historique et naturel, le partage de la voie entre les divers modes de transport et les nouvelles pratiques urbaines qu'il induit, sont de véritables valeurs ajoutées à la qualité et au cadre de vie de chacun. D'autre part, la baisse du trafic automobile qu'il génère en centre ville entraînera une diminution des nuisances atmosphériques, sonores et olfactives émises par les véhicules, particulièrement au voisinage des voies directement desservies.

2.2.2.2 - Les avantages d'une extension du réseau de tramway existant

- Pour l'extension de la ligne A :

Cette extension permet de relier les principaux équipements collectifs de la ville de Mérignac et la cité des Pins aux Hauts -de -Garonne en passant par le quartier Meriadeck.

Cette extension préfigure une liaison vers un important bassin versant situé plus à l'ouest.

- Pour l'extension de la ligne B :

Au Nord, cette extension dessert un important bassin d'emploi mal desservi par les transports en commun.

Au Sud, l'extension permet de desservir les quartiers à Pessac caractérisés par une forte densité de population et d'emploi et par la présence d'importants équipements publics.

- Pour l'extension de la ligne C :

Au Nord, elle permet de desservir une importante zone de commerce et d'emplois et apporte une alternative à l'utilisation de l'automobile pour se rendre à de grandes expositions.

Au sud, l'extension permet de desservir des opérations de recompositions urbaines et de nombreux équipements.

On trouvera en Annexe 2 un ensemble de documents graphiques relatifs aux impacts et avantages des extensions.

2.2.2.3 - Les avantages des tracés proposés

Les différents tracés envisagés ont été comparés à l'aide de critères relatifs :

- au «projet» en lui-même (linéaire, stations, ouvrages d'art, coûts, socio-économie, foncier) ;
- à la planification des déplacements (performance, intermodalité, circulation et stationnement, 2 roues) ;
- à l'urbanisme (potentialités urbaines, cohérence avec les projets urbains, bilan vert).

Il ressort des analyses multi-critères que le tracé retenu pour la ligne A est le meilleur au motif notamment qu'il dessert une population déjà plus nombreuse et appelée à croître lors de la prochaine décennie.

Pour la ligne B, à Pessac, l'analyse a conduit à retenir la variante Canéjan- Haut-Lévêque car présentant le meilleur compromis entre divers critères : coût, ouvrages d'art, implications foncières.

Pour la ligne C, au Nord, le tracé retenu est le meilleur car desservant directement le quartier de la Berge du lac ainsi que le palais des Congrès et le Parc des Expositions. Au Sud, le tracé retenu à Bègles est le meilleur car offrant notamment l'opportunité d'une requalification urbaine et d'une relation intermodale tram- train.

On trouvera en Annexe 2 un ensemble de tableaux comparant les tracés retenus avec les autres tracés envisagés.

2.2.3 - **Un bilan positif**

Malgré les impacts sur la vie locale pendant le chantier, et sur la nécessaire re-organisation des plans de circulation, ainsi que les impacts sur le foncier et sur le tissu végétal, les extensions proposées présentent des avantages très substantiels en terme d'amélioration

du cadre de vie tout en répondant au mieux aux attentes des usagers du réseau public de transports en commun.

En outre, le mode d'exploitation proposé pour le réseau étendu aux extensions atteste d'une réelle optimisation des ressources financières.

Le projet intègre en effet les cinq extensions envisagées des lignes A, B et C du réseau du tramway et l'offre multi-services associée.

Il est à ce titre prévu d'exploiter le réseau à venir en « services partiels » grâce à des voies de retournement des rames, situées à Cenon gare ; CHR Pellegrin ; Montaigne Montesquieu ; Quinconces (Ligne B) ; Belcier ; Ravezies ; Quinconces (Ligne C) ; Gare de Bègles.

En effet, l'étude du trafic montre sur la partie centrale du réseau une fréquentation plus importante qu'à ses extrémités justifiant ainsi dans cette portion centrale des rotations de rames plus fréquentes.

Cette exploitation en « services partiels » devrait permettre de réguler le trafic en améliorant la fréquence des rames sur les portions centrales des lignes et le remplissage des rames en bout de ligne grâce à des voies de retournement, améliorant ainsi la rentabilité du réseau.

Par ailleurs, conforte également ce souci d'optimisation le choix de la voie unique pour certaines portions proches de la rocade.

Le montant total des investissements du projet des cinq extensions, terminus partiels inclus, s'élève à 268,7 M €.

Ainsi qu'en attestent les résultats de l'évaluation socio-économique présentés dans le tableau ci-dessous, le bénéfice actualisé est positif. Le Taux de Rentabilité Interne (TRI) du projet d'extension des lignes A, B et C en mode tramway est supérieur au taux d'actualisation des dépenses et des avantages monétarisés, préconisé par le rapport Boiteux II .

	Bénéfice actualisé (M €)	TRI
Extensions des lignes existantes et création de terminus partiels	53,7	4,90%

De tout cela, il ressort que le bilan coûts/avantages du projet s'avère très largement positif.

3 - Adaptations apportées au projet en réponse aux observations et suggestions de la Commission d'enquête :

La Commission d'enquête dans son rapport transmis le 25 août 2010 émet «un avis favorable au projet de déclaration d'utilité publique du projet d'extension des lignes A, B

et C du tramway de l'agglomération bordelaise, et à l'aménagement du réseau existant par la création de six terminaux partiels».

Elle recommande toutefois :

- 1^o que soient examinés les moyens de ne pas entraver l'accès des camions et autres engins lourds aux entreprises et dépôts riverains de l'avenue du Dr Schinazi ;
- 2^o que soit complété et mieux explicité le bilan comparatif des avantages et inconvénients des trajets 1,1 et 1,2 sur Mérignac, en ce qui concerne notamment les espaces verts et la population desservie.

Il vous est proposé, en considération de ces éléments, d'apporter au projet les adaptations suivantes, lesquelles ne portent pas atteinte à l'économie générale du projet :

✧ **Adaptations à apporter au projet sur les deux points évoqués ci-dessous :**

- LIGNE A - MERIGNAC

Le tracé soumis à l'enquête préalable en vue de la Déclaration d'Utilité Publique a été proposé, en favorisant notamment la quantité de populations desservies et la qualité de cette desserte.

- Présentation du bilan comparatif des avantages et inconvénients des trajets 1,1 et 1,2 :

● **TRACE 1.1 – Tracé « Avenue Tassigny »**

Les études menées sur ce tracé ont révélé des impacts de deux natures sur la végétation : des impacts indirects sur l'Espace Boisé Classé (EBC) du parc de la Mairie et des impacts directs sur des arbres isolés (sur l'EBC de la Maison des associations et hors EBC).

Concernant les impacts indirects, ils correspondent à des coupes racinaires importantes liées à la création des structures (fondations) des voiries et de la plateforme proprement dite, ainsi qu'aux élagages nécessaires pour dégager les gabarits de circulation des véhicules de toutes natures. Ces impacts s'appliquent aux deux tiers de la frange boisée existante du parc de la Mairie entre le giratoire Rue Roland Dorgelès, et l'entrée véhicules de la Mairie, et induisent des incertitudes inévitables quant à la pérennité des sujets concernés. En conséquence, ces impacts sont difficilement quantifiables en amont, mais peuvent être très significatifs dans la mesure où une cinquantaine d'arbres sont concernés, dont une dizaine d'arbres séculaires.

Pour les impacts directs, ils concernent essentiellement les arbres situés en limite de parcelles (Mairie et riverains) côté Sud, entre l'entrée actuelle de la Mairie et le carrefour avec l'Avenue Robinson. Le dégagement des emprises nécessaires nécessiterait ainsi l'abattage de 15 à 20 sujets, sans possibilité identifiée de replantation.

● **TRACE 1.2 – Tracé « Utrillo », proposé à l'enquête**

Ce tracé traverse un premier EBC à l'arrière du Centre Culturel du Pin Galant (environ 2 000m² de zonage EBC), puis emprunte la Rue Utrillo en impactant le Parc du Vivier. Au total environ 3 185m² de zonage EBC sont concernés, localisés entre le Passage Dorgelès, et la Station « Mairie – Utrillo ».

Au droit du Pin Galant, le Projet Tramway implique l'abattage d'environ 50 arbres, et prévoit de nombreuses replantations le long de la plateforme, afin de restituer l'effet de densité des espaces impactés.

Au niveau de la Rue Utrillo, l'implantation de la plateforme implique l'abattage de la frange boisée du Parc du Vivier (22 sujets de forte taille identifiés + fourrés et taillis), mais les études et relevés menés par le Maître d'œuvre ont permis de mettre en évidence :

- le mauvais état des arbres constituant la première ligne de végétation, avec de nombreux bois morts (descentes de cimes généralisées sur les Chênes notamment), ainsi que des dégâts très importants liés à des insectes xylophages ;
-le très bon état et la vigueur des arbres et fourrés actuellement en seconde ligne, par conséquent aptes à constituer une nouvelle frange boisée de qualité dans le cadre du tracé proposé ;
- les capacités de replantation (densification) dans le cadre du projet, dans et à l'extérieur du parc.

En outre, que ce soit pour l'EBC du Pin Galant, ou pour celui du Parc du Vivier, les arbres plantés dans le cadre des marchés Tramway seront de forces importantes (20/25* et 30/35*), ce qui assure immédiatement un effet et une densité propices à la qualité ressentie des aménagements.

(*) Ces valeurs correspondent à la circonférence des troncs mesurée à 1m du sol

● NOUVEAU TRACE PROPOSE – L'alternative « Utrillo optimisée »

Une optimisation du tracé 1.2, non évoquée dans le rapport d'enquête, permettrait d'assurer la qualité de desserte proposée au tracé 1.2, tout en minimisant les impacts sur le Parc du Vivier. Il s'agit ainsi de maintenir le tracé en dehors du parc, en longeant la clôture existante (clôture néanmoins remplacée).

Cette alternative supprime les impacts directs sur l'EBC du parc, et préserve la densité des fourrés et taillis existants, mais implique malgré tout l'abattage d'une dizaine d'arbres de forte taille contigus à cette clôture, en raison de leur mauvais état et de leur physionomie (inclinaison vers la plateforme), incompatibles avec les lignes aériennes de contact (LAC) ou le gabarit du tramway.

Tous les arbres abattus dans le cadre de cette alternative pourront être restitués dans les emprises du parc, là encore par des sujets de forces importantes.

Enfin, ce tracé «Utrillo» est beaucoup plus favorable à l'évolution de l'urbanisation du secteur concerné par rapport au tracé «Tassigny». 11 080 habitants seraient ainsi desservis à l'horizon 2020 dans un rayon de 500 m par rapport aux 9 320 du tracé «Tassigny».

LIGNE B - CLAVEAU

La conception du Projet Tramway a été réalisée, pour le tronçon situé entre le Pont d'Aquitaine et la Rue Edmond Besse, en prenant en compte les réponses des différents établissements au questionnaire de recensement des contraintes des entreprises situées de part et d'autre de la plate-forme tramway.

Afin de prendre en compte le problème de retournement des poids lourds, un carrefour à feux a été conçu, au droit de l'entrée de la DDE, avec un agrandissement des emprises foncières afin de permettre les girations de camions et des véhicules de travaux au gabarit exceptionnel des services de l'état.

Les études des girations ont été menées pour chacun des établissements, ce qui a conduit à élargir les abaissments de trottoir et à rendre circulables de grandes longueurs de trottoir.

L'ouverture du carrefour avec la Rue Edouard Faure n'apparaît pas nécessaire compte tenu du maintien en l'état du carrefour existant avec la Rue Edmond Besse. Cette conservation du carrefour a permis d'implanter la station terminus de la ligne, entre les Rues Edouard Faure et Edmond Besse.

A noter que le rapport et les avis et conclusions de la Commission d'enquête relatifs à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique font l'objet d'un document figurant en Annexe 1 à la présente délibération, que des documents graphiques explicitant le caractère d'utilité publique du projet figurent en Annexe 2 et que la suite réservée aux observations de la Commission d'enquête est détaillée en Annexe 3.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Communauté,

VU l'article L11-1-1 du Code de l'Expropriation et l'article L126-1 du Code de l'environnement

VU les articles L123-16 et R123-23 du Code de l'urbanisme,

VU l'article R11-14-14 du Code de l'Expropriation,

VU les articles L214-1 et s. et L511-1 et s. du Code de l'environnement,

VU la délibération n°2009/0708 en date du 6 novembre 2009 approuvant l'arrêt du dossier définitif du projet des extensions relatif au développement du réseau de transports en commun,

VU la délibération n°2010/0130 en date du 26 mars 2010 autorisant Monsieur le Président à requérir auprès de Monsieur le Préfet l'ouverture de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique des travaux des lignes A, B et C du tramway,

VU la délibération n°2010/0727 en date du 22 octobre 2010 par laquelle la Communauté urbaine a émis un avis favorable sur le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint, le

rapport et les conclusions de la Commission d'enquête concernant la mise en compatibilité du PLU, et le dossier de mise en compatibilité du PLU ;

VU le dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique relatif aux extensions des lignes A, B et C, tel qu'il a été mis à la disposition du public,

VU l'arrêté en date du 22 avril 2010 du Président du Tribunal Administratif de Bordeaux désignant la Commission d'enquête,

VU l'arrêté en date du 5 mai 2010 du Préfet de la Région Aquitaine, Préfet de la Gironde, prescrivant l'enquête publique et les modalités de son organisation,

VU le rapport du 30 juillet 2010, les conclusions favorables et l'avis de la Commission d'enquête publique ci-joints en Annexe 1,

VU le rapport relatif aux motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération ci-joint en Annexe 2,

VU le rapport relatif à la suite donnée aux observations de la Commission d'enquête, ci-joint en Annexe 3,

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT l'amélioration de l'offre de transports en commun apportée aux habitants par la réalisation du projet d'extension des lignes A, B et C du tramway de la Communauté urbaine Bordeaux, le bilan favorable de ce projet sur l'environnement et sa rentabilité prévisionnelle,

CONSIDERANT que les adaptations préconisées par la Commission d'enquête dans ses conclusions peuvent être apportées au projet sans en altérer l'économie générale ;

DECIDE

ARTICLE 1 :

De déclarer d'intérêt général le projet d'extension des lignes A, B et C du tramway.

ARTICLE 2 :

D'apporter des adaptations au projet d'extension des lignes A, B et C en réalisant des aménagements au niveau de l'avenue du Dr Schinazi à Bordeaux et à Mérignac, conformément à l'Annexe 3 à la présente délibération.

ARTICLE 3 :

D'autoriser Monsieur le Président :

- à transmettre à Monsieur le Préfet les rapports relatifs à la suite donnée aux observations de la Commission d'enquête et aux motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération, afin de solliciter l'adoption de la Déclaration d'Utilité Publique ;
- à accomplir toutes les formalités et à signer tous actes nécessaires à l'exécution du projet d'extension des lignes A, B et C, notamment ceux permettant d'obtenir l'accord de l'Etat (quel qu'en soit la forme) quant à la réalisation des travaux ou la mise en service des installations.

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

Mme DELATTRE s'abstient

Fait et délibéré au siège de la Communauté Urbaine le 22 octobre 2010,

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

**REÇU EN PRÉFECTURE LE
15 NOVEMBRE 2010**

PUBLIÉ LE : 15 NOVEMBRE 2010

M. GÉRARD CHAUSSET