

# COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

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

**Séance du 25 novembre 2011  
(convocation du 14 novembre 2011)**

Aujourd'hui Vendredi Vingt-Cinq Novembre Deux Mil Onze 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, Mme CARTRON Françoise, 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, Mme DE FRANCOIS Béatrice, M. SOUBIRAN Claude, M. TOUZEAU Jean, M. TURON Jean-Pierre, Mme LACUEY Conchita, M. MAURRAS Franck, M. SOUBABERE Pierre, Mme TERRAZA Brigitte, M. AMBRY Stéphane, M. ANZIANI Alain, M. ASSERAY Bruno, Mme BALLOT Chantal, M. BAUDRY Claude, Mme BONNEFOY Christine, M. BONNIN Jean-Jacques, M. BOUSQUET Ludovic, Mme BREZILLON Anne, M. BRUGERE Nicolas, Mme CAZALET Anne-Marie, M. CAZENAVE Charles, 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, 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, Mlle EL KHADIR Samira, 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. GUICHOUX Jacques, M. HURMIC Pierre, M. JOANDET Franck, M. JOUBERT Jacques, M. JUNCA Bernard, M. LAGOFUN Gérard, Mme LAURENT Wanda, 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, Mme PARCELIER Muriel, Mme PIAZZA Arielle, M. QUANCARD Denis, M. QUERON Robert, M. RAYNAL Franck, M. RESPAUD Jacques, M. ROBERT Fabien, M. ROUVEYRE Matthieu, Mme SAINT-ORICE Nicole, M. SIBE Maxime, M. SOLARI Joël, M. TRIJOLET Thierry, Mme WALRYCK Anne.

## **EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :**

M. JUPPE Alain à M. DUCHENE Michel à partir de 12 h 15 et jusqu'à 13 h 00  
M. DAVID Alain à Mme LACUEY Conchita à partir de 10 h 30  
M. BRON Jean-Charles à M. CAZENAVE Charles à partir de 12 h 15  
M. CAZABONNE Didier à M. CAZABONNE Alain  
M. PIERRE Maurice à Mme CARTRON Françoise  
Mme CAZALET Anne-Marie à Mme BREZILLON Anne jusqu'à 10 h 10  
M. CAZENAVE Charles à M. BRON Jean-Charles jusqu'à 10 h 20  
Mlle COUTANCEAU Emilie à M. DOUGADOS Daniel  
M. DAVID Yohan à Mme SAINTE-ORICE Nicole à partir de 11 h 30  
Mlle DELTIMPLE Nathalie à M. MOULINIER Maxime jusqu'à 10 h 45  
Mlle EL KHADIR Samira à M. BENOIT Jean-Jacques jusqu'à 10 h 25  
M. GUILLEMOTEAU Patrick à M. DUBOS Gérard  
M. GUYOMARC'H Jean-Pierre à M. JOUBERT Jacques

Mme HAYE Isabelle à M. HURMIC Pierre  
M. LOTHAIRE Pierre à Mme LIRE Marie Françoise  
M. MANGON Jacques à M. MILLET Thierry à partir de 12 h 40  
M. PAILLART Vincent à M. AMBRY Stéphane  
M. PENEL Gilles à M. GUICHARD Max  
M. PEREZ Jean-Michel à Mme DIEZ Martine  
Mme PIAZZA Arielle à M. DAVID Jean-Louis à partir de 11 h 15  
M. POIGNONEC Michel à M. PUJOL Patrick  
M. RAYNAUD Jacques à M. MERCIER Michel  
M. REIFFERS Josy à Mme WALRYCK Anne  
M. SENE Malick à M. EGRON Jean-François  
M. SOLARI Joël M. SOUBIRAN Claude jusqu'à 11 h 10  
Mme TOUTON Elisabeth à M. DUCASSOU Dominique

**LA SEANCE EST OUVERTE**

**Développement du réseau de transport en commun - 3e phase du tramway de l'agglomération bordelaise - Création de la ligne D - Communes de Bordeaux, Le Bouscat, Bruges, Eysines et Le Haillan - Déclaration de projet**

Monsieur CHAUSSET présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs

Les comportements en matière de déplacements sur le territoire de l'agglomération bordelaise ont largement évolué ces dernières années. Désormais, l'essor des transports en commun s'impose notamment avec le succès du tramway.

Si le réseau de transport en commun 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 bordelaise, 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 desserte adaptée ;
- 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 de Bordeaux 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.

La mise en place de cette concertation publique sur le développement de ce réseau de transports en commun de l'agglomération bordelaise a été décidée par délibération n°2008/0161 du Conseil de Communauté du 22 février 2008.

Par la suite, le bilan de cette concertation (délibération n°2009/0449 du 10 juillet 2009) a confirmé les objectifs 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, contribuant ainsi à la diminution de la production des gaz à effet de serre ;
- améliorer la desserte du territoire ;

- permettre à chacun de mieux maîtriser ses temps de déplacements, 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 6 novembre 2009, par délibération n°2009/0708, le Conseil Communautaire a arrêté le dossier définitif du projet de développement du réseau de transports en commun de l'agglomération bordelaise comportant notamment la création de la ligne D, opération incluse dans la 3<sup>ème</sup> phase du tramway.

Par délibération n°2010/0130 en date du 26 mars 2010, le Conseil de Communauté autorisait Monsieur le Président à requérir auprès de Monsieur le Préfet de la Gironde, 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 de l'agglomération bordelaise.

L'enquête publique relative à l'opération dite « Extension des lignes A, B et C » a eu lieu en juin et juillet 2010, le projet a été ensuite déclaré d'utilité publique par le Préfet de la Gironde le 24 décembre 2010.

Le 27 avril 2011, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Bordeaux a désigné, par ordonnance, une commission d'enquête.

Ensuite, par application de l'arrêté préfectoral, en date du 9 mai 2011, l'enquête publique préalable à la DUP relative exclusivement à la création de la ligne D s'est déroulée du 30 mai au 13 juillet 2011 inclus, sur les communes de Bordeaux, du Bouscat, de Bruges, d'Eysines du Haillan et à l'Hôtel de la Communauté urbaine de Bordeaux.

En application du Code de l'expropriation (Art R11-14-14), la Commission d'enquête a remis son rapport contenant ses conclusions et avis à Monsieur le Préfet qui les a adressés au Président de la Communauté urbaine de Bordeaux par courrier en date du 19 septembre 2011.

Il ressort de ces conclusions que la Commission d'enquête a émis **un avis favorable** à la Déclaration d'Utilité Publique de la création de la ligne D du tramway. Cet avis est assorti des recommandations suivantes :

*« Sur le projet et ses incidences :*

*La commission recommande :*

*La recherche d'une solution de délocalisation de l'activité des concessions automobiles.*

*Sur l'implantation des stations :*

*La commission recommande :*

*Que l'implantation de la station « Courbet » avec quai central soit étudiée.*

*Sur les acquisitions foncières :*

*La commission recommande :*

*Qu'une information détaillée soit réalisée préalablement à l'enquête publique parcellaire, en direction de tous les propriétaires concernés par une acquisition foncière ;*

*Qu'un accompagnement personnalisé soit réalisé en direction des personnes devant être relogées.*

*Sur la réalisation et la mise en œuvre du projet :*

*La commission recommande :*

*Qu'une attention particulière soit portée à toute libération de foncier le long du tracé et notamment à proximité des pôles d'échange ou de correspondances susceptibles de constituer un point de renforcement de l'offre de stationnement.*

*Qu'avant les travaux, des actions de communication en liaison avec les communes, soient réalisées, en direction des riverains et des commerçants.*

*Sur l'enquête publique et son déroulement :*

*La commission recommande :*

*Que des dossiers aussi volumineux soient consultables sur Internet ».*

En application des dispositions des articles L 123-16 et R. 123-23 du Code de l'urbanisme, le Conseil de Communauté, saisi par Monsieur le Préfet, a prononcé par délibération n°2011/0746 du 14 octobre 2011 un avis favorable, sur le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint, sur le rapport et les conclusions de la Commission d'enquête concernant la mise en compatibilité du P.L.U., et sur le dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) relatif à la ligne D.

Il est dès lors à présent nécessaire :

- ▶ De décrire l'opération soumise à l'enquête publique,
- ▶ D'exposer les motifs et considérations justifiant le caractère d'intérêt général du projet,
- ▶ D'apporter des éléments de réponses du maître d'ouvrage aux recommandations émises par la Commission d'enquête, lesquelles pourront conduire à réaliser des études complémentaires et amener à des adaptations mineures du projet,
- ▶ D'examiner les propositions alternatives de tracé et de mode de transports relevé par la Commission d'enquête dans son avis,
- ▶ De se prononcer par une déclaration de projet sur l'intérêt général du projet de création de la ligne D du tramway, en application des dispositions combinées des articles L11-1-1 du Code de l'Expropriation et L126-1 du Code de l'Environnement.

#### 1 - Description de l'opération soumise à l'enquête publique : caractéristiques et insertion du projet

Le projet de création de la ligne D arrêté dans son tracé et son mode tramway, par délibération n°2009/0708 du 6 novembre 2009, tel qu'il figure dans le dossier d'étude d'impact mis à l'enquête, s'étend sur 10 km d'infrastructure nouvelle et comporte 15 nouvelles stations.

### L'insertion de la ligne D dans le secteur intra boulevards :

La ligne D dans la section intra boulevards se connecte en voie double sur la ligne C au niveau de la place des Quinconces et rejoint la barrière du Médoc par la rue Fondaudége et la rue Croix de Seguey. Cette section comprend trois stations, situées sur les places Charles Gruet, Marie Brizard et Barrière du Médoc.

L'alimentation électrique se fait par le sol (APS).

Pour limiter l'impact sur le secteur commerçant, la ligne est en site mixte partiel : la voie de circulation automobile rétablie étant partagée avec une des voies du tramway, voie sortante sur la rue Fondaudége, et sur la rue Croix de Seguey jusqu'à la rue Ulysse Gayon. Le sens de circulation est en sens entrant entre la barrière du Médoc et la rue U. Gayon pour éviter le risque de blocage de la plate forme tramway du fait d'une saturation du carrefour sur le boulevard à la barrière du Médoc.

Cette option de site mixte partiel permet de conserver des places de stationnement longitudinal ainsi que des emplacements de livraison et d'améliorer le confort des piétons.

Des places de stationnement sont supprimées. Il est prévu de compenser cet impact notamment en créant des parcs de stationnement de proximité.

La localisation des deux quais de la station sur la place Marie Brizard impliquerait la mise en impasse de la rue Poudensan. Pour éviter cet impact, le quai sud de la station a été décalé au début de la rue Croix de Seguey, devant l'église St Ferdinand.

Figurant dans le périmètre du plan de sauvegarde et de mise en valeur de Bordeaux, le projet de la ligne D sera présenté à la Commission Locale du Secteur Sauvegardé de Bordeaux. Le projet impacte 4 arbres au niveau de l'allée de Los Angeles, il supprime des places de stationnement existantes sur le cours Tournon et place Tourny.

S'agissant des mesures compensatoires, l'aménagement projeté envisage la restitution d'une partie des places de stationnement en longitudinal le long du cours Tournon entre la place des Quinconces et la rue Boudet. Il prévoit également la possibilité de plantation d'arbres autour de la place Tourny (concours d'architecture en cours). En outre, la Communauté urbaine de Bordeaux pourra être amenée à réaliser de nouveaux aménagements paysagers renforçant la présence végétale sur l'hémicycle dans sa partie sud.

Les revêtements des sols et le mobilier urbain seront traités dans la continuité esthétique déjà mise en place sur les espaces publics existants requalifiés du centre ville de Bordeaux.

### L'insertion de la ligne D dans le secteur situé entre les boulevards et l'hippodrome :

La ligne D franchit la barrière du Médoc dans l'axe de la rue Croix de Seguey et de l'avenue de la Libération/Charles de Gaulle. Sur cette section, la ligne D dessert 6 stations : Courbet, Calypso, Mairie du Bouscat, les Ecus, Ste Germaine, Hippodrome.

Pour limiter l'impact sur le secteur commerçant, la ligne est en site mixte partiel tramway/voitures entre la barrière du Médoc et la rue Pasteur. Les véhicules venant du centre de Bordeaux et se dirigeant vers la rocade circulent sur la voie de tramway.

Cette option de site mixte partiel permet de conserver des places de stationnement longitudinal ainsi que des emplacements de livraison et d'améliorer le confort des piétons dans ce secteur.

La station Calypso marque la fin de l'insertion en site mixte partiel. En effet, entre la rue Pasteur et la rue Paul Bert, le tramway circule en site propre. Les voitures circulent sur une seule voie dans le sens sortant de l'agglomération.

La station Mairie du Bouscat marque la fin de la circulation automobile en sens unique. En effet, entre la rue Paul Bert et l'hippodrome (station Hippodrome), le tramway circule en voie double en site propre et deux sens de circulation automobile sont rétablis.

Sur cette section située entre l'avenue de la Libération/Charles de Gaulle et la route du médoc, de nombreuses acquisitions foncières sont nécessaires pour assurer la maintien de l'ensemble des modes : tramway, voiture, piétons, cycles.

La Communauté urbaine de Bordeaux s'engage à conserver le maximum de places de stationnement possible le long du tracé et de réaliser en compensation des places supprimées des parcs de stationnement « Denis » « Jules Ferry » et « Ferdinand de Lesseps ».

#### L'insertion de la ligne D dans le secteur situé entre l'hippodrome et Cantinolle :

La ligne D effectue deux virages successifs à 90°, le premier entre la route du Médoc et l'avenue de l'Hippodrome puis entre l'avenue de l'Hippodrome et la rue Jean Jaurès. Elle franchit la rocade sur un ouvrage existant. Elle poursuit ensuite son itinéraire sur la rue du Tronc du Pinson, rejoint l'avenue Picot puis l'avenue du Taillan Médoc jusqu'au carrefour de Cantinolle, terminus de la ligne D.

Elle dessert 6 stations : Le Sulky, Toulouse Lautrec, Picot, Eysines centre, Les sources, Cantinolle.

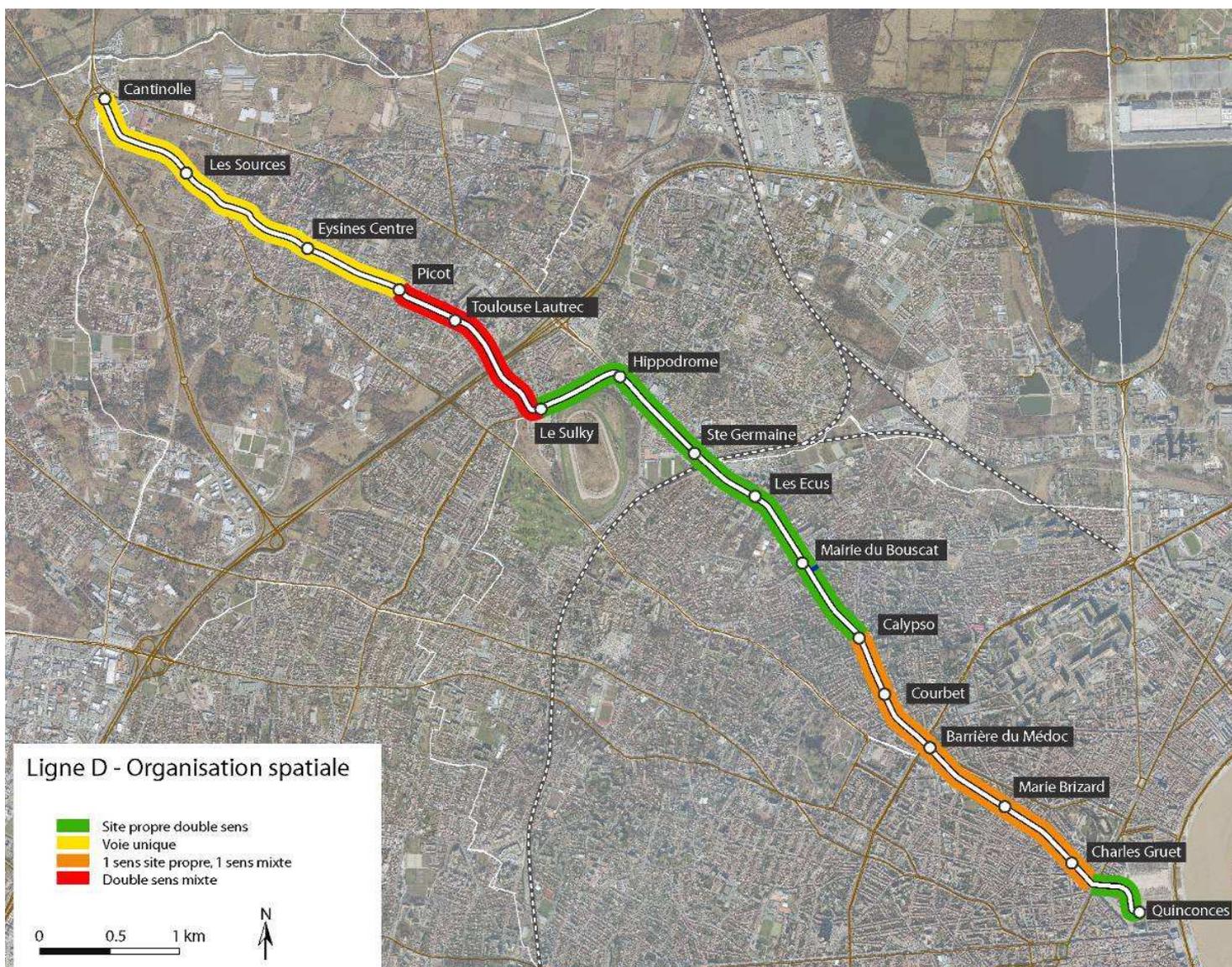
Compte tenu des emprises disponibles et de la topographie locale le tramway circule en site mixte avec les automobiles (dans les 2 sens de circulation) sur l'intégralité de la rue Jean Jaurès et de la rue du Tronc du Pinson.

La station Picot marque la fin de ce site mixte. De nombreuses acquisitions foncières (y compris bâti) sont nécessaires dans le secteur de la station Picot afin de permettre à la ligne D de rejoindre l'avenue Picot.

Au Nord de la station Picot, la ligne D passe en voie unique et ceci jusqu'à son terminus de Cantinolle. Le double sens automobile est quant à lui maintenu sur la totalité de l'itinéraire (excepté sur la rue du Déès où un sens unique est créé vers Cantinolle).

Deux parcs relais « Le Sulky » et « Cantinolle » d'une capacité respective d'environ 150 et 300 places seront créés.

## Caractéristiques de la plateforme tramway



### 2 - Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'intérêt général du projet

Le choix du mode tramway majoritairement en site propre a notamment été arrêté pour sa capacité à faire face à l'évolution de la demande en transport en commun et pour de meilleures conditions d'insertion urbaine. Les comportements en matière de déplacements sur le territoire de l'agglomération bordelaise ont largement évolué ces dernières années. Désormais, l'essor des transports en commun s'impose comme un constat sociétal. Il ressort des analyses multicritères que le tracé retenu pour la ligne D est le meilleur au motif notamment qu'il dessert une population déjà plus nombreuse et appelée à croître lors de la prochaine décennie dans le quadrant nord ouest de l'agglomération.

### Les avantages du mode tramway et ses impacts positifs sur la mobilité et le cadre de vie :

Le choix du tramway a été retenu pour la création de la ligne D afin d'éviter les correspondances pénalisantes pour l'usager, 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 et en accompagnant la densification du territoire communautaire le long de ses corridors. Venant compléter le réseau du tramway en étoile sur le quadrant nord ouest, le projet permettra à long terme, de relier les villes périphériques aux grands équipements et aux grands axes de transport

La circulation du tramway s'effectue majoritairement sur une plateforme en site propre, avec un mode prioritaire aux carrefours, diminuant les temps de trajet en transports en commun.

L'alimentation électrique se fait par le sol (APS) entre la connexion avec la ligne C aux Quinconces, elle-même en APS sur ce secteur, et la station située rue Amiral Courbet au Bouscat. Ce mode d'alimentation participe à la qualité urbaine de l'insertion du projet et permet, dans ces secteurs denses, l'accessibilité sans difficulté et sans contrainte aux façades tant d'un point de vue de la sécurité que de leur entretien, l'exploitation des mobiliers d'éclairage et plantations, un moindre encombrement des trottoirs et du sous sols. Sur le reste de la ligne l'alimentation électrique du tramway se fait par ligne aérienne de contact (LAC).

- 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 transport 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 modestes. D'autre part, sa conception technique le rend aisément accessible aux personnes à mobilité réduite (personnes âgées, handicapées...);
- 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 sonores et de la pollution particulaire dans l'air émise par les véhicules, particulièrement au voisinage des voies directement desservies avec des effets bénéfiques sur la santé.

### Les avantages du tracé proposé :

Les différents tracés envisagés ont été comparés.

Ainsi, malgré les impacts sur la vie locale pendant le chantier, la nécessaire réorganisation des plans de circulation, ainsi que les impacts sur le foncier et sur le tissu végétal, le tracé de la ligne D proposé présente le meilleur potentiel en terme de desserte de population, d'équipements publics, de pôles d'emploi et d'habitat pour le quadrant nord ouest de l'agglomération, enclin à se développer lors de la prochaine décennie.

En raison du nombre et de la localisation des stations du tramway le tracé retenu permet de créer des pôles d'inter modalité multiples, avec le réseau ferré, les lignes de bus et les véhicules particuliers.

Ce tracé a été également comparé 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, régulation, gain de temps, inter modalité, circulation et stationnement, 2 roues) ;
- à l'urbanisme (potentialité urbaines, cohérence avec les projets urbains).

#### Les inconvénients du projet :

Les inconvénients du projet résident pour l'essentiel dans les modifications de circulation dans les quartiers traversés perturbant le trafic de transit en faveur des dessertes riveraines ou du commerce de proximité.

Les conditions de stationnement adaptées pour permettre l'insertion de la plateforme feront l'objet de mesures de compensation par la création de parcs de stationnement et la mise en place d'un mode de gestion des places.

Le stationnement maintenu le long du tracé sera aménagé pour permettre aussi l'intégration de zones de livraison nécessaires à la chalandise des commerces.

S'agissant des concessionnaires automobiles, la Communauté urbaine de Bordeaux a déjà engagé une concertation avec les représentants des concessions manifestement impactées par la mise en service de la ligne.

Concernant « Peugeot Citroën », deux propositions de terrains sur Eysines ont été faites par la Commune, la première a été refusée. A la date de la rédaction de ce rapport, la Commune est toujours en attente d'une réponse de la part de ce concessionnaire sur la deuxième proposition. En ce qui concerne « Renault » une proposition a été faite sur le site de Campilleau à Bruges, les négociations foncières en cours sont en voie de finalisation.

Il faut aujourd'hui constater que les conditions de livraison chez certains concessionnaires du Bouscat ne sont pas réglementaires dans la mesure où elles s'effectuent par le stationnement temporaire de leurs véhicules de livraison sur la chaussée.

La création de la plateforme tramway en lieu et place de cette chaussée nécessitera éventuellement de la part de ces concessionnaires un réaménagement intérieur de leurs locaux pour un accès direct en façade ou par les voies adjacentes.

Cependant, la restitution des accès depuis la voie publique (portail, dépression charretière....) sera prise en charge par la Communauté urbaine au titre du rétablissement des fonctions préexistantes.

Dans tous les autres cas, l'accès des véhicules de livraison et la desserte de ces activités sont totalement préservés par les voies de circulation aménagées de part et d'autre de la plateforme.

Pour répondre aux conséquences individuelles et familiales de certaines acquisitions foncières la Communauté s'engage à accompagner les propriétaires des parcelles impactées dans la recherche d'un relogement proche.

#### Un bilan avantages / inconvénients positif :

La création de cette nouvelle ligne présente des avantages très substantiels en terme d'amélioration du cadre de vie tout en répondant de façon très satisfaisante aux attentes des usagers du réseau public de transports en commun. Pour réduire les inconvénients ou les impacts négatifs des mesures d'atténuation et de compensation sont apportées au projet au travers des réponses du Maître d'ouvrage.

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

Ainsi qu'en attestent les résultats de l'évaluation socio-économique, le bénéfice actualisé est positif. Le Taux de Rentabilité Interne (TRI) du projet de création de la ligne D en mode tramway est supérieur au taux d'actualisation (3,8%), préconisé par le rapport « Boiteux II ». Le bénéfice actualisé est de 23,50 M€ et le taux de rentabilité interne de 4,6%.

Le montant estimé pour la réalisation de la ligne D du tramway est de : 221,3 M € hors taxe valeur 2010.

L'Etat a lancé un premier appel à projets, dit " Grenelle 1 de l'environnement " afin de participer au financement du développement des réseaux de transports urbains hors Ile de France. Le Conseil de Communauté, par délibération du 16 janvier 2009, a décidé de présenter la candidature de la Communauté urbaine, pour la réalisation de la 3ème phase du tramway, dossier comprenant notamment la création de la ligne D pour la partie intra boulevards, des Quinconces jusqu'à la Barrière du Médoc. L'Etat a octroyé une subvention de 6.22 millions d'euros pour ce projet.

La Communauté urbaine a également répondu au 2ème appel à projets, dit " Grenelle 2 de l'environnement", lancé par l'Etat, en octobre 2010. Ce dossier concernait notamment le prolongement de la ligne D, des boulevards jusqu'à Eysines Cantinolle. L'Etat a attribué à notre Etablissement, une subvention de 17.75 millions d'euros, pour cette réalisation.

La prévision des recettes pour l'ensemble de la ligne D est donc de 23,97 millions d'euros.

### 3 - Réponses du maître d'ouvrage aux recommandations de la Commission d'Enquête

*Concernant la recommandation : « la recherche d'une solution de délocalisation de l'activité des concessions automobiles. »*

Réponse du maître d'ouvrage : La Communauté urbaine de Bordeaux confirme son engagement à accompagner au cas par cas la relocalisation des concessionnaires automobiles qui en ont manifesté le projet en collaboration avec les communes concernées ; d'ores et déjà une concertation approfondie est en cours avec plusieurs d'entre eux à cet effet. Concernant « Peugeot Citroën », deux propositions de terrains sur Eysines ont été faites, la première a été refusée. A la date de la rédaction de ce rapport, notre établissement est toujours en attente d'une réponse de la part de ce concessionnaire sur la deuxième proposition. En ce qui concerne « Renault » une proposition a été faite sur le site de Campilleau à Bruges, les négociations foncières en cours sont en voie de finalisation. Cependant, la Communauté urbaine confirme qu'elle est toujours disposée à poursuivre la concertation avec les concessionnaires et leurs représentants en tenant compte de la dimension économique de leur activité.

*Concernant la recommandation : « que l'implantation de la station « Courbet » avec quai central soit étudiée. »*

Réponse du maître d'ouvrage : La Communauté urbaine de Bordeaux s'engage à étudier cette recommandation. Ces études consisteront à examiner la solution technique d'une station « Courbet » avec un quai central, relevant d'une adaptation mineure du projet ou de toute autre solution minimisant l'impact sur les accès des propriétés riveraines. Quelque soit la solution technique effectivement mise en

œuvre, l'accessibilité aux habitations, garages et jardins, notamment aux personnes à mobilité réduite, sera maintenue.

*Concernant la recommandation : « qu'une information détaillée soit réalisée préalablement à l'enquête publique parcellaire, en direction de tous les propriétaires concernés par une acquisition foncière ; qu'un accompagnement personnalisé soit réalisé en direction des personnes devant être relogées ».*

Réponse du maître d'ouvrage : Après la signature de l'arrêté préfectoral de Déclaration d'Utilité Publique la Communauté urbaine de Bordeaux s'engage, à partir des études détaillées nécessaires pour définir précisément les emprises à acquérir, à informer par réunion publique ou lors de rencontre avec les services communautaires, les propriétaires concernés par une acquisition avant l'enquête publique parcellaire.

En lien avec la commune d'Eysines, la Communauté urbaine de Bordeaux s'engage à accompagner l'ensemble des familles impactées par le projet dans la recherche d'un relogement à proximité.

*Concernant la recommandation : « qu'une attention particulière soit portée à toute libération de foncier le long du tracé et notamment à proximité des pôles d'échange ou de correspondances susceptibles de constituer un point de renforcement de l'offre de stationnement ;*

*Qu'avant les travaux, des actions de communication en liaison avec les communes, doivent être réalisées, en direction des riverains et des commerçants. »*

Réponse du maître d'ouvrage : La Communauté urbaine de Bordeaux s'engage à poursuivre la veille foncière déjà exercée sur les déclarations d'intention d'aliéner (DIA) le long et à proximité du projet.

Avant les travaux, la Communauté urbaine de Bordeaux, en collaboration avec les communes, portera à la connaissance des riverains, des activités commerciales et de service, à travers des réunions publiques et d'autres moyens disponibles (médias, panneaux, affiches, lettres...) le descriptif et le déroulement des travaux. Ces moyens de communication seront maintenus pendant toute leur durée et des médiateurs assureront une information attentive auprès des riverains et commerçants pour réduire la gêne et l'impact du chantier sur la vie locale. En particulier, une attention marquée est faite à l'offre de stationnement de proximité, y compris dès avant le commencement des travaux sur les secteurs les plus sensibles. S'agissant de l'insertion des parcs de stationnement dans le paysage urbain, la Communauté urbaine de Bordeaux indique que chacun de ces parcs de stationnement de compensation réalisés en ouvrage fera l'objet d'un concours d'architecture.

En outre la capacité des deux parcs relais de surface pourra évoluer en élevant un ouvrage en superstructure en fonction de l'attractivité constatée.

*Concernant la recommandation : « que des dossiers aussi volumineux soient consultables sur internet. »*

Réponse du maître d'ouvrage : La Communauté urbaine de Bordeaux prend acte de cette recommandation, et s'efforcera dans des dossiers de même ampleur, de prendre contact avec le Préfet, autorité responsable de la procédure d'enquête préalable à la DUP, afin d'organiser de manière concertée les modalités d'une mise en ligne des dossiers d'enquête.

## Examen des propositions alternatives de tracé et de mode de transports relevées par la Commission d'enquête dans son avis

Sur la proposition alternative de voie unique sur le tracé « *rue Fondaudége / Avenue de la Libération* », la Commission d'enquête émet un avis défavorable confirmant l'analyse technique du maître d'ouvrage de cette proposition incompatible avec l'évolutivité de l'infrastructure, l'augmentation de l'offre de transport à terme, la nécessaire robustesse d'exploitation de cette ligne au sein de l'ensemble du réseau de transport en commun.

Sur la proposition alternative du mode Bus à haut niveau de service (BHNS) au-delà de la rocade, la Commission d'enquête émet un avis défavorable et suggère que ce mode soit envisagé pour « *des améliorations du réseau en rabattements et en liaisons transversales* ».

Réponse du maître d'ouvrage : La Communauté urbaine de Bordeaux prend acte de ces avis défavorables de la Commission d'enquête.

En conclusion, au vu des recommandations de la Commission d'enquête et des réponses apportées par le maître d'ouvrage, la prise en compte de l'avis de la Commission d'enquête, compte tenu de sa consistance, ne conduit à aucune modification des caractéristiques principales du projet tel qu'il a été soumis à l'enquête publique.

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

### **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 R-11-14-14 du Code de l'Expropriation ;

**VU** l'article L1511-1 et suivants du Code des transports ;

**VU** la délibération n° 2009/0708 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 du 26 mars 2010, autorisant Monsieur le Président à requérir auprès de Monsieur le Préfet, l'ouverture de l'enquête publique préalable à la DUP des travaux de la création de la nouvelle ligne D ;

**VU** la délibération n° 2011/0746 du 14 octobre 2011 par laquelle la Communauté a émis un avis favorable, sur le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint, sur le rapport et les conclusions de la Commission d'enquête, et sur le dossier de mise en compatibilité du PLU ;

**VU** le dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique relatif à la création de la ligne D du tramway de l'agglomération bordelaise, tel qu'il a été mis à disposition du public ;

**VU** l'arrêté en date du 27 avril 2011 du Président du Tribunal Administratif de Bordeaux désignant les membres de la Commission d'Enquête ;

**VU** l'arrêté en date du 9 mai 2011 du Préfet de la Région Aquitaine, Préfet de la Gironde, prescrivant l'enquête publique et les modalités de son organisation ;

**VU** le courrier de Monsieur le Préfet du 19 septembre 2011 ;

**VU** les conclusions et avis joints de la Commission d'enquête, en date du 15 septembre 2011, avec les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux recommandations (Annexe 1) ;

**VU** le rapport joint de la Commission d'enquête, en date du 15 septembre 2011, avec les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux observations transmises par la Commission d'enquête (Annexe 2) ;

ENTENDU le rapport de présentation,

**CONSIDERANT** qu'à l'issue de l'enquête publique la Commission d'enquête a émis un avis favorable à la Déclaration d'Utilité Publique au projet de création de la ligne D du tramway ;

**CONSIDERANT** qu'il ressort que le bilan coûts/avantages du projet s'avère très largement positif.

## **DECIDE**

### **Article 1 :**

De déclarer que le projet de création de la ligne D du tramway de l'agglomération bordelaise est d'intérêt général.

### **Article 2 :**

- De mettre en œuvre les engagements pris par notre établissement en réponse aux recommandations de la Commission d'enquête ;
- D'approuver l'annexe 1 portant sur les conclusions et avis de la Commission d'enquête avec les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux recommandations et l'annexe 2 portant sur les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux observations transmises par la Commission d'enquête dans son rapport.

**Article 3 :**

D'autoriser Monsieur le Président :

- à transmettre à Monsieur le Préfet les rapports relatifs à la suite à donner aux observations de la Commission d'enquête et aux motifs et considération justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération, afin de solliciter l'adoption de la DUP ;
- à accomplir toutes les formalités et à signer tous actes nécessaires à l'exécution du projet de création de la nouvelle ligne D, notamment ceux permettant d'obtenir l'accord de l'Etat quant à la réalisation des travaux ou la mise en service des installations.

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

M. MANGON vote contre

Fait et délibéré au siège de la Communauté Urbaine le 25 novembre 2011,

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

REÇU EN PRÉFECTURE LE  
28 NOVEMBRE 2011

PUBLIÉ LE : 28 NOVEMBRE 2011

M. GÉRARD CHAUSSET