



POLE MOBILITE
DIRECTION DES GRANDS TRAVAUX
ET DES INVESTISSEMENTS DE DEPLACEMENTS

-□-

Développement du réseau de transport en commun

3^e phase du réseau tramway de l'agglomération bordelaise

Création de la ligne D

- COMMUNES : BORDEAUX, LE BOUSCAT, BRUGES, EYSINES ET LE HAILLAN -

Déclaration de projet

-□-

Annexe 1 : Réponses apportées par le maître d'ouvrage aux recommandations émises par la Commission d'enquête dans ses conclusions et avis

Annexe 2 : Réponses apportées par le maître d'ouvrage aux observations transmises par la Commission d'enquête

**Département de la Gironde
Communauté Urbaine de Bordeaux**

Création de la ligne D

du tramway de l'agglomération bordelaise

ENQUÊTE PUBLIQUE

préalable à la déclaration d'utilité publique

du 30 mai au 13 juillet 2011

CONCLUSIONS ET AVIS



Commission d'enquête composée de :

Jacques VANHOVE - Président

Daniel DESPRES

Christine BOUTES

Jennifer LIEGEOIS - suppléante

Nous,

Soussignés, membres de la commission d'enquête désignée par décision n° E 11000118/33 du 27 avril 2011 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Bordeaux en vue de conduire ladite enquête, qui se déroulait du 30 mai au 13 juillet 2011 ;

Vu le code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu le code de l'Urbanisme et notamment les articles L 123-16 et R 123-23 ;

Vu le code de l'Environnement ;

Vu le code de la Voirie Routière ;

Vu le code du Patrimoine ;

Vu la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et le décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 relatif aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructure en matière de transports ;

Vu la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement et le décret n° 85-453 du 23 avril 1985 pris pour son application ;

Vu la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;

Vu l'arrêté préfectoral en date du 9 mai 2011 de Monsieur le Préfet de la Gironde, prescrivant l'enquête publique et la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Bordeaux et les modalités de son organisation ;

Vu le bilan de la concertation publique portant sur l'extension du réseau des transports en commun – phase 3, desserte du quadrant nord ouest - approuvé par délibération du conseil de la Communauté Urbaine de Bordeaux en date du 26 mars 2010 ;

Vu le dossier d'enquête dont la totalité des pièces a été visée par nos soins ;

Vu l'avis de l'autorité environnementale en date du 29 avril 2011 ;

Vu les registres d'enquête et les pièces qui y sont annexées contenant les observations du public enregistrées dans les six points d'accueil ;

Vu notre rapport ci-joint en date de ce jour, rendant compte du déroulement de l'enquête prescrite, de l'examen et de l'analyse des informations recueillies.

Considérant que la commission d'enquête a pour mission de recueillir les observations tant écrites qu'orales du public sur le projet soumis à l'enquête publique, de les analyser, de se prononcer sur leur recevabilité par des conclusions motivées et de donner un avis sur le sujet ; qu'elle peut aussi émettre des suggestions, faire des recommandations, appeler l'attention de l'auteur du projet sur tel ou tel point lui semblant mériter réflexion et formuler des réserves ;

Considérant qu'il appartient à la commission d'enquête, compte tenu des observations examinées et des remarques formulées dans le rapport précité, de se prononcer : d'une part sur les conditions du déroulement de l'enquête ; d'autre part sur le projet.

1- Sur l'enquête publique et son déroulement

1.1- Concernant la procédure

Considérant :

- que, comme le présente le rapport ci-avant, la présente enquête s'est déroulée conformément aux textes en vigueur qui couvrent sa spécificité et fixent les modalités de son organisation ;
- que les recours signalés dans certaines consignations sortent du cadre de l'appréciation de l'utilité publique de la ligne D et relèvent de la compétence du Tribunal Administratif ;
- que la demande de déclaration d'utilité publique découle du schéma directeur d'amélioration de la desserte de transport en commun du territoire de la CUB adopté par le conseil communautaire le 23 juin 2006 et concerne une opération figurant dans le programme adopté le 6 novembre 2009 par le conseil de la Communauté Urbaine de Bordeaux.
- « Que le 26 mars 2010, le conseil communautaire a autorisé le président de la CUB à requérir auprès du préfet l'ouverture de l'enquête préalable à la DUP de la création de la ligne D du tramway qui portera également sur la mise en compatibilité du PLU en vue d'obtenir la déclaration d'utilité publique »

La commission d'enquête conclut à la conformité de la procédure aux textes en vigueur.

Réponse du maître d'ouvrage :

La Communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation

1.2- Concernant la concertation préalable et l'information sur le projet

1.2.1 – La concertation

La concertation ainsi que ses modalités d'organisation ont fait l'objet d'une délibération du conseil de la CUB en date du 22 février 2008. Elle a porté sur la phase 3 du développement du réseau des transports en commun de la CUB (extension des lignes A, B, C – création de la ligne D – projet tram-train). Elle a duré 64 semaines au cours desquelles ont été organisées de nombreuses actions d'information et d'échange. Ces dernières n'appellent pas de remarque particulière de la part de la commission d'enquête.

Le bilan de la concertation a été approuvé par le conseil de la CUB le 10 juillet 2009. Le compte rendu des moyens mis en œuvre et des actions menées en direction des riverains de la ligne D y tiennent une place significative. Les options étudiées à la suite de la concertation figurent dans le rapport de présentation du projet soumis à enquête.

Le bilan de la concertation fait état d'opinions et de remarques nombreuses et variées. Certaines d'entre elles figurent dans les observations déposées dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Ce bilan montre également que la ligne D a tenu une place importante dans son déroulement. Le dossier de présentation du projet soumis à enquête rappelle les études qui en ont découlé et conduit au choix du tracé sur lequel porte la demande de déclaration d'utilité publique.

La commission d'enquête a pris acte de la concertation organisée en application des textes en vigueur, elle l'apprécie comme ouverte, importante, et de nature à permettre la libre expression du public. Les observations consignées ou exprimées lors des permanences soulignent la difficulté pour le public de discerner les informations l'impactant directement. L'importance et la variété des argumentations ainsi que la participation aux pétitions contre ou pour une extension du projet semblent limiter la portée de ces observations.

Considérant que le but de la concertation est une démarche visant à associer la population aux prises de décisions publiques ;

Considérant le bilan de la concertation, la commission d'enquête :

- *estime que cette dernière a permis au maître d'ouvrage de recueillir pleinement les remarques et suggestions du public ;*
- *prend acte du déroulement de la procédure de concertation.*

Réponse du maître d'ouvrage :

La Communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation.

1.2.2 – L'information du public

Considérant :

- que les dispositions concernant la publicité légale ont été conformes à l'arrêté préfectoral prescrivant l'enquête publique ;
- l'importance accordée au projet dans les médias (presses écrite et audiovisuelle) ;

la commission d'enquête estime :

- *que les moyens d'information ont permis au public d'avoir une bonne connaissance du projet dans ses différentes composantes.*

Réponse du maître d'ouvrage :

La Communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation.

1.3- Concernant le dossier

Considérant que le dossier :

- explique les différents partis d'aménagement aboutissant au projet présenté ;
- aborde les diverses études techniques et socio-économiques ;
- décrit les impacts de la ligne D (environnement, socio-économique, ..) et les mesures compensatoires ;
- comporte une évaluation sommaire des dépenses ;

la commission d'enquête :

- *estime que le dossier de présentation du projet est conforme aux textes en vigueur ;*
- *apporte les informations techniques nécessaires à la bonne compréhension du projet.*

Considérant toutefois que le dossier est apprécié comme lourd, volumineux, présentant parfois peu d'attrait pour le public qui a parfois longuement patienté pour pouvoir consulter les pièces écrites (flux important de personnes venues les consulter) ;

la commission suggère :

- *qu'une synthèse de type « présentation sommaire » fournie à la commission lors de la première réunion avec le maître d'ouvrage, brossant le projet dans ses grandes lignes soit mise à disposition du public sous une forme à définir, afin d'apporter un éclairage simple de son contenu ;*

la commission recommande :

- *que des dossiers aussi volumineux soient consultables sur Internet, en attendant les décrets d'application du Grenelle II pour permettre au plus grand nombre une consultation sereine des pièces constituant lesdits dossiers.*

Réponse du maître d'ouvrage :

La communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de ces observations. Des éléments de synthèse décrivant le projet figurent au dossier mis à l'enquête publique (pièce 4 caractéristiques techniques principales et le résumé non technique de l'étude d'impact pièce 6).

De plus, 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.

1.4- Concernant le déroulement de l'enquête

Considérant les éléments figurant aux chapitres 1 et 2 du présent rapport, relatifs à la publicité légale, à l'information du public, au nombre et à l'organisation des permanences conforme à l'arrêté préfectoral du 9 mai 2011 ;

La commission conclut :

- *au bon déroulement de l'enquête.*

Réponse du maître d'ouvrage :

La Communauté urbaine de Bordeaux prend acte de cette conclusion émise par la Commission d'Enquête

1.5- Concernant l'examen conjoint

Constatant que l'examen conjoint, prévu au b) de l'article L 123-16 du code de l'Urbanisme a eu lieu le 4 mai 2011 avant l'ouverture de l'enquête publique ;

2- Sur le projet et ses incidences

2.1- Concernant la matérialité du projet

Considérant que le projet de création de la ligne D du tramway de l'agglomération bordelaise, objet de l'enquête d'utilité publique, fait partie de la 3^{ème} phase de sa réalisation ; que cette opération s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre de la politique communautaire définie dans son Schéma Directeur des Déplacements Urbains et dans le Plan des Déplacements Urbains ; que l'objet de l'enquête portant sur la déclaration d'utilité publique et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la CUB, est limité spécifiquement à la création de la ligne D, les extensions de lignes et la création du tram/train faisant l'objet d'enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique distinctes de la présente ;

Considérant que le projet présenté se développe entre le centre ville de Bordeaux (place des Quinconces) et la ville du Haillan (quartier de Cantinole) en traversant les communes du Bouscat, de Bruges et d'Eysines ; que l'objectif est d'assurer la desserte en tramway du quadrant nord-ouest de l'agglomération bordelaise ; qu'il propose la création de dix kilomètres de dessertes, quinze stations,

deux parcs relais situés, l'un sur le territoire du Bouscat, l'autre sur celui de la commune du Haillan ; que le tracé proposé par le corridor nord comprend une connexion à la ligne C au niveau de la place des Quinconces, un trajet direct vers Eysines avec un franchissement des boulevards par la barrière du Médoc et un franchissement de la rocade sur un ouvrage existant ;

Considérant que le projet de ligne D permet de desservir le quadrant nord ouest représentant plus de 20 % du total de l'agglomération et un bassin d'emplois très important pour l'économie du territoire communautaire ; que les objectifs principaux annoncés sont la linéarité en termes de longueur et de temps de parcours, l'impact foncier minimum, l'intermodalité des modes de déplacement et l'amélioration du cadre de vie ;

la commission d'enquête :

- ***note l'adéquation du projet aux besoins de desserte du quadrant nord ouest ;***
- ***souligne l'importance de la prévision des développements urbains dans ce choix ;***
- ***répond aux exigences de transports en commun et aux disponibilités énergétiques sur le moyen et le long terme ;***

Considérant :

- que différents partis d'aménagement ont été envisagés et examinés, en particulier le corridor sud desservant Bordeaux-Caudéran et la commune de Saint Médard en Jalles, le corridor nord, objet de l'enquête, et une desserte des deux corridors en fourche ; qu'à partir de ces corridors, différents tracés ont été étudiés ; que l'étude des partis d'aménagement et des tracés a comporté une analyse multicritères faisant intervenir notamment le milieu physique, le milieu naturel, le milieu socio-économique, le cadre de vie, les incidences sur les autres infrastructures de transport et de déplacement ainsi que les coûts de réalisation ;
- les observations relatives à la desserte du quadrant nord ouest, au choix du corridor nord et du mode de transport tramway présentant le tracé choisi comme destructeur d'une activité économique importante des commerces de proximité et d'une vie sociale ainsi que d'un esprit et

une qualité de vie « village », desservant des zones de densité moindre que celles existantes pour le corridor sud passant par le quartier de Caudéran et rejoignant Saint Médard en Jalles ;

- que le choix opéré du corridor nord a été effectué à l'issue de la concertation ;

La commission d'enquête :

- *eu égard à la décision du conseil communautaire et de l'objet de l'enquête publique, indique que ces points n'appellent pas de sa part de remarque particulière ;*

Considérant que le choix du mode tramway répond aux objectifs d'aménagement portant notamment sur :

- la complémentarité du projet avec le réseau étoilé existant et sa cohérence avec les objectifs à long terme ;
- les flux de voyageurs et le cadencement qui en découle ;

La commission d'enquête :

- *indique que le mode tramway est adapté aux besoins et aux perspectives d'évolution du réseau de transport en commun communautaire ;*

Réponse du maître d'ouvrage :

La communauté prend acte que la commission d'enquête confirme le mode tramway proposé par la Communauté urbaine de Bordeaux, du fait de son adaptation aux besoins et aux évolutions du réseau.

2.2- Sur les propositions alternatives de tracé et de mode de transport

2.2.1- sur la proposition alternative de voie unique

Considérant les différentes observations exprimées quant à une alternative de voie unique sur le tracé « rue Fondaudège/Av de la Libération » devant permettre notamment une préservation du stationnement dans des secteurs commerciaux importants ;

Considérant les aspects techniques ci-après :

- les impératifs d'exploitation liés aux flux de voyageurs et à la capacité de transport de chaque rame impactant le cadencement de celle-ci ;
- la sensibilité de dispositif sur le trafic, en cas d'incident en un point quelconque de la ligne, pouvant provoquer un blocage sur tout ou partie importante de celle-ci ;
- les contraintes fortes des travaux, résultant du passage ultérieur éventuel en voie double ;

la commission d'enquête :

- *émet un avis défavorable à cette proposition alternative.*

Réponse du maître d'ouvrage :

La Communauté urbaine de Bordeaux prend acte de l'avis défavorable sur la proposition alternative de voie unique émis par la commission d'enquête. Cet avis confirme 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. La délibération communautaire du 06 novembre 2011 arrêtant le dossier définitif du projet décidait expressément du passage en voie double sur le tronçon intra boulevards, souhaitable en centre ville pour garantir une exploitation régulière du tramway.

2.2.2- sur la proposition alternative du mode Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)

S'agissant de la proposition alternative de l'introduction du mode Bus à Haut Niveau de Service sur la ligne D au delà de la rocade,

Considérant :

- que ce mode conduit à des ruptures de charges préjudiciables aux temps de parcours ;
- qu'il limite dans le moyen terme les possibilités d'augmentation du trafic sur la ligne en raison de la capacité moindre des rames ;
- qu'il introduit une différenciation structurelle de la desserte sur le territoire communautaire.

La commission d'enquête :

- *émet un avis défavorable à cette proposition alternative ;*
- *suggère que la proposition alternative de Bus à Haut Niveau de Service soit envisagée pour des améliorations de réseaux en rabattements et en liaisons transversales.*

Réponse du maître d'ouvrage :

La Communauté urbaine de Bordeaux prend acte de l'avis défavorable émit par la commission d'enquête sur cette proposition alternative.

2.3- Concernant la coexistence de l'infrastructure du tramway avec l'activité économique liée aux concessionnaires automobiles

Considérant :

- les observations formulées sur le sujet indiquant une incompatibilité supposée entre l'activité des concessionnaires automobiles ainsi que des activités connexes et l'infrastructure du tramway, en raison notamment de la nature de ces activités et de l'important trafic de véhicules poids-lourds qu'elles impliquent ;
- l'importance socio-économique de ces activités en termes d'emplois directs et induits et la nécessité de les préserver ;
- l'emprise d'environ 10 hectares occupée par les seuls concessionnaires riverains du tracé ;

La commission d'enquête :

- *estime que ces activités peuvent effectivement amener des difficultés de coexistence avec la structure et les aménagements nécessaires au fonctionnement du tramway en raison de la nature de l'activité ainsi que des incidences fortes sur la circulation, le stationnement et la sécurité ;*
- *recommande la recherche d'une solution de délocalisation de l'activité des concessions automobiles.*

Cette délocalisation en libérant un espace foncier important permettrait une densification urbaine, la création de stationnements supplémentaires (parc relais) et une requalification urbaine d'une partie du quadrant nord ouest confortant ainsi l'utilité publique du projet.

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. (voir la recommandation émise par la commission d'enquête).

2.4- Concernant les acquisitions foncières projetées

Considérant :

- que le projet nécessite des acquisitions foncières ; que certaines de ces acquisitions concernent des habitations entraînant déplacement de leurs résidents et nécessité de relogement ;
- la forte inquiétude des riverains, ainsi que leurs interrogations légitimes sur les suites de la procédure (superficie, prix d'achat, date, ..) ;
- que le maître d'ouvrage a dans son projet essayé d'épargner au mieux les constructions par le choix de son tracé et l'implantation de ses stations ;
- que cependant neuf acquisitions foncières sont rendues nécessaires par l'implantation de la station « Picot » ;
- la situation particulière ainsi créée et la détresse des personnes particulièrement concernées par des expropriations ;

La commission d'enquête recommande :

- *qu'à l'issue des études complémentaires, 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 notamment pour les aspects de voisinage, de proximité commerciale et de facilités médicales ;*

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.

2.5- Concernant l'implantation projetée des stations

Considérant les paramètres suivants définissant le positionnement des stations :

- la distance moyenne de 660 mètres entre les stations ;
- les besoins de desserte : collège, lycée, zones de commerces, équipements municipaux, ... ;
- la proximité immédiate avec des pôles d'échanges intermodaux (ferroviaire, réseau de bus) ;
- les paramètres techniques inhérents aux caractéristiques des rames ;
- les prévisions et les projets de densification le long de la ligne D.

Considérant l'incidence de l'implantation des stations sur l'accès aux propriétés

La commission estime :

- *que le nombre et le positionnement des stations sont justifiés ;*
- *que, de par sa proximité avec les résidences avoisinantes, la station « Courbet » mérite une attention particulière.*

La commission recommande :

- *que l'implantation de la station « Courbet » avec quai central soit étudiée, afin de permettre aux propriétaires riverains, la pleine jouissance de leur droit d'accès.*

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.

2.6- Concernant les aménagements pour les déplacements doux

Les déplacements doux ont un potentiel important de développement dans les prochaines années ; la communauté urbaine dispose en ce domaine d'un schéma directeur des itinéraires cyclables et sa politique s'appuie sur une pratique de la concertation avec les usagers ;

Sur un plan général, les équipements, notamment les pistes cyclables, et les aménagements pour les

déplacements doux participent à la cohérence globale du projet de tramway notamment dans ses aspects intermodaux ; les déplacements doux favorisent aussi la réappropriation et le partage de la voie publique, ils contribuent de manière significative à une modification du comportement vis-à-vis des modes de déplacement urbains ; enfin, les modes de déplacement doux impactent de manière significative l'activité commerciale et la vie de quartier par l'occupation partagée de l'espace urbain ; Le projet présenté prend en compte la problématique des déplacements doux dans ses différents aspects.

Considérant cependant comme insuffisante la visibilité des aménagements, notamment les pistes cyclables et les itinéraires dédiés ;

La commission suggère :

- *qu'en liaison avec les associations d'usagers, un recensement des aménagements existants ou prévus tout au long du tracé de la ligne D, soit réalisé en faisant apparaître notamment les itinéraires, y compris dans des rues adjacentes, ainsi que les installations de stationnement et de sécurité.*

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet doit prendre en compte les orientations du schéma directeur des itinéraires cyclables de la communauté.

Lors de la phase opérationnelle, des réunions de présentation avec les riverains et les associations représentatives des modes doux seront planifiées afin d'apporter les réponses aux différentes remarques.

2.7- Concernant l'accessibilité aux habitations, garages et jardins privatifs

L'accessibilité s'entend de la desserte et du libre accès aux habitations, magasins, entreprises, garages ou jardins privatifs. Doivent être prises en considération les éventuelles atteintes à la libre jouissance des biens et à l'éventuelle impossibilité d'exercer convenablement l'activité commerciale ou de service. Au travers du dépôt des observations, la commission a eu connaissance de plusieurs situations particulières résultant de l'implantation de la station « Courbet », avenue de la Libération au Bouscat.

La commission attire l'attention du maître d'ouvrage :

- *sur la situation des personnes à mobilité réduite nécessitant un accès spécifique à leur habitation ;*
- *sur les solutions à rechercher au cas par cas garantissant le libre accès aux propriétés durant la période des travaux et en période d'exploitation.*

Réponse du maître d'ouvrage :

Lors de l'élaboration des études détaillées, la Communauté urbaine de Bordeaux réalisera un recensement des accès aux différentes parcelles situées le long du projet de la ligne D.

Ces études permettront de définir parcelle par parcelle les conditions d'accès tous modes et les mesures d'accessibilité en faveur des personnes à mobilité réduite (P.M.R.), en particulier.

3- Sur la réalisation et la mise en œuvre du projet

3.1- Concernant les parcs relais

Considérant les éléments suivants :

- les parcs relais sont des infrastructures indispensables dans la mise en place du mode de déplacement intermodal voiture/tramway ; placés en des endroits stratégiques déterminés, ils offrent l'opportunité de laisser son véhicule et d'emprunter le mode de transport collectif tramway proposé ;
- l'emplacement, le nombre, la capacité d'accueil, y compris pour les deux roues, leur caractère évolutif et leur accessibilité ont fait l'objet d'observations ;
- pour être efficaces, c'est-à-dire favoriser le déplacement intermodal, les parcs relais doivent être attractifs et persuader l'usager de stationner son véhicule ; ils doivent également être situés à proximité des pôles d'échange. Les parcs relais de Cantinole et de l'hippodrome (Sulky) paraissent de ce point de vue, correctement situés ;

Toutefois, au regard du taux de fréquentation prévisible la commission s'interroge sur des possibilités supplémentaires en termes de localisation mais également de capacité d'accueil.

Tenant compte de ces différents éléments :

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 en parc relais.*

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.

La capacité des parcs relais de surface pourra évoluer en élevant un ouvrage en superstructure en fonction de l'attractivité constatée. (voir dossier mis à l'enquête pièce 4 chapitre 1.6)

3.2- Concernant les plans de circulation

La problématique des reports de circulation ainsi que des modifications des sens de circulation est très préoccupante pour les riverains impactés par la ligne D. Les informations contenues dans le dossier mis à l'enquête ne répondent pas aux exigences du public (plans trop petits, sans indication de nom de rue).

Considérant :

- que les reports de circulation sur les rues parallèles sont avérés ;
- comme importantes les conséquences de la ligne D en termes de stationnement ;
- que le stationnement supprimé est totalement compensé sur Bordeaux et Le Bouscat ;
- que l'implantation d'un tramway implique des changements d'habitudes ;

Considérant que cette ligne de tramway vise à la diminution du trafic automobile en ville ;

Considérant comme indispensable la bonne information des automobilistes riverains ou usagers habituels de ces trajets ;

La commission suggère :

- *qu'à l'issue des études complémentaires et de la réactualisation des plans de circulations, le maître d'ouvrage mette en œuvre une communication adaptée, relayée par les plans de communication communaux, notamment à Bordeaux et au Bouscat ;*

Réponse du maître d'ouvrage :

Dans le dossier d'étude d'impact mis à l'enquête publique, il est précisé au chapitre 6.6.1.2. « L'impact du projet sur le trafic routier » :

Que dans le chapitre 4 modélisation de la situation initiale, du dossier 3 « annexe 1 Etude de Bruit », figure au chapitre 4.3 un tableau représentant le Trafic Moyen Journalier Annuel (T.M.J.A.) actuel sur les voies empruntées par la ligne D du tramway et sur les autres.

Et que dans le chapitre 5 modélisation de l'état futur, du dossier 3 « annexe 1 Etude de Bruit », figure au chapitre 4.3 un tableau avec le T.M.J.A. futur correspondant aux mêmes voies.

La lecture de ces deux tableaux permet de comparer les trafics actuels et futurs avec le nom des différentes voies.

La communauté s'engage à mener des études complémentaires et à affiner les plans de circulation en concertation avec les communes et en particulier à Bordeaux et au Bouscat, et à conduire des actions de communication/médiation pour en informer l'ensemble des acteurs.

3.3- Concernant les travaux

Considérant :

- que la phase travaux va couvrir plusieurs mois, occasionnant une gêne pour les usagers, les riverains, les clients des commerces ;
- que s'agissant du stationnement en lien direct avec l'activité professionnelle, de la sécurité des piétons, du maintien des accès et de la praticabilité des itinéraires, notamment pour les personnes âgées ou à mobilité réduite, les trottoirs devront rester accessibles et praticables pour un déplacement sécurisé ;
- que des aménagements spécifiques notamment pour les opérations de chargement et de déchargement seront nécessaires ;

Considérant comme essentielles les mesures permettant d'assurer la sécurité des habitants, des riverains, des clients des commerces ainsi que la continuité de la circulation automobile ;

La commission d'enquête :

- *recommande que les dispositions prises fassent l'objet d'une communication adaptée en direction des riverains, à l'échelle du quartier et de la commune ; que ces dispositions soient, communiquées aux associations communales et autres acteurs sociétaux qui utilisent des équipements riverains afin d'assurer la continuité des services qu'ils soient culturels, sportifs ou administratifs.*

Réponse du maître d'ouvrage :

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 de 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 de proximité auprès des riverains et commerçants pour réduire la gêne et l'impact du chantier sur la vie locale.

3.4- Concernant les accès aux commerces de proximité

Considérant les observations relatives aux contraintes fortes que subiront les commerces de proximité durant la phase des travaux dues notamment aux difficultés d'accès, de stationnement pour les opérations de livraison, de chargement et de déchargement ;

La commission :

- *prend acte des dispositions envisagées pour remédier à la baisse éventuelle du niveau d'activité ;*
- *attire l'attention sur la nécessité de maintenir les accès aux commerces, de prévoir un stationnement ponctuel permettant de limiter les contraintes subies par les professionnels et de réaliser sur site une signalétique adaptée ;*
- *recommande qu'en liaison avec les services municipaux, une action de communication en direction des commerçants et des riverains des zones concernées soit réalisée avant le démarrage des travaux ; cette action détaillera les différentes dispositions prises pour limiter les contraintes.*

Réponse du maître d'ouvrage :

La communauté s'engage à mettre en œuvre, en phase travaux, toute disposition temporaire ou ponctuelle en terme de stationnement ou d'accès permettant de limiter l'incidence de ces travaux sur les activités professionnelles et si nécessaire l'installation d'une signalétique adaptée. Un dispositif de communication/médiation sera mis en place préalablement aux travaux de déviation de réseaux et d'infrastructures. Cette cellule de médiateurs sera à l'écoute des riverains et assurera l'information de l'activité et du calendrier du chantier en lien avec les services communaux.

3.5- Concernant le stationnement

Considérant les très nombreuses observations du public relatives au stationnement le long de la ligne et dans les rues adjacentes ; que ces observations rapportent des inquiétudes fortes tant pour les particuliers que pour les professionnels ; que pour les résidents ces inquiétudes sont liées à des préoccupations d'offre de stationnement sur la voie publique ou dans des parkings, de tarifs privilégiés, d'accès et d'éventuelles nuisances ; que pour les professionnels commerçants ou exerçant une activité de service, il s'agit de l'incidence des difficultés éventuelles de stationnement de proximité en lien direct avec l'activité commerciale et pouvant affecter le niveau de cette activité ;

Considérant que la problématique du stationnement a été prise en compte dans le projet par la création de parcs de stationnement supplémentaires ; que sur les secteurs commerciaux une compensation globale des places supprimées est réalisée avec un léger déport vers les poches de

stationnement ; que des places de stationnement résidentiel sont créées dans des parcs de proximité ;

Considérant toutefois que les incidences du projet sur le stationnement sont fortes ; qu'une approche pragmatique de résolution des problèmes déjà posés ou pouvant survenir, est de nature à améliorer l'acceptabilité globale du projet ;

Tenant compte de ces différents éléments,

La commission recommande avant les travaux :

- *qu'un examen des difficultés découlant des travaux soit effectué avec les professionnels et les services municipaux ; que soient recherchées des solutions permettant une exploitation commerciale dans des conditions de stationnement de proximité acceptables pour les opérations de livraison, de chargement et de déchargement et ce, sans obstruction de la voie publique ;*
- *qu'une concertation, à l'occasion en particulier de l'élaboration des plans de circulation, soit réalisée avec les services municipaux, les résidents et les éventuelles associations pour examiner les dispositions à arrêter, notamment les entrées sorties des parcs, les tarifs ou abonnements, le système de gestion d'alerte de fin de stationnement sur la voie publique, le stationnement prioritaire et toute disposition de nature à faciliter l'acceptabilité de la réduction sur la voie publique, de l'offre de stationnement automobile au profit d'un mode de transport en commun performant, non polluant et améliorant la qualité de vie.*

Réponse du maître d'ouvrage :

Des places de stationnement sont supprimées. Il est proposé de compenser cet impact d'une part en réalisant un meilleur suivi de la rotation des places situées au droit des commerces et ce afin d'augmenter le potentiel de clientèle de ceux-ci, et d'autre part en créant des parcs de stationnement « Charles Gruet » et « Nicolas Beaujon ».

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.

Un examen des conditions d'accès et de stationnement en phase travaux sera effectué en collaboration avec les communes et les professionnels concernés et des propositions seront faites pour permettre le stationnement de proximité en lien avec l'activité commerciale et de service sans gêne à la circulation.

3.6- Concernant les nuisances

3.6.1- Les nuisances sonores

Une campagne de mesures en 25 points de Bordeaux, du Bouscat et d'Eysines, a permis de déterminer l'état initial des nuisances sonores diurnes et nocturnes à proximité de la ligne et sur les voies de report du trafic.

Le maître d'ouvrage s'appuie sur des simulations calées par ces mesures pour indiquer le respect des

seuils de bruits ambiants autorisés.

Considérant les méthodes et les instruments de mesure assurant une bonne évaluation de l'impact du tramway et la campagne de mesures de confirmation qui sera effectuée après la mise en service ;

la commission suggère :

- **que le maître d'ouvrage intègre à sa communication une information à l'attention des riverains sur le bruit et l'évaluation de la nuisance.**

Réponse du maître d'ouvrage :

La communauté procédera à une information de l'état initial du bruit et l'incidence de l'infrastructure projetée, ainsi que sur la procédure de mesures acoustiques qui sera réalisée après mise en service (voir dossier mis à l'enquête pièce 6 chapitre 6.9.4)

3.6.2- Les nuisances vibratoires

Considérant :

- les retours d'expérience relatifs aux trois premières lignes ;
- les dispositifs amortisseurs de vibrations prévus selon l'éloignement des façades de l'axe des voies ;

La commission :

- **estime que les dispositifs envisagés sont de nature à atténuer et à limiter les effets vibratoires au seuil autorisé ;**
- **préconise une démarche de vigilance sur les conditions de pose de ces dispositifs ;**

Réponse du maître d'ouvrage :

La communauté a pris connaissance de ces observations et confirme qu'elle sera extrêmement vigilante au travers des travaux assurés par le maître d'œuvre, de l'obtention des objectifs de limitation des effets vibratoires sur les constructions.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Considérant :

- que l'aménagement tel que proposé permettra de desservir le quadrant nord ouest de l'agglomération bordelaise, constituera un mode de transport en commun en site propre du centre de Bordeaux au territoire du Haillan, traversant les communes du Bouscat, de Bruges et d'Eysines ;
- le consensus autour d'un mode de transport en commun en site propre diminuant les temps de trajet ;
- que l'intégration de la ligne D au réseau étoilé en cours de développement :
 - accompagnera le développement urbanistique communautaire et extra communautaire se substituant à de la circulation automobile ;
 - permettra, dans le long terme, de mettre en lien direct les grands équipements raccordés aux réseaux de transports nationaux et internationaux avec des usagers de villes périphériques à la CUB ;
- le caractère intermodal du tracé, en raison du nombre et du positionnement de stations assurant cette fonction ;
- que le tramway :
 - améliorera la qualité de l'air ;
 - permettra en dehors des heures de pointe, aux usagers de coupler les usages du transport en commun et de la bicyclette, ce qui favorisera les déplacements doux ;
 - facilitera le déplacement des personnes à mobilité réduite ;
 - amènera, pour une même utilisation de l'espace public, une capacité de transport plus importante qu'un mode de transport en bus à haut niveau de service ;
- que les études de simulation annoncent un bruit égal ou inférieur au bruit de la circulation actuelle automobile ;
- le potentiel foncier constitué par l'implantation actuelle des concessionnaires automobiles ;

Considérant :

- l'absence de consensus sur le déplacement des concessionnaires automobiles situés sur le parcours ;
- les changements d'habitudes et de cadre de vie imposés par l'implantation de la ligne D ;

- les modifications de circulation dans les quartiers traversés et les perturbations qu'elles pourront entraîner ;
- les adaptations aux conditions de stationnement consécutives à la création de la ligne D ;
- les impacts sur le commerce de proximité et leurs conséquences individuelles et sociales ;
- les conséquences individuelles et familiales de certaines acquisitions foncières ;

Considérant l'importance et la diversité des points rappelés précédemment, notamment les suggestions préconisations et recommandations, contenues dans les présentes conclusions ainsi que leur développement thématique dans le rapport ;

La commission émet :

Un AVIS FAVORABLE

à la DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE de la création de la ligne D du tramway de l'agglomération bordelaise.

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.

Réponse :

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.

Sur l'implantation des stations :

La commission RECOMMANDE :

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

Réponse :

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

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 ;

Réponse : 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

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

Réponse : 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 logement à proximité.

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 correspondance susceptibles de constituer un point de renforcement de l'offre de stationnement ;

Réponse : 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.

La capacité des parcs relais de surface pourra évoluer en élevant un ouvrage en superstructure en fonction de l'attractivité constatée. (voir dossier mis à l'enquête pièce 4 chapitre 1.6)

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

Réponse : 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.

Sur l'enquête publique et son déroulement :

La commission RECOMMANDE :

- que des dossiers aussi volumineux soient consultables sur Internet.

Réponse : Le maître d'ouvrage 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.

Fait à Bordeaux le 15 septembre 2011

D. DESPRES

J. VANHOVE
Président de la CE

C. BOUTES

**COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX
POLE MOBILITE
DIRECTION DES GRAND TRAVAUX ET
DES INVESTISSEMENTS DE DEPLACEMENT**

SERVICE MAITRISE D'OUVRAGE

Création de la ligne D

du tramway de l'agglomération bordelaise

**Communes de Bordeaux, Le Bouscat, Bruges
Eysines et Le Haillan**

**REPONSES APPORTEES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE
AUX OBSERVATIONS TRANSMISES
PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

- | | |
|--|--------------------------|
| - Observations registre Communauté urbaine de Bordeaux – page 2 – chapitre 3.1 | |
| - // // Bordeaux | - page 9 – chapitre 3.2 |
| - // // Bruges | - page 19 – chapitre 3.3 |
| - // // Eysines | - page 23 – chapitre 3.4 |
| - // // Le Bouscat | - page 27 – chapitre 3.5 |
| - // // Le Haillan | - page 45 – chapitre 3.6 |

3.1- Siège de la Communauté Urbaine de Bordeaux

N°	Date	Résidence – matérialité de l'observation	Commentaire de la CE
CU07	22/06	Association Vivement le TRAM Exprime un avis favorable à la réalisation du tramway. Toutefois le déposant note : - une grave erreur : le passage en voie unique au-delà de la ligne de ceinture SNCF au regard de l'augmentation future éventuelle du trafic et le coût éventuel très important de mise à double voie ultérieurement - S'étonne que de « <i>telles erreurs techniques puissent être commises</i> » <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> La Communauté prend acte de l'avis favorable	<i>La CE prend acte</i> <i>Observations transmises au MO</i> <i>Voir l'analyse thématique § 4.10</i>
CU10		Riverain de la rue Nicolas Beaujon - Bordeaux Mentionne que le tracé et les arguments invoqués lui paraissent pertinents Emet cependant les réserves suivantes concernant le parc de stationnement Nicolas Beaujon : - la hauteur (R+3), est trop importante et constituera, avec cette grande surface au sol, une « verrue » et une nuisance visuelle - de plus, la limitation de hauteur prévue au PLU doit être respectée (R+2) - le traitement des E/S doit être étudié de telle sorte que la rue Nicolas Beaujon ne devienne pas un boulevard (actuellement en sens unique depuis Croix de Seguey), soit les possibilités suivantes : - o E/S par la rue Croix de Seguey par insertion dans le flux entre deux tramways - o et/ou également par l'impasse des Cossus donnant sur les boulevards Porte à la connaissance de la MO la mise en vente par l'Etat de parkings rue du Palais Galien (incidence sur la capacité offerte rue Nicolas Beaujon) Demande : - qu'il soit tenu compte du stationnement résidentiel - s'il y a une modification envisagée du sens de circulation ou mise à double sens	<i>La CE prend acte</i> <i>La CE indique que le dernier immeuble (angle Croix de Seguey/Bd Pierre 1^{er}) atteint cette hauteur</i> <i>Voir l'analyse thématique § 4.6</i> <i>Informations transmis à la MO pour le plan de circulation. Voir l'analyse thématique du § 4.3</i> <i>Voir l'analyse thématique § 4.6</i> <i>Voir l'analyse thématique § 4.3</i>

CU10	suite	Réponse du maître d'ouvrage : <i>Chacun des parcs de stationnement fera l'objet d'un concours d'architecture afin de prendre en compte l'insertion dans le paysage urbain, en respectant le règlement du Plan Local d'Urbanisme communautaire</i> <i>Des études détaillées seront engagées après la signature de l'arrêté préfectoral de Déclaration d'Utilité Publique. Ces études permettront d'affiner, les plans de circulation établis en concertation avec les communes.</i> <i>Les entrées et sorties des parcs de stationnement sont liées à ces plans de circulation.</i> <i>La Communauté urbaine de Bordeaux exerce une « veille » sur les Déclarations d'Intention d'Aliéner sur le territoire communautaire et notamment le long et à proximité du projet de la ligne D du tramway.</i>	
CU13	04/07	Riverain de la rue Emile Zola – Bordeaux Exprime un avis favorable sur le projet et le tracé notamment en raison du développement prévisible des déplacements doux Pose cependant les questions suivantes : - maintien de la bande cyclable rue Fondaudège le long de la file de stationnement - développement des pistes cyclables sur l'ensemble des voies à proximité du jardin public et mise en « zone 30 » et double sens pour les cyclistes - examiner la possibilité de circulation sur la plate forme - maintien et développement les équipements cyclables sur les rues affectées par le report du trafic (rue d'Aviau, rue D. Johnston) - prévoir du stationnement pour les cyclistes tout au long du tracé Demande également le maintien des arbres place Ch. Gruet Réponse du maître d'ouvrage : <i>La Communauté urbaine de Bordeaux prend acte de l'avis favorable.</i> <i>Le projet doit prendre en compte les orientations du schéma directeur des itinéraires cyclables de la communauté.</i> <i>Lors de la phase opérationnelle des réunions de présentation avec les riverains et les associations seront planifiées afin d'apporter une réponse aux différentes remarques.</i> <i>Le réaménagement de la place Charles Gruet se fera avec une replantation d'arbres afin d'en conserver le caractère arboré.</i>	<i>La CE prend acte</i> <i>Voir l'analyse thématique § 4.9</i> <i>Tous ces éléments de questionnement sur les déplacements doux et notamment les déplacements à vélo sont transmis à la maîtrise d'ouvrage. Voir également l'analyse thématique § 4.9</i> <i>Transmis au MO</i>

CU14	08/07	Riverain de la rue Duplessy – Bordeaux Formule les observations suivantes : - Le souhait d'une disponibilité du dossier en des lieux accessibles facilement aux personnes à mobilité réduite - La protection et le maintien de la Maison du Marin et du Central Garage issu des ateliers Eiffel - L'établissement en concertation sur l'ensemble des quartiers concernés du plan de circulation - L'examen du projet alternatif de voie unique rue Fondaudège - Remise en cause du projet au profit de Caudéran Est notée également : - la possibilité d'utiliser l'espace Marie Brizard en tant que parking - la prise en compte insuffisante du patrimoine culturel <i>Réponse du maître d'ouvrage :</i> <i>Nous prenons acte de l'avis défavorable sur la proposition alternative de voie unique émis par la commission d'enquête dans ces conclusions et avis (chapitre 2.2.1).</i> <i>Concernant la prise en compte du patrimoine culturel, le projet sera soumis à l'accord préalable de l'architecture des bâtiments de France (pièce 6 chapitre 6.8.1) et un dossier sera présenté à la Commission Locale du Secteur Sauvegardé de Bordeaux.</i>	<i>Les lieux de consultation du dossier et de permanence sont des lieux répondant aux exigences de la réglementation. La demande d'autres lieux supplémentaires de proximité est transmise à la MO.</i> <i>La façade de la Maison du Marin est conservée. Voir aussi l'analyse thématique § 4.8</i> <i>Voir l'analyse thématique § 4.3</i> <i>Voir l'analyse thématique § 4.10</i> <i>Voir l'analyse thématique § 4.6</i> <i>Transmis au MO</i>
CU18	12/07	Riverain de la rue Duplessy – Bordeaux Indique : que les différents éléments récemment intervenus : - crise financière nécessitant d'autres choix avec un meilleur rapport coûts/bénéfices - orientations en matière d'énergie nucléaire - études comparatives avec d'autres villes utilisant la voie unique - recours en cours d'examen	<i>Eléments transmis au MO</i>
CU18	suite	devraient conduire à un moratoire et une remise en cause du	<i>Voir l'analyse thématique §</i>

		tracé, qu'il soulève de nombreuses interrogations : - le dossier financier est sous estimé pour un bénéfice incertain - une comparaison avec le corridor sud s'impose avant décision - la destination finale de Saint Médard devrait être préférée à Cantinolle en raison du potentiel important de population - le passage par un axe majeur de sortie de Bordeaux (Fondaudège) - les vibrations lors du chevauchement de l'aqueduc en pierre Propose pour un meilleur rapport coûts/bénéfices, le raccordement au réseau via les boulevards <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La Communauté a pris connaissance de cette observation</i>	4.10
CU19	13/07	M. Le Maire du Taillan Médoc Cette observation fait l'objet d'un dossier référencé annexe n° 3 du registre de la CUB. Ce dossier comprend : - une lettre du 20 juin signée de M. le Maire - un relevé des constructions de logements sociaux - une délibération du 31 mai 2011 du conseil municipal comportant une « motion pour la desserte du centre bourg du Taillan Médoc en TCSP » Dans son courrier M. Le Maire : - présente la motion votée à l'unanimité des élus - souligne aussi « <i>le succès de la mobilisation citoyenne témoignant de la forte attente des taillannais en ce sens</i> » - complète et annonce par ce courrier le dépôt d'une pétition et son contenu, objet de l'observation n° CU 25 ci-après Indique également et interroge à propos du parc relais de Cantinolle. Il lui semble sous dimensionné au regard des prévisions de fréquentation et du risque corrélatif de saturation <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La communauté prend acte de la délibération du conseil Municipal de la commune du Taillan Médoc concernant une « Motion pour la desserte du centre bourg du Taillan Médoc en TCSP »</i> <i>La capacité du parc relais de Cantinolle pourra évoluer en élevant une superstructure en fonction de l'attractivité constatée. (pièce 4 chapitre 1.6)</i>	Transmis à la MO Voir l'analyse thématique § 4.7

CU20	13/07	Président de la société d'encouragement de Bordeaux, Hippodrome du Bouscat Cette observation fait l'objet d'un courrier référencé annexe n° 4 du registre de la CUB. Dans son courrier le riverain : Interroge la maîtrise d'ouvrage sur l'accessibilité de l'hippodrome (public et transports de chevaux) durant les travaux et après la mise en service du tramway Indique : en cas de besoin, la possibilité d'une seconde entrée avenue d'Eysines, qui nécessiterait toutefois des travaux devant être pris en charge par la MO. Signale enfin l'éventuel problème de coexistence entre l'utilisation du parc relais « le sulky » mitoyen avec les box des chevaux de course (bruit et nuisances pouvant déstabiliser les chevaux) <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> La communauté prend acte de cette observation et s'engage à examiner en concertation avec la société d'encouragement de Bordeaux l'accessibilité à l'hippodrome (parcelles AR49 et AR51) avant et durant la phase des travaux et après la mise en service du tramway. Elle examinera également la coexistence entre le parc relais « Le Sulky » et les box de chevaux de course.	<i>Informations importantes transmises à la maîtrise d'ouvrage</i>
CU22	13/07	Riverain de la rue Ausone - Bordeaux Cette observation fait l'objet d'un courrier référencé annexe n° 6 du registre de la CUB. Dans son courrier l'association aborde les points suivants : « Dénonce le fait que les plans détaillés proposés n'intègrent pas les aménagements cyclables » Indique « qu'il est absolument nécessaire de permettre la circulation dans les deux sens pour les cyclistes au niveau de ces secteurs de commerces » (Fondaudège et barrière du Médoc) Attire l'attention sur le risque d'utilisation du terme « deux roues » pour qualifier les vélos car cela crée une confusion avec les motos Mentionne différentes annotations concernant notamment l'axe tramway : - l'insertion des cyclistes sur la plate forme selon les différentes largeurs et configurations - le partage de l'espace public avec les autres utilisateurs (notamment en cas de voie unique) - la réalisation d'un cheminement cyclable sur le passage supérieur de la rocade - un passage sécurisé pour le franchissement de la barrière du Médoc	<i>La CE :</i> - prend acte de l'ensemble des observations formulées concernant les déplacements à vélo sur le tracé du tramway - les transmet à la maîtrise d'ouvrage <i>Invite le lecteur à se reporter à l'analyse thématique § 4.9</i>

		Mentionne « <i>qu'il est important de donner la possibilité aux riverains de garer leur vélo de façon sécurisée</i> » et insiste sur l'insuffisance du nombre d'arceaux Attire l'attention sur l'absence de parcs vélos dans les parcs relais Conclut en indiquant que les déplacements à vélo doivent être considérés « <i>comme un élément de cohérence et de qualité du projet</i> » <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation.</i>	Voir l'analyse thématique § 4.7 et 4.9
CU23	13/07	Riverain de la rue Fondaudège - Bordeaux Pense qu'un moratoire sur le projet de tracé serait judicieux en raison : 1°) du coût des expropriations (commerçants de Tourny à Marie Brizard) et d'un constat identique pour la barrière du Médoc 2°) « <i>du manque de résidences importantes apportant une clientèle au tramway</i> » justifiant la demande de densification aux abords de la ligne du tramway Estime qu'un tracé situé plus au nord par Ravezies ou Sud par la barrière St Médard et Caudéran serait plus judicieux Exprime le souhait de conserver en l'état actuel la place Ch. Gruet Demande de surseoir au projet <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation.</i>	<i>La CE indique qu'aucune expropriation des commerçants n'est prévue au projet</i> <i>La CE prend acte</i> <i>Voir l'analyse § 4.10</i> <i>Transmis au MO</i> <i>idem</i>
CU24	13/07	Riverain de la rue Bernard Adour – Bordeaux Conseiller national de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) Cette observation fait l'objet d'un courrier référencé annexe n° 7 du registre de la CUB. Dans son courrier annexé par un riverain aborde les points suivants : - Estime que l'option de la rue Fondaudège est « <i>le seul tracé possible pour sortir de Bordeaux</i> » - Demande ensuite un changement de tracé au profit du corridor sud vers Saint Médard à partir d'une bifurcation par la rue Ulysse Gayon évitant ainsi l'impact de l'avenue de la Libération - Apporte des précisions sur les spécifications des matériels et des aménagements à réaliser pour une optimisation du projet <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation.</i>	<i>La CE prend acte</i> <i>Voir l'analyse thématique § 4.10</i>
CU24	suite		<i>Informations transmises à la MO</i>

CU26	13/07	Riverain de la rue Respord – Bordeaux Indique : - que le dossier d'enquête permet de voir que le tramway au-delà des boulevards n'a aucune justification socio-économique - qu'un TCSP avec des véhicules au look du tramway est la solution Estime que l'intérêt général doit passer avant l'intérêt particulier des élus qui souhaitent le tramway pour des raisons tenant à l'image Souhaite que la commission exprime un avis défavorable et préconise l'étude d'autres solutions avec des chiffres réalistes et non pas sous ou surdimensionnés Remet, à la CE en sa qualité de secrétaire de l'association TRANS'CUB 3 exemplaires originaux d'un document intitulé « Enquête publique sur la ligne D de tramway, contribution de : - TRANS'CUB, association agréée de protection des consommateurs - AQUITAINE ALTERNATIVES, association agréée de protection de l'environnement - 5, rue Tautzia - Bordeaux Le document (29 p. et 6 annexes numérotées de 2 à 7c) constitue l'annexe 9 du registre d'enquête de la CUB Les deux associations ont été reçues, à leur demande, par la CE le 13 juillet au matin en dehors des heures de permanence. Elles ont présenté et commenté le document déposé par un riverain Le document aborde le contexte général du transport communautaire, fait un point sur les expériences d'autres villes, détaille les besoins du quadrant NO et l'analyse socio-économique Sont en particulier évoquées des questions sur les aspects suivants : - la priorisation et stratégie à l'horizon 2050 en matière de transport collectif - la justification des objectifs de développement de l'offre - la nécessité d'un bilan des résultats des phases 1 et 2 et une étude comparative avec d'autres villes - le plaidoyer pour le BHNS au-delà des boulevards eu égard à la densité et aux deux (nord et sud) couloirs à desservir - la critique de l'analyse socio-économique présentée à l'enquête En conclusion les deux associations contestent l'utilité publique du projet et demandent à la Commission d'émettre un avis défavorable	<i>La CE prend acte</i> <i>Voir l'analyse thématique § 4.10</i> <i>Transmis au MO</i> <i>La CE prend acte</i> <i>S'agissant des différents points évoqués la commission demande au lecteur de se reporter aux analyses thématiques du paragraphe 4 de son rapport.</i>
CU26	suite		

		<u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> La communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation.	
CU27	13/07	Riverain de la rue Rosa Bonheur – Bordeaux Exprime un avis favorable au projet Indique son souhait d'une meilleure desserte des nombreuses institutions situées entre la place Marie Brizard et la barrière du Médoc (France 3, Maison de retraite, foyer des jeunes, etc.) <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> La communauté prend acte de l'avis favorable	<i>La CE prend acte Toute fois, la CE considère qu'une station supplémentaire au niveau de la rue Calvé est difficilement envisageable Information communiquée au MO. Voir également l'analyse thématique § 4.16</i>

3.2- Relevé Mairie de Bordeaux

N°	Date	Résidence – matérialité de l'observation	Commentaire de la CE
BX01	31/05	Riverain de la rue Nicolas Beaujon - Bordeaux demande que soit précisée : - la situation exacte du Parc public, en particulier les entrées et sorties - la prévision éventuelle d'un aménagement de la voirie de l'ensemble du secteur indique qu'à sa connaissance des commerçants de l'avenue de la Libération au Bouscat souhaiteraient un déplacement de la station à leur profit, désire être informé sur les incidences éventuelles de ce déplacement sur le parc public Nicolas Beaujon ? Signale que le flux des voitures sur le croisement Croix de Seguey / Ulysse Gayon n'est pas clair et devrait faire l'objet de précisions Adressera un courrier à la Commission <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> Les études détaillées élaborées suite à l'arrêté de DUP permettront d'affiner l'accès au parc de stationnement Nicolas Beaujon qui sera lié au plan de circulation. L'implantation définitive des stations sera arrêtée après la réalisation de ces études.	<i>La position du parc figure sur la pièce 9 (modification PLU) Ces informations seront diffusées par le MO au fur et à mesure de leur élaboration Voir analyse thématique §4.16</i> <i>Il ne semble pas que cette délocalisation éventuelle puisse avoir une incidence sur le parc public Nicolas Beaujon Voir analyse thématique §4.3 La CE prend acte</i>

BX15	-	Riverain de la rue du Puits Descazeaux – Bordeaux souligne une insuffisance dans la présentation des aménagements impactant la place Charles Gruet et l'Hôtel de Bruyas et signale « <i>la destruction de six immeubles dont deux fort intéressants sur un plan historique et architectural</i> », regrette l'absence de référence à l'étude effectuée dans le cadre du classement UNESCO ainsi qu'à la pétition organisée sur Internet sur les points précités, juge le dossier de présentation « <i>technico-administratif, lourd, froid et inhumain</i> », s'interroge sur les suites données aux observations consignées sur les registres d'enquête commentaire particulier de la CE : Le déposant reçoit un commentaire dans le rapport d'enquête en regard du relevé de ses observations. <i>Au cours des permanences il a pu recevoir également une réponse orale de la part du CE présent.</i> <i>Le rapport de la CE est remis à l'autorité qui a diligenté l'enquête, le préfet de département en l'occurrence.</i> <i>Celui-ci transmet une copie au maître d'ouvrage précisant ses remarques éventuelles sur le projet en vue de l'élaboration du projet définitif qui sera soumis à l'approbation de l'instance délibérante avant transmission à l'autorité en charge de la promulgation de la DUP.</i> <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation</i>	<i>Voir analyse thématique §4.2</i> <i>L'Avant Projet Détaillé précisera les aménagements</i> <i>Ces préoccupations ont été prises en compte par le MO</i> <i>Le dossier doit répondre à de nombreux critères réclamant des développements spécialisés</i>
BX20	17/06	Riverain de la place Charles Gruet –Bordeaux, Gérant de la SCI CHARRON Central Garage exprime le désir absolu de conserver son bien et surtout le garage, commerce de proximité en Centre Ville depuis 1898 (4000 clients) insiste sur la précarisation de ses dix salariés, signale les potentialités des locaux Marie-Brizard proches, s'étonne « <i>du manque total d'information</i> » et de concertation sur ce projet et l'expropriation envisagée dépose (Annexe 1 au registre) la copie d'un courrier adressé à la CUB le 23 mai 2011, complétant les observations portées sur ce registre. dépose la copie d'une lettre adressée à M. le Maire de Bordeaux dans laquelle il : - rappelle l'impact du projet sur la vie économique et sociale sur le secteur de la place Charles Gruet et notamment sur le patrimoine immobilier et l'emploi que représente le	<i>Egalement déposant de l'obs. BX 52</i> <i>Le MO interrogé par la CE sur ce dossier ayant des incidences importantes indique que des contacts ont été établis durant la phase de concertation</i> <i>Sur les différents aspects soulevés par cette observation, le lecteur est invité à se</i>

		Central Garage, - signale les implantations possibles de parking au 7 rue Fondaudège (sortie rue Hustin) ainsi que sur le « grand terrain vague situé derrière les installations Marie-Brizard ». Commentaire particulier de la CE relatif à la matérialité de cette observation <i>Un riverain a exprimé un avis formel au cours de l'enquête</i> <i>La CE attire l'attention sur l'intérêt de l'activité et de la construction et rappelle les alternatives suggérées par ce même riverain</i> <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation.</i> <i>Le projet soumis à l'enquête prévoit un parc de stationnement Place Charles Gruet, un emplacement réservé de superstructures inscrit au PLU grève les parcelles KT 106 en partie et KT 11</i>	<i>reporter au développement du rapport de la CE (§ 4.1. et 4.5.)</i>
BX21	17/06	Résidente et commerçante de la rue Fondaudège constate avec étonnement que les réunions de concertation se sont réduites à une information sur des projets non définitifs et qu'il n'a pas été tenu compte des remarques et avis exprimés, souhaite être informée sur le plan de circulation prévisionnel intégrant les quais complétant la consignation portée sur le registre par un commentaire oral attire l'attention sur les livraisons (approvisionnements et expéditions) et les stationnements temporaires découlant de ses activités commerciales. <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La communauté s'engage à affiner les plans de circulation en concertation avec les communes et à conduire des actions de communication/médiation pour informer l'ensemble des acteurs.</i> <i>Des études détaillées seront réalisées en collaboration avec la commune de Bordeaux et les professionnels concernés sur le stationnement en lien avec l'activité commerciale et de service.</i>	<i>Voir analyse thématique §4.1</i> <i>La concertation est destinée à informer sur les objectifs du projet et à recevoir remarques et avis. En raison de leur diversité ceux-ci ne peuvent pas tous être satisfaits</i> <i>Voir analyse thématique §4.3. Ce document n'est pas encore arrêté</i> <i>Cette observation sera portée à la connaissance du Maître d'Ouvrage</i> <i>Voir analyse thématique §4.5</i>

BX22	17/06	Riverain de l'avenue de Tivoli - Le Bouscat Riverain du Pas Borelle - Le Bouscat signalent sur le territoire de la commune du Bouscat l'existence non répertoriée dans le dossier d'un parking proche de la barrière du Médoc, propose de l'utiliser pour accroître la capacité du parking « Denis », souhaitent que les accès à certains parkings actuellement gratuits (par exemple stationnement « Denis »), le demeurent souhaitent savoir si le choix du sens unique à la barrière du Médoc a fait l'objet d'une étude d'impact sur la fréquentation des commerces riverains de la ligne D soulignent que les espacements des stations entre celle de la « Barrière du Médoc » et celle des « Ecus » paraissent trop importants pour les résidents et les futurs utilisateurs appartenant à la catégorie d'âge des séniors ou des personnes à mobilité réduite, souhaitent connaître les freins à un rééquilibrage des distances entre les stations « Calypso », « Mairie du Bouscat » et « Les Ecus » souhaitent disposer en complément des éléments fournis par le dossier d'une information à caractère technico-économique sur le choix des dispositifs d'amortissement du bruit et des vibrations s'interrogent sur les possibilités offertes par ces dispositifs pour la prise en compte d'une évolution éventuelle du bâti (densification R+2 ou R+3) à l'horizon 2020 voire plus. souhaitent être informés sur les projets de stationnement payant (horodateurs) dans le périmètre « Avenue du Médoc, Barrière du Médoc, Avenue d'Eysines, Rue Pasteur » souhaitent « une dernière réunion de concertation publique sur le projet arrêté et ses conséquences »	<i>Ce parking est répertorié dans la capacité de stationnement du secteur.</i> <i>Il s'agit d'un parc CUB</i> <i>Voir analyse thématique §4.15</i> <i>Les stations sont espacées d'environ 600 m ce qui réclame des trajets de moins de 300 m le long de la ligne.</i> <i>Le positionnement des stations découle de l'analyse des conditions d'exploitation</i> <i>Le choix des dispositifs d'amortissement se fait lors des études détaillées.</i> <i>L'attention du MO sera attirée sur cette remarque</i> <i>Ces dispositions ne sont pas encore arrêtées</i> <i>Le bilan de concertation a été validé par la délibération du 10 juillet 2009</i>
BX22	suite	Réponse du maître d'ouvrage : La communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation	
BX24	17/06	Riverain de la Rue Nicolas Beaujon - Bordeaux expriment le vœu que l'implantation de la ligne, dont l'utilité publique leur semble évidente, n'engendre pas de nuisance aux résidents de la barrière du Médoc, souhaitent être informés sur : - le plan de circulation prévisionnel des rues situées autour de la Croix de Seguey.	<i>Voir analyse thématique §4.14</i> <i>Voir analyse thématique §4.3</i>

		- la date de mise en service du parking situé 163 rue de la Croix de Seguey. Précédera-t-elle celle de la mise en service de la ligne ? - l'usage éventuel de l'« impasse des Cossus » comme accès - les places réservées aux résidents - la persistance d'un parking gratuit rue Nicolas Beaujon Réponse du maître d'ouvrage : Le parc de stationnement « Nicolas Beaujon » fera l'objet d'un concours d'architecture afin de prendre en compte l'insertion dans le paysage urbain, en respectant les règles d'urbanisme. L'accès à ce parking par l'impasse Cossus sera examiné en liaison avec les plans de circulation.	<i>Décision non arrêtée</i> <i>L'hypothèse d'une mise en service préalable a été évoquée par le MO</i> <i>L'usage de l'impasse des Cossus sera lié au plan de circulation</i> <i>Voir analyse thématique §4.6</i> <i>Les modalités tarifaires ne sont pas encore arrêtées</i>
BX25	17/06	Riverain de la rue du Jardin Public - Bordeaux estime les stations trop espacées, souhaite l'étude de faisabilité d'implantation d'une station entre la rue Boudet et la Place Tourny (correspondances tram-bus) Réponse du maître d'ouvrage : La communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation	<i>Voir analyse thématique §4.16</i> <i>L'attention du MO sera attirée sur ce point</i>
BX26	17/06	Riverain de la rue David Johnson- Bordeaux s'interroge sur la nécessité de défigurer la place Charles Gruet, d'enlever l'immeuble des marins	<i>La CUB aurait en projet l'acquisition de l'immeuble ENIM. Le réaménagement de la place Charles Gruet se fera avec replantations afin d'en conserver le caractère arboré. Le site est encore exploité. En cas d'opération immobilière, la CUB ferait l'acquisition d'un certain nombre de places de stationnement à usage du public. La problématique du stationnement est une préoccupation majeure du MO</i>
BX26	suite	se demande pourquoi la CUB et la Mairie, n'acquièrent pas les immeubles « Marie Brizard » à des fins de parking s'inquiète du report inéluctable du problème de stationnement de la Rue Fondaudège sur les rues adjacentes estime que la problématique parking est insuffisamment ou mal traitée	

		Réponse du maître d'ouvrage : <i>Le bâtiment constituant l'hôtel particulier (façade incluse) ENIM, la Maison du Marin est préservée</i> <i>L'élaboration des études détaillées permettra d'affiner la problématique du stationnement.</i>	La CE prend acte
BX30	28/06	Riverain de la rue Fondaudège – Bordeaux Demande à ce que plusieurs études soient versées au dossier d'EP (études préliminaires réalisées par Egis Rail / études d'évaluations socioéconomiques réalisées par Egis Rail / étude de circulation réalisée par Egis mobilité / expertise sur les commerces réalisée par Cercia) Estime qu'il manque au dossier - une étude portant sur l'impact des vibrations occasionnées par le tramway - un plan de circulation automobile après travaux - une étude sur l'accidentologie des lignes A B C - une étude d'impact sur la vie de quartier, sur l'activité économique Pense que les mesures prises pour la sécurité des usagers, des riverains ne sont pas assez développées, Signale que l'indemnisation des effets temporaires est envisagée pour les seuls commerçants - quid des propriétaires et des propriétaires bailleurs ? Met en cause la rentabilité du projet.	A également déposé l'observation référencée BX 58 La CE prend acte de cette demande, transmise au MO L'analyse de l'impact du réseau sur les déplacements est présentée p 185 de la pièce 6 L'ensemble des points abordés par le déposant est abordé en analyse thématique dans le rapport de la CE. Le lecteur est invité à s'y reporter
(BX 58)		Dépose un courrier de 6 pages présentant un tramway accidentogène et générateur de nuisances et concluant par « Le tramway une mode qui coûte cher (cf. Guy Flesselles et Michel Carmona) » appuyé par une liasse de documents comprenant 138 pages, Le document d'accompagnement produit par le déposant (6 pages) a pour objectifs de démontrer : « Le caractère accidentogène du tramway et l'insécurité engendrée par le projet L'absence de mesures prises pour réduire les nuisances sonores et vibratoires L'analyse viciée de l'impact économique et financier engendré par ce cheminement ferroviaire » exprime un avis défavorable au projet.	La CE prend acte
BX30	Suite	Commentaire particulier de la CE sur la matérialité de cette observation : La CE souligne la contribution intéressante que constituent les informations contenues dans ce dossier, lequel est composé de différents documents, notamment : le tramway des années 50 (pages 4 à 20), approche historique fournissant quelques clefs sur l'acceptabilité à un siècle de	La CE prend acte Voir le développement ci-contre

BX30	suite	distance du tramway un relevé (pages 29 à 102) des mentions sur Internet traitant du réseau TBC et triées sur différents mots et critères dont celui d'accident. selon la même méthode de compilation d'éléments épars regroupés et d'appel à participation avec l'outil Internet, figurent également des informations traitant de l'acceptabilité du tramway dans différentes villes, approchées sous l'angle des nuisances sonores en fin de dossier (p. 137) est mentionné un extrait de mémoire en défense relatif à un recours devant le Tribunal administratif de Bordeaux. Ce document traite du cadencement projeté de la ligne de tramway pour la rue Fondaudège. S'agissant du caractère accidentogène du tramway : sans contester le relevé effectué par le déposant, la CE indique que ce caractère ne peut se déduire implicitement sans rechercher les causes, le contexte et les circonstances exactes. Au regard des observations écrites ou orales, il est exact que ce mode de transport en site propre en milieu urbain avec l'obligation, de franchissement de voie ferrée, du partage de l'espace et de la voie publics peut produire au début une gêne déstabilisante pouvant s'apparenter à un sentiment d'insécurité. Pour autant, la CE observe que le tramway comme tout mode de transport individuel ou collectif oblige ses utilisateurs à respecter les règles de sécurité et de partage de l'espace public Sur les nuisances sonores et vibratoires : La CE ne s'estime pas compétente pour apprécier en expertise les arguments développés. Elle relève toutefois que le dossier soumis à l'enquête est : - sur le thème du bruit, complété par une annexe spécifique à laquelle elle invite à se reporter - sur celui des vibrations, complété par une information sur les systèmes d'amortissement envisagés qui figure à la page 5 de la pièce 4 - s'agissant de la vitesse du tramway, elle est fixée par des considérations de confort et de sécurité des passagers et non par des objectifs de vitesse commerciale moyenne Sur l'impact économique et financier : <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> La communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation	Sur ces différents points la CE transmet ces éléments au MO Voir l'analyse de la thématique § 4.11 et 4.15.
BX32	23/06	Riverain de la rue de Lyon – Bordeaux s'oppose à la démolition de l'immeuble de la place Charles Gruet pour y construire un parking, développe son argumentaire sur une page dactylographiée.	La Maison du Marin devrait être conservée

		Réponse du maître d'ouvrage : Le bâtiment constituant l'hôtel particulier (façade incluse) ENIM, la Maison du Marin est préservée	
BX33	-	Riverain de la Rue Fondaudège - Bordeaux compare négativement le nombre d'arrêts de bus (8) avec ceux du tramway (2), en signale l'impact sur les usagers du 3^{ème} âge, signale que les ruines du Palais Galien mériteraient un arrêt à son nom Réponse du maître d'ouvrage : La communauté prend note de la demande de donner le nom « Les ruines du Palais Gallien » à un arrêt du Tramway	Voir analyse thématique §4.16 Cette proposition est portée à la connaissance du MO
BX34	-	Riverain de l' allée des Marronniers- Bordeaux pense que la ligne D aura un impact négatif sur l'animation des rues traversées prévoit la disparition des commerces de ces rues attire l'attention sur la « défiguration » de la place Charles Gruet consécutive à la transformation de l'Hôtel de la Marine (CE : Maison du Marin) et à la création d'une station provoquant la perte du « berceau végétal » entourant la fontaine, indique qu'un riverain de la rue Georges Mandel partage son point de vue	Voir analyse thématique §4.15 L'immeuble devrait être préservé et le caractère arboré de la place conservé
BX34	suite	Réponse du maître d'ouvrage : Le bâtiment constituant l'hôtel particulier (façade incluse) ENIM, la Maison du Marin est préservée Le réaménagement de la place Charles Gruet se fera avec une replantation d'arbres afin d'en conservé le caractère arboré.	
BX47		Riverain de la rue Nicolas Beaujon - Bordeaux se réjouit de la création de la nouvelle ligne du tramway, exprime ses inquiétudes en tant que riverain : - insiste sur la destruction de l'homogénéité architecturale du quartier consécutive de la création du parking prévu rue Nicolas Beaujon (120 places minimum) - propose d'utiliser l'impasse des Cossus comme accès au parking (entrées et sorties) la rue Nicolas Beaujon étant une rue résidentielle et calme, - signale la mise en vente par l'Etat de parkings rue du Palais Gallien - souhaite que des places soient réservées aux riverains - s'inquiète de la présence dans le sous-sol de vestiges à préserver et d'un aqueduc sans doute trop fragile pour	Le parking répondra aux règlements d'urbanisme en vigueur Voir analyses thématiques §4.3 et 4.5 Information transmise au MO Voir analyse thématique §4.6 La présence des vestiges et des

		supporter le poids des parkings espère disposer pour ses voisins et lui-même d'une information complète et transparente sur ces différents points avant toute décision définitive <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>Le parc de stationnement « Nicolas Beaujon » fera l'objet d'un concours d'architecture afin de prendre en compte l'insertion dans le paysage urbain, en respectant les règles d'urbanisme qui concerne également l'aqueduc du Taillan l'accès à ce parking par l'impasse Cossus sera examiné en liaison avec les plans de circulation.</i>	canalisations est connue. Les masses des ouvrages ne se reportent pas sur les vestiges ni sur les canalisations. Transmis au MO
BX48	12/07	Riverain du chemin de la lagune plate - Le Taillan-Médoc souhaitent que la ligne D soit prolongée jusqu'au centre du Taillan-Médoc <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette demande qui correspond à un autre projet de Transport en commun en site propre (T.C.S.P.)</i>	Voir le commentaire de l'observation n° LH 08 avec laquelle elle est regroupée
BX54 BX54	13/07 suite	Riverain de la rue de la Croix de Seguey - Bordeaux s'inquiète de la préservation de l'accès à son garage, utilisé par deux voitures, compte tenu des besoins de son épouse handicapée s'interroge sur les possibilités de livraison de fuel par citernes routières. <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La Communauté urbaine de Bordeaux s'engage à examiner en associant le riverain, les possibilités de maintenir l'accès à son garage et les mesures d'accessibilité en faveur des personnes à mobilité réduite.</i> <i>La Communauté urbaine de Bordeaux confirme la prise en charge de la totalité des frais de passage au gaz en cas d'impossibilité de livraison de fuel par citernes routières.</i>	Voir analyse thématique §4.6 Le Maître d'Ouvrage prend à sa charge la totalité des frais de passage au gaz en cas d'impossibilité de livraison de fuel
BX59	13/07	Riverain de la rue Fondaudège – Bordeaux constatent le manque de précision sur les aménagements de la place Charles Gruet,	Les études détaillées des aménagements nouveaux n'ont pas encore été menées. La coupe de principe présentée p12 de la pièce 4 du dossier de présentation montre que son caractère

		souhaiterait disposer d'informations plus complètes sur le plan de circulation entre la rue Fondaudège et la rue Lafaurie Monbadon ainsi que l'accès au parking (entrée et sortie) , s'inquiètent d'une réalisation qui s'annoncerait différente des plans présentés proposent une voie unique dans la rue Fondaudège et la 1^{ère} partie de l'avenue du Médoc souhaitent des trottoirs larges <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> La Communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation. Le réaménagement de la place Charles Gruet se fera avec une replantation d'arbres afin d'en conserver le caractère arboré.	<i>arboré sera conservé.</i> <i>Voir analyse thématique §4.3</i> <i>La DUP porte sur l'emprise du projet. L'Avant Projet Détaillé (APD) précisera le détail des aménagements à réaliser</i> <i>Voir analyse thématique §4.10</i> <i>Demande transmise au MO</i>
BX62	05/07	Riverain de la rue Fondaudège –Bordeaux dans un courrier déposé en mairie regrette la perte de patrimoine architectural conséquence du projet de démolition des immeubles ENIM et Central Garage ainsi que l'abattage des arbres en bordure de la rue Fondaudège, met en exergue les difficultés occasionnées lors des travaux par la présence dans le sous sol de vestiges gallo-romains et des réservoirs d'eau, redoute les conditions de vie imposées par les travaux et l'exploitation de la ligne : livraisons, interventions des artisans (ravalement de façade, divers travaux, déménagements, ...) Constatant des fermetures de magasin rue Fondaudège s'inquiète de la pérennité du commerce de proximité, des emplois perdus et de la qualité de vie du quartier, considère comme « surréalistes » et accidentogènes les conditions de circulation futures signale l'inquiétude créée chez les habitants des rues adjacentes par les nouvelles conditions de circulation et stationnement générées par le tracé, constatant que le réseau de bus mis en place « <i>depuis février 2010 a été très intelligemment conçu</i> » suggère pour les bus: « <i>qu'ils roulent propres</i> », qu'ils circulent en « <i>couloir réservé</i> », que leur fréquence soit augmentée (utilisation possible de véhicules de moindre capacité) promeut l'utilisation de véhicules électriques s'interroge sur « <i>l'acharnement</i> » porté sur ce tracé générateur de nuisances et destructeur du cadre de vie qui « <i>en fin de compte coûterait très cher au contribuable</i> ».	<i>Immeuble conservé.</i> <i>Voir analyse thématique §4.13</i> <i>Le sous-sol est connu du MO</i> <i>Voir analyse thématique §4.4</i> <i>Voir analyse thématique §4.15</i> <i>La CE prend acte</i> <i>Voir analyses thématiques §4.3 et 4.6</i> <i>Voir analyse thématique §4.10</i> <i>Le projet dépend de facteurs s'opposant parfois</i> <i>Voir analyse thématique §4.14</i> <i>La CE prend acte</i>

		Réponse du maître d'ouvrage : Le bâtiment constituant l'hôtel particulier (façade incluse) ENIM, la Maison du Marin est préservée L'élaboration des études détaillées permettra d'affiner la problématique du stationnement. La communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation	
--	--	---	--

3.3- Mairie de Bruges

N°	Date	Résidence – matérialité de l'observation	Commentaire de la CE
BR 08	22/06	Riverain de la rue Max Coyne - Le Bouscat pour le compte de Riverain de la route du Médoc Expose des éléments concernant : - L'acquisition foncière sur la propriété et en particulier l'emprise exacte - Le tracé et notamment les aménagements de déplacements doux - Indique le dépôt prochain d'un dossier	<i>Egalement déposant des observations n° BR32 et LB70</i>
BR 08 (BR 32)	suite	Signale faire un complément de l'obs. BR 08 par un complément d'une page recto verso. Estime que la durée de mise à disposition du dossier est trop courte, et les dates de permanence des commissaires enquêteurs inadaptées Constata que le CE n'a pas d'élément de réponse concernant les expropriations. S'étonne d'expropriations exclusivement du côté Bruges, Propose des alternatives de type voie unique, et une seule voie cyclable pour éviter les emprises foncières. S'inquiète du budget de ce projet	<i>Ce point sera précisé lors de l'EP parcellaire. Voir analyse thématique §4.8 et §4.9</i> <i>Le dossier est resté à disposition du public durant 6 semaines aux heures d'ouverture des mairies. Chaque commissaire enquêteur a assuré 7 permanences soit plus de 80 heures au total : cf. arrêté préfectoral de mise en enquête</i> <i>Cf. ci-dessus : au-delà d'un simple énoncé de la procédure, la CE ne dispose pas des éléments (parcellaire exact en particulier)</i> <i>Voir analyse thématique §4.8</i> <i>Voir analyse thématique §4.10 traitant de la voie unique</i> <i>La CE prend acte de cette</i>

(LB 70)		Suggère de faciliter aux riverains l'accès à leur propriété (sens de circulation) S'inquiète des conséquences et des nuisances induites par les travaux pour sa mère âgée Regrette que l'étude d'impact n'ait pas porté sur les rues situées entre l'Avenue de la Libération et l'Avenue de Tivoli car : - elles comportent peu de garages privés - elles ont vu leur capacité de stationnement réduite par l'alternance « gauche-droite » destinée à créer des chicanes de ralentissement (rues A. Courbet ou Marceau par exemple) - elles sont parfois à double sens de circulation. Pressent de sérieuses difficultés de circulation et de stationnement <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> La communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation	<i>requête sans doute incompatible avec la sécurité de la circulation</i> <i>Transmis au MO pour avis</i> <i>Voir analyse thématique §4.12 et §4.14</i> <i>Voir l'analyse thématique § 4.10</i> <i>La CE prend acte et transmet au MO</i>
BR17	29/06	Riverain de la rte du Médoc – Bruges Annexent un document de 5 feuillets au registre. S'inquiètent de la possibilité de parking pour leur clientèle et suggèrent la préemption par la mairie de la parcelle AZ 142 (en vente actuellement) afin d'y aménager une poche de stationnement S'interrogent sur l'impact des travaux sur leur chiffre d'affaires et leur éventuelle indemnisation S'interrogent sur un alignement éventuel sur leur propriété et de combien Si alignement : où pourront être installés l'accès à mobilité réduite, les enseignes lumineuses, comment se feront les livraisons Suggèrent une acquisition foncière de préférence de l'autre côté de la rue S'inquiètent des conséquences de la plateforme du tramway (ondes électromagnétiques induites, résonnances au sol, délais d'intervention des services de secours, ..)	<i>Transmis au MO pour information</i> <i>Une commission d'indemnisation amiable a été créée afin d'aider les commerçants durant la période des travaux Voir analyse thématique § 4.15</i> <i>Une zone d'acquisition foncière semble impacter la propriété. Ce point sera précisé lors de l'EP parcellaire. Voir analyse thématique §4.8</i> <i>Transmis au MO</i> <i>Le sujet est traité dans le dossier pièce 4 page 5 : en fonction de la distance « axe de la voie de tramway – habitation » une pose de voie avec amortissement vibratoire</i>

		Se navrent de l'utilisation des fonds publics (travaux réalisés récemment sur la route du Médoc) Estiment le dossier et la procédure non transparents et sans concertation <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> La Communauté se renseigne sur la vente de la parcelle cadastrée AZ 142. Après l'arrêté de DUP, des études détaillées seront élaborées ce qui permettra de définir exactement les emprises à acquérir.	<i>adapté sera effectuée.</i> <i>La phase de concertation prévue dans les textes a eu lieu jusqu'en 2009 où le conseil communautaire a entériné le projet (tracé et mode utilisé). La publicité réglementaire inhérente à l'enquête publique actuelle a été correctement réalisée, le dossier était consultable durant les heures d'ouverture des mairies pendant 6 semaines entre le 30 mai et 13 juillet.</i>
BR24	08/07	Riverain de la rte du Médoc – Bruges Se demande pourquoi la CUB et ses élus n'ont pas proposé aux distributeurs automobiles de déménager loin de l'axe emprunté par le futur tramway – incompatible avec l'activité. Les terrains laissés vacants pourraient servir à de la densification urbaine (qui justifierait le passage du tramway). Les futures indemnités dues aux distributeurs automobiles vont être très lourdes. Des conséquences importantes en termes d'emploi vont être ressenties. Les activités vont devoir rester et les contraintes inhérentes à la profession devront côtoyer le tramway et ses travaux (quotidiennement 2 camions 38 tonnes, 1 camion 19 tonnes, 2 à 3 portes chars déversent leurs voitures en stationnant sur le domaine public 30 minutes pour 8 voitures). En conséquence, Le riverain demande de prévoir des refuges afin de ne pas gêner le trafic lors de ses déchargements. <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> 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.	<i>La CE considère que le projet d'insertion du tramway semble difficilement compatible avec le maintien des activités des concessionnaires automobiles, disséminées le long de l'av de la libération. La CE recommande au MO une attention toute particulière à cette problématique, également abordée dans l'analyse thématique §4.11</i>

BR25	08/07	Riverain de l'av de la Libération – Le Bouscat Se demande pourquoi la CUB et ses élus n'ont pas proposé aux distributeurs automobiles de déménager loin de l'axe emprunté par le futur tramway – incompatible avec l'activité. Les terrains laissés vacants pourraient servir à de la densification urbaine (qui justifierait le passage du tramway). Les futures indemnités dues aux distributeurs automobiles vont être très lourdes. Des conséquences importantes en termes d'emploi vont être ressenties. Les activités vont devoir rester et les contraintes inhérentes à la profession devront côtoyer le tramway et ses travaux. En conséquence, Mr Palau demande de prévoir des refuges afin de ne pas gêner le trafic lors de ses déchargements. <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>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.</i>	<i>La CE considère que le projet d'insertion du tramway semble difficilement compatible avec le maintien des activités des concessionnaires automobiles, disséminées le long de l'av de la libération. La CE recommande au MO une attention toute particulière à cette problématique, également abordée dans l'analyse thématique §4.11</i>
BR27	08/07	SN Brudis Leclerc Dépose un courrier de 10 pages : Alerte les pouvoirs publics sur la conservation patrimoniale nécessaire des entrées en pierre de taille, incompatible avec la zone d'acquisition foncière prévue S'inquiète des conséquences négatives sur le chiffre d'affaire du magasin Leclerc et des répercussions sociales (180 salariés) S'inquiète des conséquences en terme de sécurité pour la clientèle, les livraisons, le personnel durant la phase travaux et demande la possibilité d'ouvrir leur réception à 6h00 (au lieu de 7h00) pour les livraisons (260 camions hebdomadaires) <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La Communauté s'engage à conserver et à déplacer au nouvel alignement les deux entrées en pierre de taille.</i>	<i>Transmis au MO pour action</i> <i>Voir analyse thématique § 4.15</i> <i>Voir analyse thématique § 4.12</i>

3.4- Mairie d'Eysines

N°	Date	Résidence – matérialité de l'observation	Commentaire de la CE
EY23	21/06	Riverain av de Picot ET Riverain de la Rue des Vignes-EYSINES Propriétaire d'un terrain donnant d'un coté av de Picot et de l'autre av des Vignes, il s'interroge sur la possibilité d'alimenter sa résidence principale (Rue des Vignes) directement par cette rue – actuellement sa résidence est reliée à l'av de Picot (eau, électricité, eaux usées, ..) – lors des travaux de réseaux. <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La Communauté prend acte de cette demande qui sera examinée lors de la phase opérationnelle.</i>	<i>Situation signalée au MO. Option à approfondir avec le MO dans la cadre des travaux sur les réseaux</i>
EY24	21/06	Riverain de la rue du Tronc du Pinson -Eysines Demande s'il est possible (lors des travaux de dérivation des réseaux) d'enterrer les fils (électriques téléphoniques) par la même occasion signalant un poteau électrique gênant la visibilité <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La Communauté urbaine de Bordeaux prend acte de cette requête qui sera examinée lors des travaux concernant les réseaux.</i>	<i>Situation signalée au MO.</i>
EY25	21/06	Anonyme s'interroge sur le pourquoi de ce tracé alors que d'autres épargnent le bâti, demande s'il peut être « modifié ou revu » estime que le projet devrait être revu à l'issue de l'enquête publique se demande si les personnes expropriées seront correctement indemnisées, qui paiera les expertises <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La Communauté urbaine de Bordeaux prend note des interrogations émises.</i>	<i>Le tracé a été adopté le 6 novembre 2009 par le conseil communautaire. Le rapport d'enquête sera transmis au MO par l'autorité qui a diligenté l'enquête Les estimations et expertises seront réalisées selon les textes en vigueur</i>
EY26	21/06	Anonyme s'interroge sur l'utilité d'exproprier la maison située rue Gabriel Moussa Commentaire particulier de la CE : <i>La parcelle sur laquelle est implanté l'immeuble est concernée par un élargissement de voirie défini par l'emprise du projet (ER de voirie P5001)</i>	

		Sur l'étude d'impact (pièce 6 du dossier de présentation du projet) l'immeuble est indiqué comme faisant l'objet d'une acquisition foncière. Le MO consulté indique que l'enquête parcellaire qui sera lancée à l'issue des études détaillées fournira éventuellement des options relatives à l'immeuble. <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La Communauté indique que l'enquête parcellaire qui sera lancée suite à l'élaboration des études détaillées précisera l'impact sur le bâtiment situé au n°13 de la rue.</i>	
EY40 EY41	06/07	Riverains rue du Picot EYSINES , Trois personnes consultent le dossier Evoquent face à ce qu'elles considèrent comme des « expulsions », l'intensité de leur désarroi et de leur ressenti portant sur l'attachement fort qu'elles portent aux constructions ainsi que les problèmes humains et financiers induits par la procédure Expriment leur total accord avec les observations et propositions du riverain (EY35) Attirent l'attention sur le tracé figurant pages 34 et 64 de la pièce 1 du dossier (cf. EY 34), proposent un franchissement supérieur nouveau de la rocade qui éviterait les expulsions et occasionnerait des coûts moindres. <i>Les déposants complètent les observations ci-dessus par un courrier de 3 pages agrafé à la page 28 du registre d'enquête</i> Complètent les observations repérées EY40 et EY41 par un courrier de 3 pages agrafé à la page 28 du registre d'enquête Rappellent leur attachement à des immeubles construits il y a plus de 50 ans lors de leur arrivée à Eysines, Mentionnent un tracé antérieur passant par la rue du Rouge Précisent qu'elles ont été alertées du tracé actuel l'année passée par une association du tracé actuel mais que cette information n'a été portée à leur connaissance que par la présente enquête, Rappellent le tracé évoqué dans leurs précédentes consignations (EY40 et EY41) qui évitait les expropriations et simplifiait le tracé de la ligne par la création d'un franchissement de rocade indépendant Proposent un tracé alternatif desservant les communes telles que Blanquefort et Le Taillan par l'avenue du Médoc. Indique également la possibilité de deux voies dissociées (voie	<i>Egalement déposants de l'observation référencée EY 59</i> <i>Au regard de l'acuité du problème la CE s'est attachée à fournir à l'ensemble des familles concernées de l'avenue Picot le maximum de renseignements tant sur la procédure de l'enquête publique que dans celle des grandes lignes de l'enquête parcellaire. Elle a veillé au cours des différents entretiens à présenter les problématiques en toute objectivité.</i> <i>Au cours d'un entretien avec Madame le Maire d'Eysines, le problème posé à ces familles, notamment dans sa dimension humaine, a été abordé à son initiative, en particulier sous l'angle du relogement dans des conditions similaires de voisinage, de proximité commerciale et de facilités médicales</i> <i>Au cours des réunions avec le MO cette problématique particulière a été abordée à plusieurs reprises sous ses différentes facettes de même que les aspects techniques et les contraintes générées par le tracé</i>
EY 59			
EY40 EY41	suite		

		montante avenue Picot et voie descendante rue du Rouge). Selon elles, cette alternative préserverait des expropriations prévues Enoncent trois problématiques primordiales se posant à elles en cas d'expropriation : 1. que sont les perspectives de relogement évoquées lors d'une réunion en mairie ? 2. dans quelle condition se réaliserait-elle : « <i>indemnisation ou spoliation</i> » ? 3. « <i>quand et comment</i> » se réaliserait le déménagement ? Mentionnent un article paru dans le journal SUD-OUEST du 7 juillet annonçant que seules 3 ou 4 maisons seraient concernées au lieu de 9, Soulignent que l'avenue de Picot est une artère bien desservie par des bus pratiquement vides à certaines heures du jour et périodes de l'année, Estiment l'investissement public disproportionné en regard de la « <i>faible fréquentation</i> » prévue. <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>Associé à la commune d'Eysines la communauté s'engage à accompagner l'ensemble des familles impactées par le projet dans la recherche d'un relogement à proximité. Lorsque le projet de la ligne D du Tramway sera Déclaré d'Utilité Publique, la communauté prendra contact avec les propriétaires concernés.</i>	<i>Sur l'ensemble des aspects abordés par cette observation le lecteur est invité à se reporter aux différentes thématiques développées par la CE dans son rapport notamment celle relatives à la concertation, au tracé présenté à l'enquête publique ainsi qu'aux acquisitions foncières</i>
EY61		Riverain propose l'arrivée du tramway au centre de la commune du Taillan <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La communauté prend note de cette demande qui concerne un autre projet de transport en commun en site propre (T.C.S.P.)</i>	<i>La CE prend acte et transmet au MO.</i>
EY73		Riverain de la rue de Plein Soleil 3LT souligne l'intérêt pour le cadran Nord de l'arrivée du tramway à Cantinole, fait référence à l'avis de taillanais (plus de 1000) ayant exprimé le souhait de voir arriver le tramway au centre du Taillan-Médoc <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La communauté prend note de cette demande qui concerne un autre projet de TCSP.</i>	<i>La CE prend acte.</i> <i>Transmis au MO</i>

EY82		Riverain du Chemin Cantegriel - Le Taillan-Médoc exprime un avis favorable au projet regrette que la ligne ne va pas jusqu'au centre du Taillan-Médoc <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La communauté prend note de cette demande qui concerne un autre projet de TCSP.</i>	<i>La CE prend acte</i> <i>Transmis au MO</i>
EY84		Riverain de la rue A. Camus - Le Taillan-Médoc Maire Adjoint, élu EELV dans un courrier agrafé au registre d'enquête commente la politique de transport de la CUB dégageant le caractère structurant et intermodal du tracé ainsi que ses impacts en termes de Développement Durable souhaite le prolongement de la ligne jusqu'au centre du Taillan-Médoc <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La communauté prend note de cette demande qui concerne un autre projet de TCSP.</i>	<i>La CE prend acte</i> <i>Transmis au MO</i>
EY94		APEA Association Pour Eysines Autrement - rue de Pauillac - dans une note non signée, agrafée au registre les membres de l'association et du bureau de l'APEA préconisent que le franchissement de la rocade se fasse en ligne droite « <i>par le pont de la sortie n°7 puis pénètre sur le territoire eysinois par la route du Médoc avant de reprendre l'Avenue de Picot au niveau du Laboratoire d'Analyse Médicale</i> » afin d'atténuer les traumatismes causés par le tracé (expropriations de personnes installées depuis plus de 50 ans décrites dans le journal Sud Ouest du 7 juillet 2011) <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>Cette proposition ne correspond pas au projet soumis à l'enquête publique.</i>	<i>Le franchissement de la rocade à la sortie n°7 a été présenté au MO. Cette option ne peut être retenue en raison des contraintes apportées par les voies routières existantes et les flux de circulation</i>
EY96	13/07	Riverain Le Taillan-Médoc dans une note agrafée au registre exprime un avis favorable au projet propose un prolongement de la ligne jusqu'au Taillan <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La communauté prend note de cette demande qui concerne un autre projet de TCSP.</i>	<i>La CE prend acte</i> <i>Transmis au MO</i>

EY97	13/07	Riverain de l'avenue de Braude - Le Taillan-Médoc souhaite un prolongement de la ligne jusqu'au Taillan <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La communauté prend note de cette demande qui concerne un autre projet de TCSP.</i>	Transmis au MO
------	-------	---	----------------

3.5- Mairie du Bouscat

N°	Date	Résidence – matérialité de l'observation	Commentaire de la CE
LB01	30/05	Riverain Av de la Libération - Le Bouscat Ils ont un commerce situé à la barrière du Médoc. Ils chargent et déchargent leur marchandise par leur pas de porte. Une fois le tramway en exploitation, ils s'interrogent sur la possibilité qui leur sera donnée de continuer à se garer devant leur magasin à des fins de livraisons de marchandises. Leur habitation se situant à la même adresse, ils s'interrogent sur la possibilité pour des artisans (couvreur, gros œuvre, déménagement, ..) de pouvoir se garer devant. <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La communauté s'engage à affiner les plans de circulation en concertation avec la commune du Bouscat. Des études détaillées seront réalisées en collaboration avec les communes et les professionnels concernés sur le stationnement en lien avec l'activité commerciale et de service.</i>	<i>L'implantation d'aires de manutention sera étudiée lors de l'avant projet détaillé, en concertation avec les commerçants, la mairie concernée et le MO. Voir analyse thématique § 4.5</i>
LB02	30/05	Riverain – Le Bouscat souligne le défaut d'information sur le projet : « 4 lignes dans le journal le jour de la réunion publique (à l'initiative de la mairie), rien sur le site de la mairie, rien sur l'agenda de la mairie ». estime que durant les travaux, le flot des voitures empruntant l'avenue de la Libération, va être dévié. Afin de le fluidifier, il suggère qu'avant même le début des travaux, soit mis en place un rond point à l'intersection de l'avenue Léon Blum et de la rue des Ecus. <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La Communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette demande de carrefour giratoire correspond à un autre projet</i>	<i>L'autorité organisatrice a effectué une publicité de l'enquête publique conforme aux textes en vigueur. De plus la presse et notamment le journal Sud Ouest a publié plusieurs articles documentés sur le sujet. L'intersection entre l'avenue Léon Blum et la rue des Ecus ne fait pas partie de l'emprise du projet. Le PLU ne prévoit pas d'emplacement réservé. Transmis au MO.</i>

LB03	30/05	Riverain de l' av de la Libération – Le Bouscat habitent juste derrière la station « Amiral Courbet ». Le riverain soulève plusieurs points : - l'aménagement prévu de la ligne de tramway, tel que représenté sur le dossier, ne semble pas permettre le maintien des accès privés de véhicules dans sa propriété et celles adjacentes. Son mari est handicapé à 95 %, ce qui induit des soins quotidiens prodigués par des professionnels (aide soignant, auxiliaire de vie, kinésithérapeute, ambulanciers, ..) qui se garent chez elle. Comment va-t-elle pouvoir maintenir ces services sans accès possible ? - son jardin est grand, son entretien produit de grands volumes de déchets verts. Comment pourront-ils être évacués ? - pour des travaux de réfection des bâtiments, ni les matériaux, ni les camions ne peuvent pénétrer demandent pourquoi l'arrêt est situé à un endroit de l'avenue de la Libération qui est étroit. Elle constate que l'arrêt de bus, situé devant chez elle, est très peu fréquenté, puisque les utilisateurs descendent plutôt à la barrière du Médoc.	<i>Sont également déposants des observations référencées LB 106 et BX 63</i>
LB03	suite	ont adressé au Président de la Commission d'Enquête copie d'un courrier en date du 10 juillet 2011 adressé à la CUB. Reçu en préfecture le 12 du même mois, ce courrier a été réceptionné le 15 juillet 2011 par le destinataire et consigné au registre d'enquête ouvert à la mairie de Bordeaux (annexe 14).	<i>Le maintien des accès aux parcelles sera étudié au cas par cas par le MO dans le cadre d'implantation de stations. La CE recommande une attention tout particulière à cette demande afin que soit trouvée une solution permettant un maintien de l'accès automobile à cette propriété. Voir analyse thématique § 4.4</i> <i>Les stations doivent être implantées sur des critères techniques précis d'altimétrie et d'alignement rectiligne. La CE indique que l'implantation définitive n'est pas arrêtée et que des modifications à la marge peuvent intervenir pour des motifs tels que celui invoqué mais également pour des raisons techniques Voir l'analyse thématique § 4.16</i> <i>En réponse au courrier cité ci-contre, la CUB indique au déposant qu'ils ne « manqueront pas de tenir compte de (vos) remarques » La CE prend acte de la volonté du MO d'apporter une solution adaptée au problème posé</i>

		Réponse du maître d'ouvrage : <i>La Communauté urbaine de Bordeaux s'engage à étudier la solution technique d'une station « Courbet » avec un quai central, 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.</i> <i>Elle s'engage également à examiner en associant le riverain, les possibilités de maintenir un accès véhicule dans sa propriété afin d'apporter une solution au problème posé.</i>	
LB05	30/05	Riverain de l' av de la Libération – Le Bouscat. développe 5 points :	<i>Est également déposant de l'observation n° LB 105 regroupée avec la présente observation</i>
LB05	suite	1/ Une emprise foncière impactant ses parcelles (cf. plan cadastral n°557 et 558) est elle envisagée ? Il a une demande de permis de construire à déposer et se demande si son projet pourra aboutir. 2/ Son portail d'accès sera-t-il maintenu ? 3/ Il remarque que le taux de fréquentation de la ligne de bus est très faible. 4/ Il estime que les stations sont trop proches les unes des autres. 5/ Il préconise plutôt une station au niveau du garage « Speedy » (rue P Brossolette) dans le sens Bordeaux – Le Médoc	<i>La demande concernant l'emprise foncière est transmise aux services de la CUB, qui l'étudie. Le projet ne semble pas indiquer d'acquisition foncière à envisager à cet endroit.</i> <i>Le maintien des accès aux parcelles ne peuvent que s'étudier au cas par cas dans le cadre d'implantation de stations.</i> <i>Transmis au MO.</i> <i>Voir analyse thématique § 4.4</i> <i>La CE prend acte</i>
(LB105)		Suggère le déplacement de la station « Courbet » Signale la présence de personnes handicapées au n° 75 et 79 de l'av de la Libération nécessitant une attention particulière (suppression de l'accès automobile du fait de l'implantation de la station « Courbet »). Souhaitant le maintien des accès aux propriétés, aux garages	<i>Les stations doivent être implantées sur des critères techniques précis d'altimétrie et d'alignement rectiligne.</i> <i>Transmis au MO</i> <i>Le maintien des accès aux parcelles sera étudié au cas par cas par le MO dans le cadre d'implantation de stations. La CE recommande une attention tout</i>

		Dépose un courrier <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La Communauté urbaine de Bordeaux s'engage à étudier la solution technique d'une station « Courbet » avec un quai central, 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.</i> <i>Elle s'engage également à examiner en associant le riverain, les possibilités de maintenir un accès véhicule dans sa propriété afin d'apporter une solution au problème posé.</i>	particulière à cette demande afin que soit trouvée une solution permettant un maintien des accès à ces propriétés. (Cf. le dépôt de Mr et Mme Darras en ce sens) Voir analyse thématique § 4.4
LB14	01/06	Riverain de la rue Joseph Pérès – Le Bouscat Se déclare favorable aux modes de transport « doux » Fait cependant les remarques suivantes : - dangerosité des voies mixtes tramway/voiture (« pourquoi pas tout en TCSP ? ») - souligne le report des nuisances sur les rues avoisinantes - demande : - o le maintien de la <i>liane</i> 5 avenue d'Eysines - o que l'ensemble des avenues de la Libération et d'Eysines soit en zone 30 km/h - o « les mesures envisagées pour garantir une qualité de vie dans les quartiers aux alentours » <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La Communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation.</i>	En raison en particulier des acquisitions foncières que cela aurait nécessité Voir analyse thématique §4.14 Transmise au MO pour action Idem Idem
LB15	06/06	Riverain de l' Avenue de la Libération – Le Bouscat S'exprime par une longue observation sur : - les inconvénients du tramway pour le commerce de proximité en raison notamment de l'absence de possibilités de stationnement pour les chargements et les livraisons - la future désertification du « village » par le départ des	L'implantation d'aires de manutention sera étudiée lors de l'avant projet, en concertation avec les commerçants, la mairie concernée et le MO.

		commerçants - la protection du « tunnelier » par rapport au poids du tramway - les acquisitions foncières - le coût de la réalisation du projet relaye l'inquiétude des commerçants et de ses clients <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La communauté s'engage à affiner les plans de circulation en concertation avec la commune du Bouscat. Des études détaillées seront réalisées en collaboration avec la commune du Bouscat et les professionnels concernés sur le stationnement en lien avec l'activité commerciale et de service.</i>	Voir analyse thématique § 4.5 Enterré à 12 m - Transmis au MO Voir analyse thématique § 4.8
LB18		Riverain de l'avenue de la Libération – Le Bouscat - Association des Commerçants et Professionnels de la Barrière du Médoc dite « Bouscat Village » <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La Communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation</i>	Voir le commentaire de l'observation LH 05 / 06 avec laquelle elle est regroupée
LB20 (LB26)		Riverain de la rue Edmond Rostand - Le Bouscat Pose la difficulté de l'entrée et sortie de garage ainsi que l'utilité (financée par la MO) d'un dispositif de sécurité pour prévenir les usagers et l'installation d'un portail automatique <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>Lors de l'élaboration des études détaillées, la Communauté urbaine de Bordeaux réalisera un recensement des accès aux différentes parcelles situées le long du projet de la ligne D. Ces études permettront de définir parcelle par parcelle les conditions d'accès tous modes et les mesures d'accessibilité en faveur des personnes à mobilité réduite (P.M.R.), en particulier.</i>	A également déposé une observation référencée LB26 L'adresse concernée, 72 av du Médoc, reste accessible puisqu'à ce niveau, la voirie routière est située de part et d'autre la plateforme du tram. La question de la sécurité est transmise au MO
LB25		Riverain – Le Bouscat Exprime dans un document de 5 pages, intitulé « Création de la ligne D du tramway communautaire » déposé à la permanence. Le document visé par le commissaire enquêteur le 15 juin est structuré en 6 paragraphes abordant	Point examiné dans la phase suivante du projet

		notamment le contexte, la santé, le projet proprement dit et la concertation. Sont également formulées quelques propositions, notamment : - une information complète sur l'indemnisation des commerçants, ainsi qu'une extension (critères d'éligibilité, départ à la retraite, élargissement du périmètre, etc...) - une réflexion sur le stationnement, les aires de manutention, des dispositifs de substitution pour les livraisons - la revitalisation des quartiers <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>Des études détaillées seront réalisées en collaboration avec la commune du Bouscat et les professionnels concernés sur le stationnement en lien avec l'activité commerciale et de service.</i>	<i>Une Commission Indemnisation à l'Amiable a été créée en ce sens. Voir analyse thématique § 4.15</i> <i>L'implantation d'aires de manutention sera étudiée lors de l'avant projet détaillé, en concertation avec les commerçants, la mairie concernée et le MO. Voir analyse thématique § 4.5</i> <i>Hors champ de l'enquête</i>
LB30	15/06	Riverain de l'avenue de la Libération – Le Bouscat Riverain de l'av. de la Libération – Le Bouscat Expriment un avis favorable au tracé du tramway Se déclarent également favorables au projet de parking Jules Ferry (entrée Av Libération), ils proposent un second accès (sortie ?) rue Jules Ferry avec une acquisition foncière Indiquent leur intention de prendre contact directement avec le MO <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La Communauté urbaine de Bordeaux prend acte de l'avis favorable, et examinera la demande d'acquisition foncière formulée.</i>	<i>La CE prend acte</i> <i>La CE prend acte et transmet au MO</i>
LB32	15/06	Riverain de l'avenue de la Libération – Le Bouscat Riverain de l'avenue de la Libération - Le Bouscat (SCI CDS) 59 rue Jules Ferry 33200 Bordeaux Souhaitent : - obtenir des informations au sujet du parking Jules Ferry - savoir si leurs fonds de parcelles intéressent la MO	<i>Transmis à la MO</i>

		<u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La Communauté a pris connaissance de cette observation et examinera lors de l'élaboration des études détaillées la proposition de cession de fond de parcelle.</i>	
LB35	15/06	Riverain de l'av. de la Libération –Villa du Parc – Le Bouscat - (membres du conseil syndical), assistées par le, Cabinet Foncia Tourny à Bordeaux Evoquent la difficulté future de sortie et d'entrée dans la résidence en situation d'exploitation du tramway (sens unique de la rue Amiral Courbet) Demandent la mise en place d'un stationnement Handicapé justifié par la présence de résidents handicapés et d'un cabinet paramédical Demandent que soient maintenues praticables les deux sorties de la résidence notamment avec « bateaux » existants <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La Communauté a pris connaissance de cette observation elle sera examinée lors de l'élaboration des études détaillées.</i>	<i>La rue Amiral Courbet est prévue à double sens dans le projet</i> <i>La CE transmet aux instances compétentes</i> <i>Transmis à la MO. Voir analyse thématique § 4.4</i>
LB 39	-	Riverain de l'avenue de la Libération - Le Bouscat signale l'implantation de la station « Les Ecus » conduira à l'obstruction des accès (parking, livraisons par poids lourds) au magasin LEADER PRICE (manœuvres malaisées actuellement). fait la même remarque pour le magasin LIDL s'interroge sur la fermeture de ces commerces <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>Les études détaillées permettront de préciser l'implantation des stations par rapport aux accès.</i> <i>Le stationnement lié à l'activité commerciale et de service sera examiné en collaboration avec la commune du Bouscat et les professionnels concernés.</i>	<i>Remarque transmise au MO.</i> <i>Voir analyse thématique § 4.4</i> <i>Voir thématique §4.15</i>
LB41	-	Riverain Bd Maréchal Lyautey - Le Bouscat sont favorables au projet, auraient souhaité disposer en une vingtaine de pages d'une synthèse du dossier s'interrogent sur le principe de double quai, le choix d'un quai central leur paraît plus économe en espace demandent une étude sur la vulnérabilité de la ressource en eau et sur la faisabilité de réalisation de la ligne dans cette zone considèrent que les plantations devraient découler de principes d'aménagements paysagers regrettent la mixité des modes de déplacements, proposent	<i>La CE prend acte</i> <i>Remarque transmise au MO</i> <i>La protection de la ressource en eau fait l'objet de procédures spécifiques gérées par les services de l'Etat concernés</i> <i>Ces observations seront portées à la</i>
LB41	suite		

		l'abandon de la voiture en ville souhaitent disposer d'un « vrai bilan-carbone » pour pouvoir évaluer « l'empreinte écologique » du projet. suggèrent d'indemniser les commerçants pour permettre le maintien du commerce de proximité attendent des réponses de la CUB à leurs questionnements <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La Communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation.</i>	connaissance du Maître d'Ouvrage Une Commission Indemnisation à l'Amiable a été créée à cette fin Remarque transmise au MO
LB42	-	Riverain de l'avenue de la Libération - Le Bouscat s'inquiète de la desserte des commerces (livraisons, ...) situés avenue de la Libération s'interroge sur la présence du « Bouscator » avenue de la Libération alors qu'il fut présenté comme une raison d'abandon du passage de la ligne D rue David Johnston commentaire général de la CE : Le passage rue David Johnston amènerait des contraintes techniques difficilement surmontables. <i>Le « réseau d'assainissement pluvial ... exigera une reprise des charges. Les vibrations engendrées par les travaux en surface ne sont pas comparables à celles créées par un tunnelier »</i> attire l'attention sur la « perte des commerces de proximité » signale que le tracé sud « favoriserait le trajet des lycéens » interroge sur la garantie d'indemnisation des commerces pour le maintien de leurs activités rue Fondaudège et avenue de la Libération <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La Communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation.</i>	Voir analyse thématique § 4.4 Le Maître d'Ouvrage consulté indique que le choix du tracé est multicritères. » La CE prend acte Une Commission Indemnisation à l'Amiable a été créée à cette fin
LB43	-	Riverain de l'avenue Pierre Brossolette - Le Bouscat s'interroge sur les flux de circulation dans les rues adjacentes à l'Avenue de la Libération. propose un sens de circulation dans la rue Pierre Brossolette afin de faciliter la vie des riverains et éviter de longs détours <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La communauté s'engage à affiner les plans de circulation en concertation avec la commune du Bouscat.</i>	La prise en compte de cette problématique est demandée aux services communautaires concernés. Voir analyse thématique § 4.3 Remarque transmise au MO

LB45	-	Riverain de l'Avenue de la Libération - Le Bouscat S'inquiète de la superposition Avenue de la Libération et du Bouscator demande que la CUB s'engage à maintenir les commerces de proximité « en les aidant à 100 % pendant les travaux » s'inquiète de la disparition des pistes cyclables provoquées par le projet. <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> La Communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation.	<i>Remarque transmise au Maître d'ouvrage</i> <i>Une Commission Indemnisation à l'Amiable a été créée à cette fin.</i> <i>Les pistes cyclables sont soit juxtaposées soit superposées à la plate forme du tramway, afin d'éviter des acquisitions foncières. Voir analyse thématique §4.9</i>
LB53	19/06	Riverain de l'avenue d'Eysines - Le Bouscat s'élève contre la disparition des commerces de la barrière du Médoc, signale la destruction d'aménagements paysagers récents souligne les difficultés connues par les personnes âgées ou handicapées en raison de l'éloignement des commerces de proximité et de l'éloignement des stations <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> La Communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation.	<i>La CE prend acte et transmet au MO</i> <i>La CE prend acte et transmet au MO</i>
LB68	20/06	Riverain Victor Hugo - Le Bouscat constate la destruction d'un paysage urbain récemment rénové (3 ans) évoque la possibilité d'une traversée souterraine du carrefour de la barrière du Médoc prône un renforcement de la circulation automobile (cars, voitures particulières) qui préserveraient la vie du quartier en dehors des heures de pointe souhaite la compensation de la perte de places de stationnement sur la voie publique par des parkings gratuits pour les riverains	<i>La CE prend acte</i> <i>Aménagement semblant difficilement réalisable compte tenu du sous-sol</i> <i>Cette proposition n'est pas conforme aux exigences des règles d'urbanisme découlant d'objectifs nationaux ressortant de lois récentes</i> <i>Le MO s'engage à rétablir le nombre de places supprimées par la création de poches de stationnement à un tarif préférentiel pour les résidents. Voir analyse thématique §4.6</i>

		<u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La Communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation.</i>	
LB69	24/06	Riverain de l' Avenue d'Eysines - Bordeaux Mentionne l'absence d'aménagement pour les livraisons <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>Des études détaillées seront réalisées en collaboration avec les communes et les professionnels concernés sur le stationnement en lien avec l'activité commerciale et de service.</i>	<i>L'implantation d'aires de manutention sera étudiée lors de l'avant projet détaillé, en concertation avec les commerçants, la mairie concernée et le MO.</i> <i>Voir analyse thématique § 4.5</i>
LB70	-	Riverain de la rue Max Coyne - Le Bouscat <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation</i>	<i>Voir le commentaire de l'observation BR 08 avec laquelle elle est regroupée</i>
LB86	07/07	Riverain de la Rue Nicolas Beaujon- Bordeaux S'oppose à ce que l'accès (entrée sortie) du parking N Beaujon se fasse exclusivement par la rue du même nom, décrivant le caractère paisible et familial de cette rue, à préserver Suggère une sortie par l'impasse qui donne sur les boulevards (via un feu tricolore) Souhaite une bonne intégration architecturale du projet S'inquiète de la difficulté future à se garer dans la rue pour les riverains (stationnement gratuit actuel) <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>Le parc de stationnement « Nicolas Beaujon » fera l'objet d'un concours d'architecture afin de prendre en compte l'insertion dans le paysage urbain, en respectant les règles d'urbanisme. L'accès à ce parking par l'impasse Cossus sera examiné en liaison avec les plans de circulation.</i>	<i>La CE recommande que soit examinée cette observation dans le choix qui sera fait quant à la réalisation de cet ouvrage.</i> <i>Voir thématique §4.3</i> <i>Transmis au MO</i> <i>Transmis au MO</i>
LB87	08/07	Riverain de la rue des Villas – Le Bouscat S'exprime en faveur du tramway Regrette le choix de l'APS jusqu'au Bouscat	<i>La CE prend acte</i> <i>L'APS se justifie par l'étroitesse des voies empruntées avant. En effet, les caténaires véhiculent du courant électrique, en cas</i>

		Suggère que l'indemnisation devrait perdurer un an après la phase travaux Suggère que l'extension du parking Denis devrait être effective avant le début des travaux de la plateforme Evoque le projet Tram Train Evoque la nécessité d'une gare multimodale située à l'intersection av libération / chemin de fer de ceinture Evoque la voie unique de tramway l'estimant « séduisante » mais irréaliste (« elle constituerait un goulet d'étranglement dans le partie ... la plus fréquentée ») Suggère la création de stations « centrales uniques » qui feraient moins de dégâts (acquisitions foncières, expropriations) Réponse du maître d'ouvrage : La Communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation.	<i>d'intervention des pompiers avec une échelle, leur sécurité dépendrait de la consignation de tout le système (arrêt de l'approvisionnement électrique).</i> <i>Transmis au MO</i> <i>Transmis au MO</i> <i>Hors champ de l'enquête</i> <i>Possibilité déjà envisagée par le MO</i> <i>La CE prend acte</i> <i>La CE prend acte et transmet au MO à toutes fins utiles. Voir thématique §4.16</i>
LB89		Riverain rue de la croix de Seguey – Fondaudège S'expriment en défaveur du tramway tel que proposé, signalant un impact négatif fort sur la qualité de vie, les emplois, ... S'interrogent sur l'intérêt du dédoublement de la station « Marie Brizard », suggérant une station unique centrale Suggèrent une voie unique de circulation du tramway Réponse du maître d'ouvrage : La Communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation.	<i>La CE prend acte</i> <i>Transmis au MO</i> <i>Voir analyse thématique §4.10</i>
LB95		Riverain de l' av de la libération – Le Bouscat S'interrogent sur les emprises au sol S'interrogent sur les sens de circulation des voitures (rue des écus/ rue Paul Bert)	<i>Elles seront connues exactement après étude préalable. Les propriétaires concernés par une emprise foncière seront tenus informés par lettre recommandée lors de l'enquête publique parcellaire qui aura lieu plus tard et durant laquelle ils seront</i>

		Expriment le fait qu'une emprise affectée au stationnement des voitures coté impair de l'avenue est inutile : les maisons individuelles possèdent des garages S'interrogent sur le maintien de leur accès Préfèreraient une simple voie de voiture et une piste cyclable supplémentaire <i>Réponse du maître d'ouvrage :</i> <i>La communauté s'engage à affiner les plans de circulation. L'élaboration des études détaillées permettra : d'examiner la problématique du stationnement. De définir exactement les emprises à acquérir.</i>	<i>amenés à se prononcer. Les plans présentés dans le dossier sont une ébauche, des études plus poussées détermineront exactement les sens de circulation. Voir analyse thématique §4.3</i> <i>Transmis au MO</i> <i>La plateforme du tramway n'entrave pas l'accès aux propriétés si ce n'est lorsqu'une station est implantée. Auquel cas, une solution ponctuelle est recherchée.</i> <i>Transmis au MO.</i> <i>Voir analyse thématique §4.9</i>
LB97	12/07	Riverain président du CNPA (Conseil National des Professionnels de l'Automobile) Riverain secrétaire régional du CNPA Alertent les pouvoirs publics sur la multitude de problèmes que va engendrer la ligne D du tramway, la cohabitation des concessionnaires automobiles avec le tramway semblant incompatible. Rappellent que tous les concessionnaires sont unis dans cette approche afin de garder une attractivité du pôle automobile, or le tracé retenu passant av de la libération remet en cause les « 800 emplois directs ». Estiment un déménagement nécessaire vers un village automobile, c'est pourquoi un contact avec les services de la CUB a été établi. Ayant une bonne connaissance du foncier, elle est susceptible de leur proposer un terrain ad hoc. Le 25 nov 2009, la CUB « a présenté le projet de desserte du secteur Front de Rocade qui devait permettre d'accéder au terrain proche de la sortie 8, site du futur Village automobile. » Le 26 juillet 2010, les représentants de la CUB ont signifié l'abandon du projet, « le maire d'Eysines étant défavorable à l'accueil des professionnels de l'automobile ». Devront rester sur place, n'ayant aucun terrain susceptible de les accueillir, alors que le départ des concessionnaires pouvait permettre l'urbanisation de leurs parcelles (constructions de	<i>La CE considère que le projet d'insertion du tramway semble poser interrogation avec le maintien des activités des concessionnaires automobiles, disséminées le long de l'av de la libération (livraisons quotidiennes de véhicules ou pièces détachées à l'aide de porte chars, de semi remorques). Les enjeux posés par la présence des concessionnaires automobiles se situent au niveau de l'emploi (800 emplois directs annoncés) et du potentiel foncier. Leur</i>

		logements à proximité immédiate de la ligne de tramway) Affirment que la pérennité de leur entreprise est mise en péril, et que des licenciements seront à prévoir <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>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.</i>	délocalisation pourrait permettre une densification urbaine le long du tracé envisagé. La CE recommande au MO une attention toute particulière à cette problématique, également abordée dans l'analyse thématique §4.11
LB107	13/07	Riverain de l' av de la liberation – Le Bouscat S'interroge sur l'accès livraison à son Tabac Presse et la sécurité des livreurs (tickets de loterie – cartouches de cigarettes – convoyeurs de fonds pour les établissements bancaires) Interpelle les techniciens de la CUB sur l'effondrement de la chaussée induite par le Bouscator (tunnel d'évacuation enterré à 12 m – note de la CE) Estime la population de Caudéran supérieure à celle du Bouscat Interpelle les pouvoirs publics sur les aspects financiers, humains, le stationnement, les commerces de proximité <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La Communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation.</i> <i>Des études détaillées seront réalisées en collaboration avec la commune du Bouscat et les professionnels concernés sur le stationnement en lien avec l'activité commerciale et de service.</i>	L'implantation d'aires de manutention sera étudiée lors de l'avant projet, en concertation avec les commerçants, la mairie concernée et le MO. Voir analyse thématique § 4.5 Transmis à toutes fins utiles au service de la CUB La CE prend acte Transmis au MO
LB108	13/07	Riverain– Se déclare favorable au tramway, souhaitant que Bruges ne soit pas oubliée, que les commerçants soient au cœur des préoccupations Souhaite que les rames soient équipées de ceintures de sécurité <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La Communauté prend acte de l'avis favorable au projet</i>	La CE prend acte Transmis au MO

LB110	13/07	Riverain Demande un sens de circulation « <i>adapté à sa clientèle et à celle des commerces adjacents</i> ». <u><i>Réponse du maître d'ouvrage :</i></u> <i>Les études détaillées élaborées suite à l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique permettront d'affiner les plans de circulation et la problématique du stationnement</i>	<i>Transmis au MO Voir analyse thématique §4.3</i>
LB112	13/07	Riverain de l' av R Schuman – Le Bouscat Se prononce en défaveur du tracé car : - un report de trafic se fera dans la rue R Schuman - une augmentation des nuisances dans le secteur (pollution, stationnement, bruit) Est défavorable au parc Denis tel qu'évoqué dans le projet, car un visuel direct sera possible dans les jardins des riverains, suggère donc un système de claustra qui permettrait le maintien de leur intimité <u><i>Réponse du maître d'ouvrage :</i></u> <i>Le parc de stationnement « Denis » fera l'objet d'un concours d'architecture afin de prendre en compte l'insertion dans le paysage urbain, en respectant les règles d'urbanisme. La Communauté prend note de l'observation concernant une covisibilité avec les jardins des riverains</i>	<i>La CE prend acte Voir analyse thématique §4.14</i> <i>Transmis au MO afin que cette observation soit prise en compte dans les constructions de superstructures</i>
LB115	13/07	Riverain – S'interrogent sur le sens de circulation et le stationnement du quartier barrière du Médoc Se demandent s'il n'y pas contradiction avec alimentation électrique du tramway et fermeture des centrales nucléaires S'interrogent sur la desserte du lycée Montesquieu durant les travaux Constatent une trop grande distance entre les stations (700 m contre 150 m pour les bus)	<i>Les plans présentés dans le dossier sont une ébauche, des études plus poussées détermineront exactement les sens de circulation. Les stationnements seront compensés par des poches de parking créées le long du parcours. Voir analyse thématique §4.3 et §4.6</i> <i>Hors du champ de l'enquête</i> <i>Transmis au MO</i> <i>Ce qui conduit à une distance maximum à</i>

		<i>Réponse du maître d'ouvrage :</i> <i>Les études détaillées élaborées suite à l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique permettront d'affiner les plans de circulation et la problématique du stationnement</i>	parcourir le long de la ligne de 350 à 400 m.
LB181	13/07	Riverain – complément de LB73 Souhaitent une réunion de restitution de l'enquête publique S'interrogent sur le parking jouxtant le C Discount et son devenir Suggèrent un parking Denis en R+2 voire +3 et parking J Ferry en R-1 et R+1 Demandent à ce que les espaces dédiés aux vélos et piétons puissent être utilisés pour des livraisons S'interrogent sur le devenir des concessionnaires automobiles et la place libérée par leur départ afin de dynamiser ce secteur là Estiment nécessaire de préserver des espaces suffisants pour les déplacements doux Demandent une inversion du sens de circulation entre mairie du Bouscat et barrière du Médoc afin de favoriser les commerces Demandent la communication de l'accidentologie des voies existantes et dans quelle mesure une analyse du retour d'expérience est prise en compte dans le dossier présenté S'interrogent sur la prise en charge des effets vibratoires du passage du tramway Remettent en question le positionnement de stations	<i>Transmis au MO</i> <i>Le « Park Cub » manque effectivement dans la description de l'avenue. Pas de changement envisagé.</i> <i>Les dimensionnements des parkings sont déterminés en fonction des études des stationnements actuels. La CUB s'engage à compenser les places de stationnement supprimées à Bordeaux et au Bouscat.</i> <i>Des espaces « livraisons » dédiés seront créés après concertation avec les commerces riverains. Voir analyse thématique §4.11</i> <i>Voir analyse thématique §4.9</i> <i>Transmis au MO</i> <i>Transmise au MO</i> <i>Le sujet est traité dans le dossier pièce 4 page 5 : en fonction de la distance « axe de la voie de tramway – habitation » une pose de voie avec amortissement vibratoire adapté sera effectuée. Voir thématique §4.14</i> <i>Les stations doivent être</i>

		proches du l'hippodrome en suggère d'autres Souhaitent une réalisation rapide du projet <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation</i>	<i>implantées sur des critères techniques précis d'altimétrie et d'alignement rectiligne. Voir analyse thématique §4.16</i> <i>La CE prend acte</i>
LB182	13/07	Riverain - la Tuilerie des Ecus – Le Bouscat S'inquiète des conséquences de l'aménagement de la plateforme de tramway (béton à la place de verdure, accès à sa résidence, livraison du supermarché, utilisation détournée de sa contre allée privée) <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La Communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation.</i>	<i>Le MO s'engage à maintenir les accès aux parcelles, avec étude au cas par cas si implantation de station au droit de cette dernière. Transmis au MO.</i>
LB185	13/07	Mr Le Maire – S'exprime au nom de son conseil municipal réuni le 12 juillet 2011 et aborde plusieurs points : - souhaite le maintien du sens de circulation actuel rue de la croix de Seguey, afin de conserver l'attractivité commerciale de la barrière du Médoc - souhaite décaler les stations entrantes ou sortantes de Bordeaux à des emplacements permettant la pérennité des activités commerciales - Souhaiterait que la plateforme ait un revêtement identique à celui de l'intraboulevard - Emet des souhaits quant aux sens de circulation à proximité de la barrière du Médoc - Souhaite le déplacement de la station Calypso en lieu et place de la station AVIA - Souhaite que soit examinée la possibilité d'un tramway voie unique jusqu'à Calypso. - Souligne le gabarit de certains camions incompatible avec la hauteur de la ligne aérienne de contact - Souligne l'importance du maintien aux accès des parcelles notamment au droit des stations tout particulièrement pour les personnes souffrant de	<i>Transmis au MO</i> <i>Les stations doivent être implantées sur des critères techniques précis d'altimétrie et d'alignement rectiligne. Voir analyse thématique §4.16</i> <i>Transmis au MO</i> <i>Transmis au MO Voir analyse thématique §4.3</i> <i>Transmis au MO</i> <i>Voir analyse thématique §4.10</i> <i>Transmis au MO. Voir analyse thématique §4.4</i>

		handicap moteur. <i>Réponse du maître d'ouvrage :</i> <i>Après la signature de l'arrêté préfectoral de Déclaration d'Utilité Publique la Communauté urbaine de Bordeaux s'engage à réaliser des études détaillées afin d'examiner les observations émises par la commune du Bouscat.</i>	cf. LB03
LB186	13/07	Riverain de l' av de la Libération Le Bouscat- L'enseigne Renault est présente depuis 1930 au Bouscat, elle a une superficie d'environ 3,4 ha sur lesquels se répartissent diverses activités employant 160 personnes. S'inquiète des nombreuses conséquences qui résulteront de l'implantation du tramway sur l'av de la Libération : - Réduction des facilités d'accès aux sites - Augmentation des embouteillages aux heures où la clientèle dépose son véhicule (heure de pointe) - Répercussions négatives sur l'activité en général, sur le chiffre d'affaires Demande la prise en compte de ces problématique et se tient à disposition des décideurs pour analyser les solutions possibles <i>Réponse du maître d'ouvrage :</i> <i>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.</i>	Voir analyse thématique §4.11 Transmis au MO
LB189	13/07	Commerçants situés av de la libération – Une vingtaine de commerçants situés entre av Ferret et Labenne, ont apposé leur tampon commercial en guise de signature, sur un courrier. Souhaitent le déplacement de la station Courbet au droit de leurs commerces Souhaitent la création d'une poche de stationnement en lieu et place de la station Avia Suggère une voie unique de tramway afin de libérer de l'espace pour d'autres modes de déplacements doux	Les stations doivent être implantées sur des critères techniques précis d'altimétrie et d'alignement rectiligne. Voir analyse thématique §4.16 Transmis au MO Voir analyse thématique

		<u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>Nous prenons acte de l'avis défavorable sur la proposition alternative de voie unique émis par la commission d'enquête dans ces conclusions et avis (chapitre 2.2.1).</i> <i>Cet avis confirme 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</i> <i>L'élaboration des études détaillées permettra d'examiner les propositions de déplacement de la station Tramway au droit des commerces, et la création d'une poche de stationnement à la place de la station essence AVIA dans l'hypothèse où cette activité cesserait.</i>	§4.10
LB190	13/07	Riverain de l' av de la Libération – Le Bouscat Sont surpris d'apprendre au dernier moment l'existence de l'enquête publique Regrettent que le dossier ne soit pas consultable sur Internet Expriment leur désaccord concernant la suppression d'Espaces Boisés Classés au profit de places de stationnements nullement nécessaires de ce côté ci du projet, d'autant que pour cette création de stationnement, une acquisition foncière va les concerner. Elle réduira l'espace situé entre leur limite de propriété et leur habitation, espace dédié au parking de leurs deux véhicules. Ils préféreraient conserver leur parking privatif dans leur propriété, plutôt que d'être expropriés pour garer leurs véhicules dans la rue. Sont étonnés de n'avoir pas été prévenus individuellement de cette acquisition foncière. <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La Communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation.</i>	<i>La réglementation a été respectée en ce qui concerne les publicités inhérentes à l'enquête. Suite à une demande appuyée de la CE, une partie du dossier était consultable sur internet. Transmis au MO afin que soit étudiée plus particulièrement la problématique stationnement de ce secteur là. Voir analyse thématique §4.8</i>

3.6- Mairie du Haillan

N°	Date	Identité et résidence – matérialité de l'observation	Commentaire de la CE
LH04	06/07	Riverain, conseiller municipal Dépôt d'une observation intitulée « Motion tramway en centre ville », présentée par le riverain Cette motion tend à présenter les avantages qui résulteraient au profit des habitants d'une prolongation éventuelle de la ligne D au regard des perspectives de développement économique et démographique notamment : - l'élargissement des limites de la CUB - la desserte d'une commune à fort potentiel - la fluidification du trafic - le progrès et l'amélioration en termes de service public et de qualité de vie <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La communauté prend note de cette demande qui concerne un autre projet de TCSP.</i>	Transmis au MO
LH04	suite		
LH05 LH06 ¹	07/07	Riverain de l'avenue de la Libération – Le Bouscat Association des Commerçants et Professionnels de la Barrière du Médoc dite « Bouscat Village » S'est exprimée à plusieurs reprises et a déposé plusieurs dossiers durant la période d'enquête dont un en mairie du Haillan – observation n° LH 05/06 du 7 juillet (présente observation), en compagnie d'une riverain rue de la Chapelle - Bruges Dépose un rapport d'analyse en date du 6 juillet 2011 Ce rapport est identique à celui remis par la déposante à Eysines le 6 Juillet, il est enregistré sous la référence EY33 Le dossier est composé des documents suivants : - lettre d'accompagnement datée du 6 juillet 2011 - rapport de 19 pages - additif au rapport (2 feuillets) Les principaux points soulevés dans ce dossier sont les suivants : - le mauvais positionnement des dates d'enquête - la mise en doute de la qualité du dossier	Egalement déposante des observations référencées LB18, LB75, BR31, BX57 et EY33 Ce rapport est identique à celui déposé par un riverain à Bordeaux (obs. n° BX36) La CE considère que les dates et la durée permettent une expression normale du public Voir analyse thématique

¹ Cette observation comporte une double numérotation, résultant d'une action de la mairie.

		- la non concomitance avec l'enquête parcellaire - la remise en cause du tracé quadrant nord pour des motifs démographiques - l'absence d'analyse économique comparative des tracés nord et sud du quadrant - d'une manière générale, l'absence de prise en compte de l'intérêt général sur le tracé sud l'ajout du projet du tram/train du Médoc renforçant l'offre sur cette partie au détriment du sud - les modifications et reports de circulation sur les différents secteurs Sont en outre mentionnés : le mauvais positionnement des stations du Boulevard de la Libération qui ne permet pas l'accès aux commerces la nécessité d'interroger la compatibilité du foncier occupé par les concessionnaires automobiles S'exprime sur les points suivants : - la déviation induite de la clientèle vers l'avenue d'Eysines, - l'accès au Parking Denis (av. R. Schuman) - l'accès difficile à la zone commerciale - la dangerosité du tramway au regard de la largeur de la voie publique - le trafic important avenue d'Eysines - le manque d'infrastructures de livraison Dépose une note d'analyse de 19 pages relative à la concertation ainsi que deux annexes Annonce un dépôt ultérieur, complémentaire de ces observations Dépose : - un dossier (3 feuillets) sur les répercussions de la mise en chantier et de la mise en service de la ligne D - une liasse de 249 pages (indicées de LB75-1 à LB75-249) - une pétition comportant 385 signatures - la copie du recours présenté auprès du tribunal	§ 4.2 <i>La complexité du projet ne le permet pas</i> <i>Voir sur l'ensemble de ces points l'analyse thématique</i> <i>Voir analyse thématique § 4.3</i> <i>Le positionnement devant les commerces aurait nécessité de nombreuses acquisitions foncières et aurait fortement gêné l'approvisionnement et les livraisons des commerces</i> <i>Voir analyse thématique § 4.11</i> <i>Sur ces différents points, la CE invite le lecteur à consulter les développements thématiques déjà abordés ci-dessus.</i> <i>Voir en particulier le stationnement minute et l'implantation d'aires de manutention qui seront étudiées lors de l'avant projet, en concertation avec les commerçants, la mairie concernée et le MO</i> <i>Cf. commentaires ci-</i>
(LB 18)			
(EY 33)			
(LB 75)			

		administratif (16 feuillets) Commentaire particulier de la CE sur la matérialité de cette observation : <i>La liasse de 249 pages déposée correspond à des réponses de personnes consultées sur un <u>document</u> (appelé gazette par quelques personnes) <u>autre que le dossier</u> présenté en enquête publique. Ce « sondage » a été réalisé en 2009, la plupart des « droits de réponses » ne sont pas datés, mais ressemblent en tous points à ceux déposés par le riverain cf. LB124 qui précise bien que ces courriers datent de 2009. Cependant les quatre derniers de ces droits de réponses sont datés du mois de juin 2011 (LB75-246 à LB75-249). Tous ont été déposés durant la période d'enquête publique, c'est pourquoi la CE les énumère.</i> <i>A noter : La plupart des personnes identifiées sur ces droits de réponses émis en 2009, ne se sont pas prononcées sur le dossier d'enquête publique durant l'enquête publique.</i>	dessus et report aux développements thématiques relatifs aux différents points évoqués La CE prend acte et transmet au MO
(BR 31)		Déclare déposer en complément de LB75, 16 contributions écrites supplémentaires Commentaire particulier de la CE sur la matérialité de cette observation : <i>Les courriers annexés sous n° d'observation BR 31-1 à BR 31-16 sont des réponses à un imprimé diffusé par Bouscat Village en défaveur du tramway.</i>	
(BX 57)		Dépose un complément aux observations consignées à Eysines <i>Il s'agit d'un dossier complément de la consignation EY33 comprenant 13 documents repris dans une nomenclature en tête du dossier :</i> <i>1. copie de l'ordre de service des études d'avant-projet avant délibération, 1 p.</i> <i>2. réunion Ville de Bordeaux du 18/06/2009, 16 p.</i> <i>3. tirage diaporama support de réunion organisée en septembre 2009 rendant compte des travaux de l'observatoire des effets du tramway document CCIB/ CUB), 5 p.</i> <i>4. copie d'une annexe 2 portant sur une analyse des études missionnées par la CUB pour les études préliminaires dont ligne D. Ce document constitue, semble-t-il, l'annexe 2 d'un courrier non présenté, envoyé à M. le Préfet en 2009, 9 p.</i> <i>5. copie de différentes pages d'un document CERCIA Consultants portant sur une « Etude préalable à la mise en place de la 4^{ème} ligne de tramway de l'agglomération bordelaise. Mission d'expertise relative aux contraintes</i>	La CE prend acte et effectue le regroupement des documents La CE prend acte et effectue le regroupement Les documents objet de l'observation sont destinés à mettre en exergue et à compléter les consignations et dépôts précédents en présentant des pièces d'origines diverses,

		et à l'impact sur la fonction commerciale », 9 p. 6. étude et synthèse pour un tracé de tramway d'intérêt général pour la Quadrant Nord-Ouest document édité en mai 2009 par un collectif regroupant 6 associations, 198 p. 7. comparatif entre les relevés d'activités économiques effectués par la CUB et par le collectif pour le corridor Nord, 22 p. 8. extrait de « Bordeaux Magazine », article « conforter la diversité commerciale en centre ville », 3 p. 9. liste des établissements scolaires le long des corridors Nord et Sud, 4 p. 10. bilan comparatif tracé Nord / tracé Sud. Origine et diffusion non précisées, 1 p. 11. extrait d'un article paru le 30 avril 2011 dans le quotidien Sud-Ouest titré « 15 M€ pour refaire « Tourny, Clémenceau et Verdun », 1 p. 12. projet alternatif « Ligne D » d'intérêt général compatible avec les contraintes actuelles. Note de synthèse. Edité en juin 2010 regroupant 4 associations et des habitants et commerçants de la rue Fondaudège et de l'avenue de la Libération, 11 p. 13. relevé par établissement commercial des emplois du couloir Nord impactés (négativement) par le tracé Nord (3214 sur Bordeaux, Bouscat, Bruges) Réponse du maître d'ouvrage : La Communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation.	parfois non datés, tendant à mettre en évidence : - une irrégularité dans la concertation - des informations statistiques visant à démontrer : - l'importance relative du couloir Sud par rapport au couloir Nord en termes de fréquentation potentielle - l'importance relative du couloir Nord par rapport au couloir Sud en termes d'emplois détruits ou potentiellement menacés. La CE invite le lecteur à se reporter à l'ensemble des thématiques (4.1. pour la concertation)
LH08	12/07	Riverain du Chemin de la lagune – Le Taillan Souhaite un prolongement de la ligne jusqu'au Taillan Médoc pour faciliter les déplacements et une attitude citoyenne Réponse du maître d'ouvrage : La communauté prend note de cette demande qui concerne un autre projet de TCSP.	Est également déposant des observations référencées EY 65, LB 96, BR 30 et BX 48 La nature et le contenu de l'observation sont identiques La CE prend acte et transmet au MO. Elle invite le déposant à se reporter également à l'analyse thématique § 4.10

LH09	13/07	Riverain de la rue de Lagorce – Le Taillan Demande un prolongement de la ligne jusqu'au Taillan Médoc en raison d'une situation stratégique, d'une augmentation de la population et des déplacements doux de plus en plus utilisés <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La communauté prend note de cette demande qui concerne un autre projet de TCSP.</i>	Transmis au MO
LH11	13/07	Riverain du chemin du bois des ormes – Le Taillan Déclare être très favorable au TCSP jusqu'à Cantinole, voire jusqu'au Taillan Regrette que la solution BHNS n'ait pas été étudiée au-delà de la rocade en raison notamment : - de la lenteur du tramway, de son coût, des travaux lourds qu'il implique - avec le même budget et le maintien indispensable du parc relais, un BHNS aurait pu desservir plus de communes avec une fréquence de 6 minutes aux heures de pointe <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La communauté prend acte de l'avis très favorable</i>	La CE prend acte et transmet au MO Voir analyse thématique § 4.10
LH13*	Non daté	Dépôt d'un tract intitulé « Contribution à l'enquête publique sur la future ligne D du tramway » Non signé, il comporte la mention de « Europe Ecologie Les Verts » et les patronymes Patrice Claverie, Emmanuelle Cousin et Xavier Lhomme Les déposants sont « opposés aux choix pour deux raisons fondamentales liées à la gestion du territoire d'une part, à l'efficacité du service d'autre part ». Le document développe les points suivants : - au-delà de la rocade, la densité plus faible de la population, la faible vitesse commerciale, la disponibilité des couloirs de circulation font que les bus en TCSP sont plus adaptés - « le passage du tramway en zone maraîchère va accroître la pression à la vente des terrains » - « amener le tramway à la campagne, c'est contredire ce discours et encourager l'étalement » Propose les solutions alternatives suivantes : - qu'aucune ligne de tramway ne franchisse la rocade - que soit mise en place une ligne de bus en TCSP entre Issac (St Médard) et la Place Gambetta (Bordeaux) et une autre entre Le Taillan centre et la place des Quinconces	La CE prend acte et transmet au MO Voir également les analyses thématiques La CE prend acte et transmet au MO Voir également les analyses thématiques

		<u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation.</i>	
LH14*	Non daté	Dépôt d'un tract intitulé « <i>le tram ne doit pas traverser la rocade</i> » Non signé, il comporte néanmoins l'adresse Internet « Naturjalles » Les déposants indiquent : « <i>La lutte contre l'étalement urbain et contre le gaspillage des ressources publiques sont en contradiction avec la ligne D dans sa partie hors de la rocade</i> » Le document développe les points suivants : - faire circuler des bus en site propre au delà de la rocade est moins onéreux et plus adapté aux fréquentations des usagers - le tramway risque de favoriser l'étalement urbain le besoin de transport pour aller d'une banlieue à l'autre sans passer par Bordeaux <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation.</i>	<i>La CE prend acte et transmet au MO Voir également les analyses thématiques</i>
LH 15	Non daté	Dépôt d'un tract intitulé « <i>Contribution d'un riverain (conseiller municipal) d'un autre riverain- Europe Ecologie Les verts</i> ». Non signé, il comporte néanmoins l'identité des déposants Les déposants abordent les points suivants : - le tramway s'est développé au détriment du réseau de bus, il en résulte un réseau à deux vitesses qui paradoxalement contribue à la saturation des lignes A, B, C et à l'augmentation de la circulation automobile - développent des arguments en faveur - du bus en site propre (moindre coût, régularité, vitesse commerciale, entretien, cadencement, caractère évolutif) - de la mise en place en site propre des lignes de bus les plus chargées Se déclarent plutôt favorables : - à la ligne D (corridor nord) en tramway jusqu'à la rocade	<i>La CE prend acte et transmet au MO Voir également les analyses thématiques</i>

		avec l'aménagement de pistes cyclables en site propre - de la rocade à Cantinole : bus en site propre avec parking relais - à l'étude de la mise en place de navettes, Le Taillan centre bourg avec la gare du tram/train de Blanquefort - la mise en site propre (expérimentale avec look tramway) de la liane 3 St Médard/Le Haillan/Bordeaux <u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette observation.</i>	
--	--	--	--