

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

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

Séance du 16 mars 2012
(convocation du 5 mars 2012)

Aujourd'hui Vendredi Seize Mars Deux Mil Douze à 09 Heures 30 le Conseil de la Communauté Urbaine de BORDEAUX s'est réuni, dans la salle de ses séances sous la présidence de Monsieur Vincent FELTESSE, Président de la Communauté Urbaine de BORDEAUX.

ETAIENT PRESENTS :

M. FELTESSE Vincent, M. JUPPE Alain, M. DAVID Alain, M. CAZABONNE Alain, M. BENOIT Jean-Jacques, M. BOBET Patrick, Mme BOST Christine, M. BRON Jean-Charles, Mme CARTRON Françoise, M. CAZABONNE Didier, M. CHAUSSET Gérard, Mme CURVALE Laure, M. DUCHENE Michel, M. DUPRAT Christophe, M. FAVROUL Jean-Pierre, Mme FAYET Véronique, M. FLORIAN Nicolas, M. GELLE Thierry, M. GUICHARD Max, M. HERITIE Michel, Mme ISTE Michèle, M. LABISTE Bernard, M. LAMAISSON Serge, Mme LIRE Marie Françoise, M. OLIVIER Michel, M. PIERRE Maurice, M. ROSSIGNOL Clément, M. SAINTE-MARIE Michel, Mme DE FRANCOIS Béatrice, M. SOUBIRAN Claude, M. TOUZEAU Jean, M. TURON Jean-Pierre, Mme LACUEY Conchita, M. MAURRAS Franck, M. SOUBABERE Pierre, Mme TERRAZA Brigitte, M. AMBRY Stéphane, M. ANZIANI Alain, M. ASSERAY Bruno, Mme BALLOT Chantal, M. BAUDRY Claude, Mme BONNEFOY Christine, Mme BREZILLON Anne, M. BRUGERE Nicolas, Mme CAZALET Anne-Marie, M. CAZENAVE Charles, M. CHARRIER Alain, Mme COLLET Brigitte, M. DANJON Frédéric, M. DAVID Jean-Louis, M. DAVID Yohan, Mme DELATTRE Nathalie, M. DELAUX Stéphan, Mme DESSERTINE Laurence, Mme DIEZ Martine, M. DOUGADOS Daniel, M. DUART Patrick, M. DUBOS Gérard, M. DUCASSOU Dominique, M. EGRON Jean-François, Mme EWANS Marie-Christine, Mme FAORO Michèle, M. FEUGAS Jean-Claude, Mme FOURCADE Paulette, M. GALAN Jean-Claude, M. GARNIER Jean-Paul, M. GUICHEBAROU Jean-Claude, M. GUILLEMOTEAU Patrick, M. GUYOMARC'H Jean-Pierre, Mme HAYE Isabelle, M. HURMIC Pierre, M. JOANDET Franck, Mme LAURENT Wanda, Mme LIMOUZIN Michèle, M. MANGON Jacques, Mme MELLIER Claude, M. MILLET Thierry, M. MOGA Alain, M. MOULINIER Maxime, Mme NOEL Marie-Claude, M. PAILLART Vincent, Mme PARCELIER Muriel, M. PENEL Gilles, M. PEREZ Jean-Michel, Mme PIAZZA Arielle, M. QUANCARD Denis, M. QUERON Robert, M. RAYNAL Franck, M. RAYNAUD Jacques, M. RESPAUD Jacques, M. ROUVEYRE Matthieu, M. SIBE Maxime, M. SOLARI Joël, Mme TOUTON Elisabeth, M. TRIJOULET Thierry, Mme WALRYCK Anne.

EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :

M. CAZABONNE Didier à M. CAZABONNE Alain à partir de 11h25
M. FREYGEFOND Ludovic à M. LABISTE Bernard
M. GAUTE Jean-Michel à Mme. PARCELIER Muriel
M. GAÜZERE Jean-Marc à M. DUPRAT Christophe
M. LABARDIN Michel à M. QUERON Robert
M. PUJOL Patrick à M. FLORIAN Nicolas
M. SAINTE-MARIE Michel à M. ANZIANI Alain jusqu'à 10h15
M. TOUZEAU Jean à Mme FAORO Michèle à partir de 10h
M. BONNIN Jean-Jacques à Mme. BONNEFOY Christine
M. BOUSQUET Ludovic à M. MANGON Jacques
Mme CAZALET Anne-Marie à M. CAZENAVE Charles jusqu'à 10h
Mme. CHAVIGNER Michèle à M. DUART Patrick
Mlle. COUTANCEAU Emilie à Mme. BOST Christine
M. COUTURIER Jean-Louis à Mme. LACUEY Conchita
M. DAVID Yohan à M. SOUBIRAN Claude à partir de 10h
Mlle. DELTIPLE Nathalie à M. BENOIT Jean-Jacques

M. DUPOUY Alain à M. MOGA Alain
Mlle. EL KHADIR Samira à M. MOULINIER Maxime
M. GUICHOUX Jacques à M. TRIJOULET Thierry
M. GUILLEMOTEAU Patrick à M. DUBOS Gérard jusqu'à 10h30
M. GUYOMARC'H Jean-Paul à Mme LIRE Marie-Françoise à partir de 12h
M. JOUBERT Jacques à M. GARNIER Jean-Paul
M. JUNCA Bernard à M. BOBET Patrick
M. LAGOFUN Gérard à M. HERITIE Michel
M. LOTHAIER Pierre à M. DUCASSOU Dominique
M. MAURIN Vincent à M. GUICHARD Max
M. MERCIER Michel à M. PAILLART Vincent
M. MILLET Thierry à M. RAYNAL Franck jusqu'à 10h50
M. POIGNONEC Michel à M. GUICHEBAROU Jean-Claude
M. REIFFERS Josy à M. SOLARI Joël
M. ROBERT Fabien à Mme. FAYET Véronique
Mme. SAINT-ORICE Nicole à Mme. COLLET Brigitte

LA SEANCE EST OUVERTE

**Développement du réseau de transport en commun - 3ème Phase du tramway
de l'agglomération bordelaise-Création d'une ligne de tramway dénommée
«Tram-train du Médoc » - Communes de Bordeaux, Bruges et Blanquefort -
Déclaration de Projet**

Monsieur CHAUSSET présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs

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

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

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

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

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

Le bilan de cette concertation a confirmé, par délibération n°2009/0449 du 10 juillet 2009, les objectifs du projet à savoir :

- rééquilibrer la répartition entre les différents modes de déplacements en faisant croître la part des transports en commun et des déplacements doux, contribuant ainsi à la diminution de la production des gaz à effet de serre ;

- améliorer la desserte du territoire ;
- permettre à chacun de mieux maîtriser ses temps de déplacements, contribuant ainsi à l'attractivité de l'économie locale ;
- favoriser l'émergence d'une ville de proximité par la structuration des territoires et la consolidation des pôles urbains situés le long d'axes forts, et desservir les zones denses d'habitat ayant le plus fort potentiel de fréquentation actuel et à venir.

Le 6 novembre 2009, le Conseil Communautaire, par délibération n°2009/0708, a arrêté le dossier définitif du projet de développement du réseau de transports en commun de l'agglomération bordelaise comportant notamment la création d'un projet de réalisation d'une infrastructure périurbaine en connexion avec les réseaux ferroviaires et routiers nationaux, régionaux et départementaux, permettant de relier la presqu'île du Médoc au centre de Bordeaux.

Puis, par délibération n°2011/0344 du 27 mai 2011, le Conseil de Communauté autorisait Monsieur le Président à requérir auprès de Monsieur le Préfet de la Gironde, l'ouverture de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de la création d'une nouvelle ligne de tramway dite « Tram-train du Médoc » et à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme avec le projet désigné ci avant.

Le 14 septembre 2011, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Bordeaux a désigné, par ordonnance, un commissaire enquêteur titulaire et un commissaire suppléant en vue de procéder à l'enquête publique du projet mentionné ci-dessus.

Ensuite, par application de l'arrêté préfectoral, en date du 12 octobre 2011, l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique des travaux de construction de la ligne Tram-train du Médoc et à la mise en compatibilité du PLU de la Communauté urbaine de Bordeaux s'est déroulée du 7 novembre au 9 décembre 2011 inclus, sur les communes de Bordeaux, de Bruges et de Blanquefort.

En application du Code de l'expropriation (Art R11-14-14) et du Code de l'urbanisme (Art L123-16 et R 123-23), le Commissaire enquêteur a remis son rapport contenant ses conclusions et avis à Monsieur le Préfet qui les a adressés au Président de la Communauté urbaine de Bordeaux par courrier en date du 24 janvier 2012.

Il ressort de ces conclusions que le Commissaire enquêteur a émis **un avis favorable** à la Déclaration d'Utilité Publique de la création de la ligne de tramway dite « Tram-train du Médoc ». Cet avis est assorti des recommandations suivantes :

« Concernant Blanquefort, prise en compte des demandes qui permettent de perturber le moins possible les riverains impactés ; je souhaite qu'une étude complémentaire sur la halte Tiscot soit faite afin de déterminer s'il ne serait pas possible d'attendre la mutualisation des lignes dans le cadre du futur tram train pour créer cette station, évitant ainsi le triplement de la voie. Concernant Bruges, bien que n'ayant pas trouvé d'autre solution, je reste réservé sur l'ouvrage de franchissement supérieur mutualisé à Beyerman. J'ose penser qu'une autre solution d'un type mixte passage inférieur pour les voitures et le tram, passerelle de franchissement pour cheminements doux pourrait être dégagée sans nécessiter une deuxième enquête d'utilité publique, avec des coûts certes plus importants

mais une légèreté qui peut mieux correspondre au caractère de cette ville, quelle que soit son urbanisation en devenir.

Je recommande enfin que Ravezies soit fermée le plus tard possible, que les contacts avec les riverains impactés soient menés au plus tôt et qu'un suivi individuel soit réalisé au profit de ceux qui vont subir les inconvénients de ce projet. »

En application des dispositions des articles L 123-16 et R. 123-23 du Code de l'urbanisme, le Conseil de Communauté, saisi par Monsieur le Préfet, a prononcé par délibération n°2012/0106 du 17 février 2012 un avis favorable, sur le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint, sur le rapport et les conclusions du Commissaire enquêteur concernant la mise en compatibilité du P.L.U., et sur le dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) relatif à la création de ligne de tramway dite « Tram-train du Médoc ».

Il est dès lors à présent nécessaire :

- De décrire à nouveau l'opération soumise à l'enquête publique,
- D'exposer les motifs et considérations justifiant le caractère d'intérêt général du projet,
- D'apporter des éléments de réponses du maître d'ouvrage aux recommandations émises par le Commissaire enquêteur,
- De se prononcer par une déclaration de projet sur l'intérêt général du projet de création de la ligne de tramway dite « Tram-train du Médoc »,

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

Le projet de création de la ligne Tram-train du Médoc arrêté dans son tracé et son mode tramway, par délibération n°2009/0708 du 6 novembre 2009, tel qu'il figure dans le dossier d'étude d'impact mis à l'enquête, s'étend sur 7,1 km d'infrastructure et comporte 6 stations.

Cette nouvelle ligne desservira les communes de Bordeaux, Bruges et de Blanquefort, et s'établira, principalement, le long des emprises du Réseau Ferré National (RFN), en suivant de manière parallèle le tracé actuel de la ligne ferroviaire Bordeaux / Pointe de Grave.

Elle sera connectée au réseau de tramway existant - la ligne C -, avec la création de la station « Cracovie », située sur les allées de Boutaut à Bordeaux.

La voie se débranchera alors de la ligne C pour emprunter une partie du réseau ferré, actuellement non exploité commercialement, jusqu'au niveau du bassin d'étalement de Bruges de Béquigneaux. Sur cette partie, la ligne disposera de deux voies de tramway et d'une voie supplémentaire utilisée pour les services partiels et le retournement des rames.

Ensuite, la ligne se poursuivra sur les rails des deux voies actuellement utilisés par la ligne ferroviaire Bordeaux / Pointe de Grave, jusqu'au passage à niveau de l'avenue Jean Jaurès à Bruges, lieu d'implantation de la station « La Vache ». Les barrières du passage à niveau Jean Jaurès seront retirées et la circulation des TER sur ce tronçon sera alors arrêtée dès la phase travaux.

A partir de la station « La Vache », la ligne Tram-train se prolongera jusqu'à Blanquefort, en voie unique, avec des voies d'évitement au droit de chacune des stations suivantes : « Bruges Sud », « Gare de Bruges », « Tiscot » et « Gare de Blanquefort ».

Le croisement de la ligne Tram-train du Médoc et de la ligne ferroviaire Bordeaux / Pointe de Grave se situera à proximité de la rue Beyerman avec la réalisation d'un ouvrage d'art en passage supérieur.

De la bifurcation « Beyerman » à la gare de Blanquefort, terminus de la ligne, le projet s'établira en tracé neuf, par le biais d'une voie unique aménagée parallèlement à l'ouest de la ligne ferroviaire Bordeaux / Pointe de Grave exploitée par des trains TER et fret.

La ligne permettra la circulation de rames de tramway, actuellement en service, tout en préservant avec quelques adaptations les possibilités de développement du TER et de fret. En effet, cette future voie intégrera des dispositifs techniques qui lui permettront d'évoluer. Ainsi, selon les besoins qui pourraient apparaître, cette nouvelle ligne, avec quelques adaptations, notamment sur la signalisation ferroviaire, permettra la circulation de matériels roulants type « tram train », voire, de manière indifférenciée, des circulations de tram trains, de TER et de fret, optimisant alors l'ensemble de la ligne ferroviaire par une utilisation en double voie (voie existante et voie créée).

Une passerelle piétonne et six ponts rails jalonneront le tracé.

L'ouvrage d'art projeté au niveau de la bifurcation de Beyerman, constituera, de par sa taille, un point technique majeur de l'opération puisqu'il regroupera un passage tramway, une voie automobile avec une file de circulation par sens, une piste cyclable et deux trottoirs.

Au niveau des croisements entre le réseau routier et le réseau ferré national, les passages à niveau existants seront adaptés pour permettre l'insertion de la nouvelle ligne de tramway (TTM).

Deux parcs relais seront aménagés en Gare de Blanquefort (120 places) et en gare de Bruges (60 places environ).

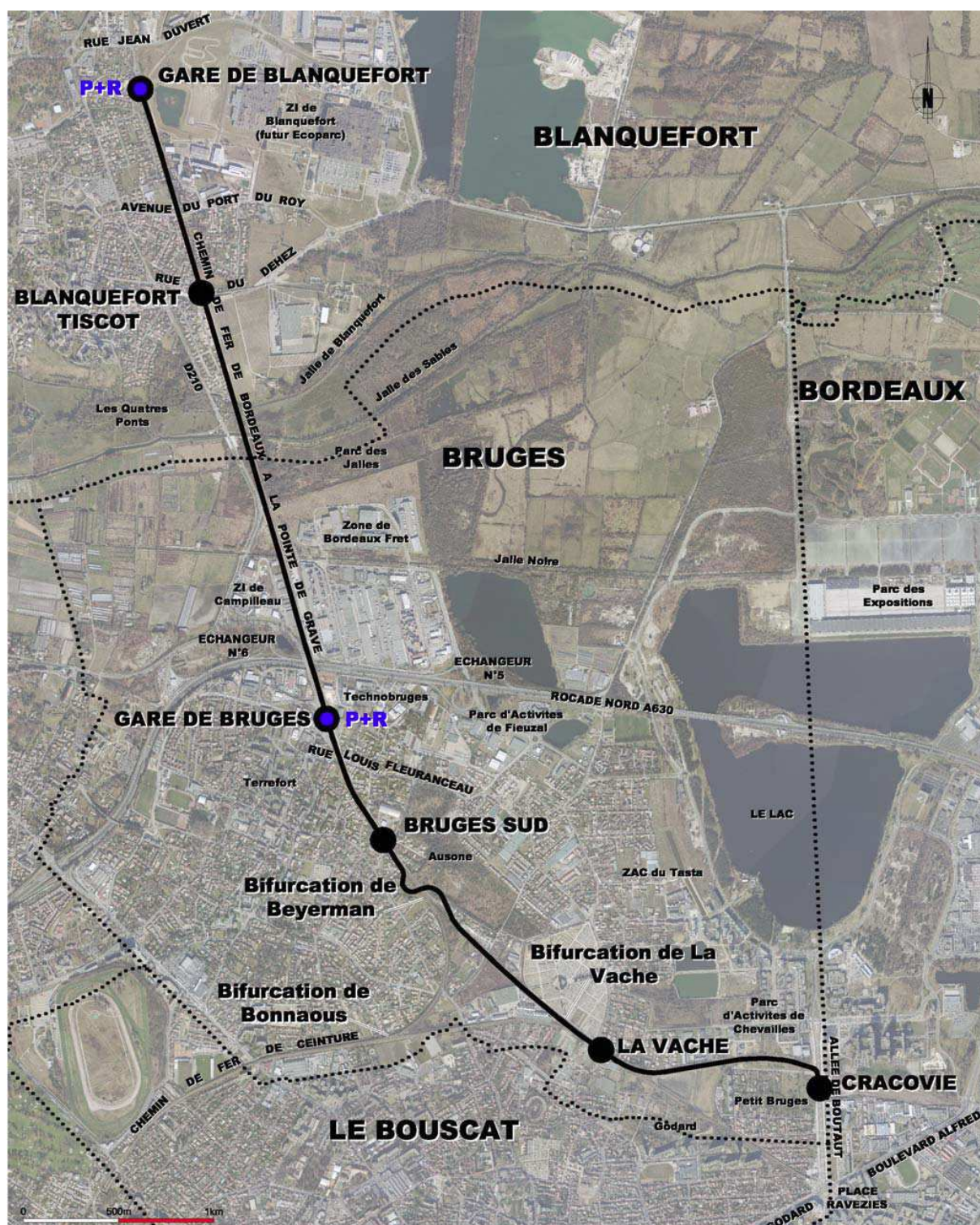
Plusieurs pôles intermodaux seront créés :

La gare de Blanquefort permettra des échanges entre la ligne TTM, le TER, la ligne de bus n°29 et les Cars trans'Gironde.

La station Gare de Bruges permettra des échanges entre la ligne TTM et le TER. Enfin, la future station Cracovie permettra des échanges entre la ligne TTM et la Ligne C existante.

La dépense totale prévisible pour la réalisation de la nouvelle ligne de tramway dite « Tram-train du Médoc » est de : 96,699 M € hors taxe valeur Juillet 2010 (comprenant les acquisitions foncières et indemnisations éventuelles, les conditions financières d'occupation du domaine RFF, les études et travaux y compris les mesures compensatoires ou réductrices d'impacts, le matériel roulant.)

Caractéristiques de la plateforme tramway



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

Les comportements en matière de déplacements sur le territoire de l'agglomération bordelaise ont largement évolué ces dernières années. Désormais, l'essor des transports en commun s'impose comme un constat sociétal. Le choix du mode tramway majoritairement en site propre a notamment été arrêté pour sa capacité à faire face à l'évolution de la demande en transport en commun et pour de meilleures conditions d'insertion urbaine. Le tracé du projet dit « Tram-train du Médoc » a été choisi au motif qu'il dessert une population appelée à croître lors de la prochaine décennie.

Les avantages du projet et ses impacts positifs sur la mobilité et le cadre de vie :

Le choix du mode tramway a été retenu pour ce projet afin d'homogénéiser le réseau transport en commun existant. Cette continuité de mode de transport évite aux usagers des correspondances pénalisantes qui rendraient le système de transport moins performant et moins attractif.

Le tramway permet plus que les autres modes, de restructurer les tissus urbains traversés en contribuant et en accompagnant la densification du territoire communautaire le long de ses corridors. Venant compléter le réseau du tramway, le projet permettra à long terme, de relier les villes périphériques aux grands équipements et aux grands axes de transport.

La circulation du tramway s'effectue sur une plateforme en site propre, avec un mode prioritaire aux carrefours et passages à niveau, ce qui diminue les temps de trajet en transports en commun.

De ce fait, le projet va contribuer à la diminution du trafic automobile. En renforçant l'attractivité et la performance des transports en commun, l'opération participera activement à une meilleure redistribution entre les modes de transport avec un report modal des déplacements en voiture vers les transports en commun.

Le tramway est aussi un gage de l'accroissement de la mobilité individuelle. D'une part, ce mode de transport fiable, rapide et économique est attractif pour les personnes non motorisées et les personnes à revenus modestes. D'autre part, sa conception technique le rend aisément accessible aux personnes à mobilité réduite (personnes âgées, handicapées...).

Le tramway est aussi un vecteur important pour l'amélioration du cadre de vie. La baisse du trafic automobile qu'il génère entraînera, à l'échelle de la ville, une diminution des nuisances sonores et de la pollution particulaire dans l'air émise par les véhicules avec des effets bénéfiques sur la santé.

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

Le projet Tram-train du Médoc (TTM) permettra d'élargir de manière significative le périmètre à l'intérieur duquel les résidents et les usagers des zones urbaines disposeront d'une véritable liberté de choix modal et de transports publics performants.

Il se positionne en avant-garde d'une future urbanisation, en jouant un rôle de catalyseur ou de levier structurant pour un développement urbain maîtrisé et durable.

L'opération TTM s'inscrit en cela parfaitement en adéquation avec la nouvelle politique urbaine de la CUB qui vise systématiquement à combiner urbanisme et transport afin de favoriser :

- l'émergence d'une ville de proximité par la structuration des territoires et la consolidation des pôles urbains situés le long d'axes forts, desservant les zones denses d'habitat ayant le plus fort potentiel de fréquentation actuel et à venir ;
- le rééquilibrage de la répartition entre les différents modes de déplacements en faisant croître la part des transports en commun et des déplacements doux (marche à pied, vélo) et en diminuant la part de la voiture, contribuant ainsi à la diminution de la production des gaz à effet de serre ;
- l'amélioration de la desserte du territoire :
 - En confortant la solidarité d'agglomération, par le développement d'un réseau de transports en commun attractif et performant ;
 - En assurant l'interconnexion de l'ensemble des modes de transports (trains, tramways, bus et autocars) ainsi que la complémentarité avec les modes de déplacement doux ;
- une meilleure maîtrise des temps de déplacements, en améliorant les performances du système en terme de régularité et de fréquence.

L'opération TTM conduira à une restructuration importante de l'offre de services TER périurbains. Les lignes TER seront modifiées en dessous de Bruges.

Une inter-modalité TER / Tramway ligne C sera maintenue et développée en gares de Blanquefort et de Bruges. Les horaires de la ligne tram train seront en cohérence avec les horaires des TER afin de proposer une correspondance optimale. Pour la ligne Macau - Ravezies, un nouveau terminus sera mis en place de manière à offrir aux usagers un niveau de pénétration dans la ville équivalent avec une inter-modalité avec la ligne de tramway A au niveau d'Arlac.

Ce projet de ligne « Tram-train du Médoc » permet la circulation de rames de tramway du réseau existant, mais laisse la possibilité d'un développement et d'une évolution du réseau de transports collectif. En effet, cette future voie intégrera des dispositifs techniques qui lui permettront de s'adapter. Aussi, selon les besoins qui pourraient apparaître, cette nouvelle ligne, avec quelques adaptations, notamment sur la signalisation ferroviaire, autorisera la circulation de matériels roulants type « tram train », voire, de manière indifférenciée, des circulations de tram trains, de TER et de fret, optimisant alors l'ensemble de la ligne ferroviaire par une utilisation en double voie (voie existante et voie créée).

3 - Réponses du maître d'ouvrage aux recommandations du Commissaire enquêteur

Suite au rapport du Commissaire enquêteur, voici les réponses apportées par le maître d'ouvrage :

Concernant la recommandation : « prise en compte des demandes qui permettent de perturber le moins possible les riverains impactés. »

Réponse du maître d'ouvrage : Après la signature de l'arrêté préfectoral de Déclaration d'Utilité Publique de la création du projet de tramway dit « Tram-train du Médoc », 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 riverains concernés par une acquisition avant la procédure d'enquête parcellaire.

En lien avec les communes concernées, la Communauté urbaine de Bordeaux s'engage, en cas de besoin, à accompagner l'ensemble des familles impactées par le projet dans la recherche d'un relogement.

Concernant la recommandation : « étude complémentaire sur la halte Tiscot afin de déterminer s'il ne serait pas possible d'attendre la mutualisation des lignes dans le cadre du futur tram train pour créer cette station, évitant ainsi le triplement de la voie »

Réponse du maître d'ouvrage : La Communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette recommandation.

Les études préliminaires ont démontré le besoin de deux stations sur la commune de Blanquefort.

Le choix de la station Tiscot a été retenu :

- pour son attractivité sur un bassin d'usagers dans des quartiers amenés à se développer
- pour sa couverture du territoire complémentaire avec le terminus de la gare de Blanquefort, permettant d'éviter une zone d'attractivité concurrente.

Concernant la recommandation : « modification du franchissement Beyerman »

Réponse du maître d'ouvrage : La Communauté Urbaine de Bordeaux prend acte de la remarque du Commissaire enquêteur. Elle maintient son projet d'ouvrage d'art en passage supérieur tel que présenté lors de l'enquête publique.

Le choix d'un pont aérien sur Beyerman a été retenu notamment en fonction de son coût, mais aussi pour une meilleure insertion et usage des déplacements mode doux (piétons, personnes à mobilité réduite et deux roues) dans un environnement à forts enjeux de développement urbain.

Concernant la recommandation : « que Ravezies soit fermée le plus tard possible, que les contacts avec les riverains impactés soient menés au plus tôt et qu'un suivi individuel soit réalisé au profit de ceux qui vont subir les inconvénients de ce projet »

Réponse du maître d'ouvrage : La Communauté urbaine de Bordeaux s'engage à fermer l'arrêt en gare de Ravezies le plus tardivement possible compte tenu du déroulement par phases du chantier. Elle élaborera, en accord avec la Région Aquitaine, autorité organisatrice des transports en charge des TER, les mesures de substitution à mettre en place pendant les travaux pour les usagers des trains et les actions de communication à mener.

4 - Bilan :

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

Ainsi qu'en attestent les résultats de l'évaluation socio-économique, le Taux de Rentabilité Interne (TRI) du projet de création de la ligne Tram-train du Médoc est de 4,0 %, donc supérieur au taux d'actualisation de 3,8%, préconisé par le rapport « Boiteux II ». Le bénéfice actualisé est de 3,90 M€. (base d'amortissement de 30 ans pour le matériel roulant et de 50 ans pour les infrastructures). Ce résultat confirme la rentabilité du projet.

Quant au financement du projet : Le montant estimé pour la réalisation de la ligne TTM est de : 96,699 M € hors taxe valeur 2010. L'Etat avait lancé un second appel à projets, dit " Grenelle 2 de l'environnement " afin de participer au financement du développement des réseaux de transports urbains hors Ile de France. La communauté urbaine de Bordeaux a décidé d'y présenter sa candidature. Le dossier concernait notamment la création de la ligne Tram-train du Médoc. L'Etat a attribué à notre Etablissement, une subvention de 11,7 millions d'euros, pour cette réalisation.

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

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

Le Conseil de Communauté,

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

VU les articles L123-16 et R123-23 du Code de l'Urbanisme ;

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

VU l'article R-11-14-14 du Code de l'Expropriation ;

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

VU la délibération n°2011/0344 du 27 mai 2011, autorisant Monsieur le Président à requérir auprès de Monsieur le Préfet, l'ouverture de l'enquête publique préalable à la DUP des travaux de la création de la nouvelle ligne de tramway dite « Tram-train du Médoc » ;

VU la délibération n°2012/0106 du 17 février 2012 par laquelle la Communauté a émis un avis favorable, sur le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint, sur le rapport et les conclusions du Commissaire enquêteur, et sur le dossier de mise en compatibilité du PLU ;

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

VU l'arrêté en date du 14 septembre 2011 du Président du Tribunal Administratif de Bordeaux désignant le Commissaire enquêteur ;

VU l'arrêté en date du 12 octobre 2011 du Préfet de la Région Aquitaine, Préfet de la Gironde, prescrivant l'enquête publique et les modalités de son organisation ;

VU le courrier de Monsieur le Préfet en date du 24 janvier 2012, transmettant les observations du Commissaire enquêteur et prescrivant d'y répondre ;

VU les conclusions et avis joints du Commissaire enquêteur, en date du 20 janvier 2012, avec les réponses apportées depuis par le maître d'ouvrage aux recommandations (Annexe 1) ;

VU le rapport joint du Commissaire enquêteur, en date du 20 janvier 2012, avec les réponses apportées depuis par le maître d'ouvrage aux observations transmises par le Commissaire enquêteur (Annexe 2) ;

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT qu'à l'issue de l'enquête publique le Commissaire enquêteur a émis un avis favorable à la Déclaration d'Utilité Publique au projet de création de la ligne de tramway dite « Tram-train du Médoc » ;

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

DECIDE

Article 1 :

De déclarer que le projet de création de la ligne de tramway de l'agglomération bordelaise dite « Tram-train du Médoc » est d'intérêt général.

Article 2 :

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

Article 3 :

D'autoriser Monsieur le Président :

- à transmettre à Monsieur le Préfet le rapport exposant les motifs et considérations qui justifie le caractère d'intérêt général et d'utilité publique du projet et les réponses apportées aux observations du Commissaire enquêteur, afin de solliciter l'adoption de la DUP ;
- à accomplir toutes les formalités et à signer tous actes nécessaires à l'exécution du projet de création de la nouvelle ligne de tramway dite « Tram-train du Médoc », notamment ceux permettant d'obtenir l'accord de l'Etat quant à la réalisation des travaux ou la mise en service des installations.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de la Communauté Urbaine le 16 mars 2012,

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

**REÇU EN PRÉFECTURE LE
20 MARS 2012**

PUBLIÉ LE : 20 MARS 2012

M. GÉRARD CHAUSSET