



Pôle Mobilité
Direction des grands travaux
et des investissements de déplacement

-□-

3^{ème} Développement du réseau de transport en commun phase du réseau tramway de l'agglomération bordelaise

Création de la ligne « Tram-train du Médoc »

Communes : Bordeaux, Bruges et Blanquefort

Déclaration de projet

-□-

Annexe 1 : Réponses apportées par le maître d'ouvrage aux recommandations émises par le Commissaire enquêteur dans son rapport « conclusions et avis »

Annexe 2 : Réponses apportées par le maître d'ouvrage aux observations présentes dans les registres d'enquête et transmises par le Commissaire enquêteur

ANNEXE 1

PREFECTURE DE LA GIRONDE

DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

des travaux de construction de
LA LIGNE TRAM-TRAIN DU MEDOC

sur les communes de
BORDEAUX, BRUGES ET BLANQUEFORT

demandée par
LA COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE
réalisée du 9 novembre au 9 décembre 2011

RAPPORT, CONCLUSIONS ET AVIS
DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
Jean Jacques Ducout

Cestas, le 20 janvier 2012

SOMMAIRE

I – GENERALITES

II – PROJET MIS A L'ENQUETE

III – DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

IV – EXAMEN ET ANALYSES DES OBSERVATIONS

V – BILAN AVANTAGES ET INCONVENIENTS

CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

ANNEXE I : SOMMAIRE DU DOSSIER D'ENQUÊTE

ANNEXE II : RESUME DES OBSERVATIONS

PREFECTURE DE LA GIRONDE

DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

des travaux de construction de
LA LIGNE TRAM-TRAIN DU MEDOC

sur les communes de
BORDEAUX, BRUGES ET BLANQUEFORT

demandée par
LA COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE
réalisée du 9 novembre au 9 décembre 2011

Correctif du maître d'ouvrage : enquête réalisée du 7 novembre au 9 décembre 2011

RAPPORT DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
Jean Jacques Ducout

Cestas, le 20 janvier 2012

I – GENERALITES

Par arrêté du 12 octobre 2011, le Préfet de la Gironde a prescrit l'enquête publique préalable à une 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 CUB.

Cette enquête était demandée par la Communauté Urbaine de Bordeaux.

Le présent rapport rend compte dans une première partie du déroulement de cette enquête, des observations recueillies et des analyses du Commissaire-enquêteur.

Une deuxième partie fournit avec les Conclusions l'avis du Commissaire-enquêteur sur cette démarche.

Cette enquête, à l'instar de la plupart des EP se réfère aux codes habituels, expropriation, urbanisme, environnement, code des collectivités territoriales; s'agissant d'une infrastructure de transport, elle se réfère en particulier à la loi dite LOTI du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et au décret du 17/08/1984 relatif à l'application de l'article 14 de cette loi.

II - PROJET MIS A L'ENQUÊTE

Le projet dit « Tram-train du Médoc » (TTM), est un des éléments de la 3^{ème} phase du tramway de l'agglomération bordelaise. Il consiste, à ce stade, en la réalisation d'une desserte des villes de Blanquefort et de Bruges par une ligne de tramway, entièrement nouvelle, mais utilisant pratiquement exclusivement le domaine foncier du Réseau ferré national. Le TTM est une prolongation de la ligne C dont il se débranche à la station nouvelle de Cracovie.

Cette ligne peut être caractérisée par sa longueur, 7, 2 km, ses stations, 6, (4 à Bruges, 2 à Blanquefort), et son tracé comprenant un croisement en ouvrage supérieur, franchissement ou saut de mouton « Beierman » de la voie ferrée Bordeaux-Le Verdon, son positionnement à l'ouest de cette voie au-delà. Sur les communes de Bruges et Blanquefort, le tram-train du Médoc traverse le parc intercommunal des Jalles.

Elle est conçue pour une circulation sur une voie unique, doublée dans les stations afin de permettre le croisement des rames.

Elle est prévue pour fournir 4 départs à l'heure au niveau de Blanquefort.

Les échanges avec la ligne TER Bordeaux-Le Verdon pourront se faire en gares de Bruges et de Blanquefort.

La voie nouvelle entre Beierman et Blanquefort sera réalisée aux normes ferroviaires ce qui permettra dans le futur, avec des adaptations mineures, une utilisation mutualisée de cette voie pour y faire circuler tram-train, trains de voyageurs ou de fret. Après le franchissement Beierman en allant vers la station Cracovie, elle ne pourra recevoir que du matériel type Tram ou Tram-train.

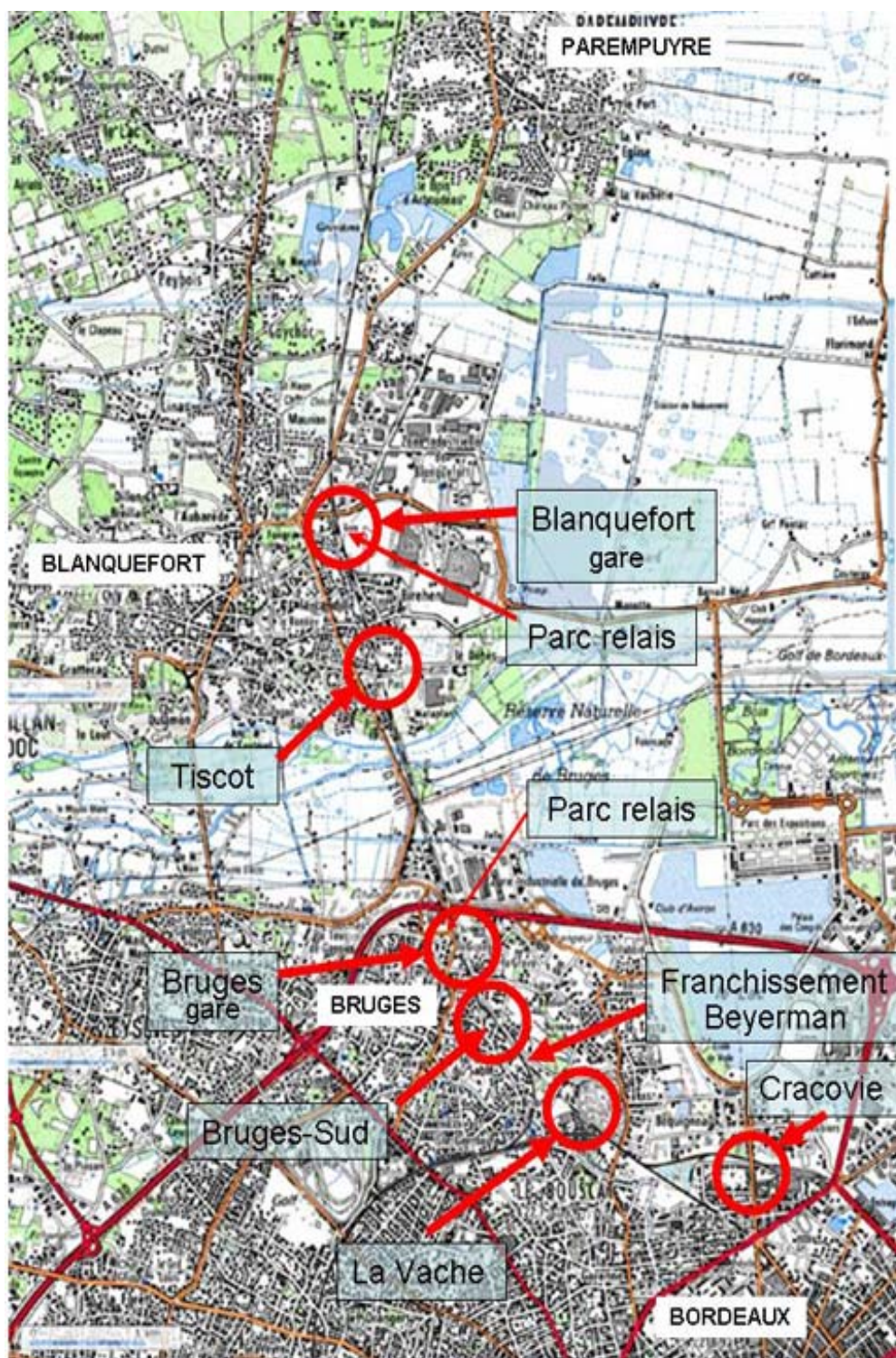
Par ailleurs, la possibilité de créer une liaison ferroviaire entre la voie ferrée de ceinture et le futur pont Bacalan-Bastide sera préservée, tandis qu'un branchement entre la voie nouvelle et la voie existante à proximité de Blanquefort sera également réservé afin de permettre l'exploitation type tram-train au-delà de Blanquefort.

La gare de Ravezies sera fermée dès le début des travaux.

Une mise en service est envisagée en 2014.

La dépense globale liée à cette opération est de 97 millions d'euros dont 13, 7 pour le matériel roulant soit environ 4 rames.

Les objectifs de l'opération sont les suivants : répondre aux attentes d'un territoire peu desservi en transport en commun, prendre en compte le principe d'évolutivité, assurer les interconnexions nécessaires avec le réseau de tram et le réseau ferroviaire, assurer une intermodalité favorisée, notamment entre le Tram et le TER, assurer une exploitation dans des conditions de sécurité optimales, assurer une bonne insertion dans un territoire urbain en pleine mutation.



Tracé et stations du TTM

III - ETUDE DU DOSSIER

Le dossier présenté à l'enquête comportait 13 pièces dont le sommaire était le suivant :

		NOMBRE DE PAGES
PIECE 1	NOTICE EXPLICATIVE	53
PIECE 2	PLAN DE SITUATION	3
PIECE 3	PLAN GENERAL DES TRAVAUX	9
PIECE 4	CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS	13
PIECE 5	APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES	3
PIECE 6	ETUDE D'IMPACT	228
PIECE 7	EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE	54
PIECE 8	TEXTES REGISSANT L'ENQUETE PUBLIQUE	9
PIECE 9	DOSSIER DE MISE EN COMPTABILITE DU PLU	34
PIECE 10	DOSSIER D'INCIDENCES NATURA 2000	77
ANNEXE	DOSSIER LOI SUR L'EAU	49
ANNEXE	AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE	32
ANNEXE	DELIBERATIONS DU CONSEIL DE COMMUNAUTE	22

Ce dossier était assez complet, il comprenait les éléments nécessaires à la compréhension du projet.

Une critique en est faite dans l'analyse des observations.

Un sommaire plus détaillé est fourni en annexe 1.

Notice explicative

La notice explicative fournit des explications sur le réseau du tram avec les installations connexes, parcs relais, les circuits de bus et l'utilisation des vélos, les enjeux de population avec les projets urbains de Bordeaux, Bruges et Blanquefort, le schéma opérationnel de transport, les détails de la 3ème phase du tram et enfin page 36 décrit l'opération tram-train et termine par les paramètres ayant déterminé les principaux choix, positionnement à l'ouest de la voie ferrée du Verdon, débranchement de la voie C à Ravezies ou à Cracovie, franchissement Beyerman. Elle ne fournit pas la solution choisie pour Beyerman.

Etude d'impact

L'étude d'impact de 228 pages comprend en particulier, un résumé non technique, une analyse de l'état initial, concernant tant la population que les milieux naturels, avec une cartographie détaillée, une analyse des effets du projet, avec ses impacts sur les déplacements et le développement urbain, les impacts fonciers avec des plans détaillés, et les impacts sur l'environnement, sites naturels, eau, paysage, activités socio-économiques, environnement sonore,... , la cartographie détaillée des impacts et des mesures, une synthèse des mesures prises pour atténuer ces effets. Par ailleurs, un long développement est consacré au rappel des impacts de l'ensemble du programme de travaux de la 3ème phase du tram.

Evaluation socio-économique

L'évaluation socio-économique de 54 pages concerne en grande partie l'ensemble de la 3ème phase du tramway, dont les raisons d'être sont mises en exergue. Elle comprend une analyse des coûts de fonctionnement et d'investissement, une analyse des conditions de

financement de la CUB, l'évaluation socio-économique proprement dite, dont celle du tram-train du Médoc.

Dossier d'incidence NATURA 2000

Le dossier d'incidence NATURA 2000 comprend 77 pages, dont 60 pour un prédiagnostic, 9 pour le diagnostic, 1 pour la conclusion et 6 annexes.

Textes régissant l'Enquête publique

A noter la mention de la réunion en vue de l'examen conjoint du dossier de mise en compatibilité du PLU, qui s'est tenue le 21 septembre 2011, à la Direction départementale des territoires et de la mer conformément à l'article L 123-16 du Code de l'Urbanisme, avant l'ouverture de l'enquête publique.

Dossier loi sur l'eau

Un dossier loi sur l'eau est mis en information quoique le projet ne nécessitât point d'autorisation à ce titre.

Avis de l'autorité environnementale

Saisie le 16/08/2011, l'autorité environnementale rendait son avis le 26 septembre. Il porte en particulier sur la complétude du dossier, l'analyse détaillée de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

Les principales remarques portent sur l'absence de présentation détaillée du Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains, sur le résumé non technique de l'étude d'impact qui aurait pu faire l'objet d'illustrations cartographiques et aborder l'ensemble des composants de l'étude, sur l'analyse de l'état initial du site, manque les dispositions du SDAGE Adour Garonne, manque présentation de la fréquentation de la desserte TER (Macau-Ravezies) ; l'étude aurait pu s'attacher à présenter les modalités précises de protection retenue au niveau du secteur le plus sensible constitué par la traversée des Jalles, manque précision sur les conséquences de la réalisation du projet sur les temps de parcours , intermodalité TER/Tram , manque délimitation du projet opérationnel, liaisons mode doux, calendrier, nouveau réseau de bus, échéance de réalisation du contrôle du bruit aurait du être précisée, zoom dans les zones les plus exposées, paysage et patrimoine : manque cartographie d'aménagements paysagers et photomontages (Beyerman)

Après avoir souligné la volonté du maître d'ouvrage de prendre en compte l'environnement sous toutes ses formes, il conclue en relevant la finalité positive du projet, il note que l'étude de l'état initial de l'environnement permet de faire ressortir les enjeux de la zone d'étude, en particulier que le projet s'inscrit dans un territoire riche en projets urbains et qu'il intercepte par ailleurs les Jalles noire, des sables et de Blanquefort, secteur très sensible d'un point de vue écologique qu'il convient de respecter.

Il demande la prise en compte des observations faites sur l'analyse des impacts sur l'environnement et des mesures de réduction et de compensation prévues. Le maître d'ouvrage a répondu par l'apport des éléments suivants : compléments d'information sur le SDDOM, illustrations cartographiques pour le résumé non technique, éléments du SDAGE Adour-Garonne, fréquentation de la ligne ferroviaire du Médoc, éléments photographiques sur les paysages interceptés, modalités précises de protections retenues au niveau de la traversée des Jalles, zooms sur les zones habitées les plus exposées au bruit.

Délibérations du conseil de communauté

3 délibérations du conseil de communauté étaient fournies, portant sur la concertation, la déclaration de projet, l'autorisation de mise à l'enquête publique.

IV - DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

ORGANISATION

Par arrêté en date du 12 octobre 2011, le Préfet de la Gironde a prescrit l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux de construction de la ligne du Tram-train du Médoc et de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Le commissaire-enquêteur, Jean-Jacques Ducout, avait été désigné par ordonnance du 14 septembre 2011 du Président du Tribunal administratif de Bordeaux.

Un dossier était consultable dans les mairies de Bordeaux, Bruges et Blanquefort, à la mairie annexe de Bordeaux Grand Parc ainsi qu'au siège de la Communauté urbaine. Dans tous ces lieux, le public pouvait formuler ses observations sur un registre d'enquête aux heures d'ouverture. Le public avait également la possibilité de faire parvenir ses observations par voie postale au Commissaire-enquêteur.

Par ailleurs, après demande du CE, le dossier d'enquête était publié dans son intégralité sur le site Internet de la CUB à partir du 18 novembre.

PUBLICITE

Un avis d'enquête a été publié et affiché selon les errements en vigueur dans chacune des mairies et au siège de la CUB. Les maires et le Président de la CUB ont fourni un certificat d'affichage. En outre, un affichage était réalisé par la CUB sur les lieux des aménagements et travaux projetés et aux points d'implantations prévus des stations. Il était également inséré sur le site Internet de la CUB.

Ce même avis a été inséré dans les journaux : Sud-Ouest des 20 octobre et 10 novembre et Les Echos judiciaires des 21 octobre et 11 novembre.

Par ailleurs, Madame le maire de Bruges a diffusé une lettre à tous ses administrés leur faisant part de l'enquête publique et de son opinion sur le sujet. Des articles de Sud-ouest ont également été consacrés à ce sujet.

DEROULEMENT

L'enquête s'est déroulée du lundi 7 novembre au vendredi 9 décembre 2011. Les 8 permanences ont été réalisées comme prévu dans l'arrêté.

Pour faciliter la consultation du public, en accord avec le Commissaire-enquêteur, un deuxième dossier a été déposé dans les mairies de Bruges et Blanquefort.

Aucun incident n'est venu perturber cette enquête, toutefois certaines observations ont porté sur la répartition des permanences du CE entre Bruges et Blanquefort.

Le public apparaissait assez nombreux, les permanences se sont tenues jusqu'à l'heure de fermeture de la mairie, tandis que l'association Transcub avait été reçue par le CE de 14h à 15h avant la permanence du 30 novembre. L'accueil dans les lieux de permanence a paru convenable.

Avant, pendant et après l'enquête, le CE a pu rencontrer à plusieurs reprises les responsables techniques du dossier à la CUB, ainsi que les élus, Monsieur Chausset, vice-président de la Communauté urbaine, Monsieur Uthurry, vice-président du Conseil régional d'Aquitaine, Monsieur Pouchain de Réseau ferré de France. En ce qui concerne les communes, il a rencontré Madame Dumas, adjointe à la mairie de Blanquefort, Madame Terraza, maire de Bruges.

V – EXAMEN DES OBSERVATIONS

51 - DECOMPTE DES OBSERVATIONS RELEVÉES

Le nombre d'observations recueillies sur les registres d'enquête et annexées ainsi que le nombre de personnes reçues pendant les permanences des commissaires enquêteurs figurent dans le tableau ci-dessous

Registre	Dates des permanences	Personnes reçues par le CE	Total observations
Bordeaux CUB	8/11	0	4+9
Bordeaux Grand Parc	17/11	1	1
Bordeaux mairie	9/12	2	8+3
Bruges	16/11 – 30/11	Environ 30	77
Blanquefort	9/11 – 22/11 – 7/12	Environ 30	73+11
TOTAL	8	63	185

Certaines personnes ont regroupé des signatures pour appuyer leurs observations, (riverains des tonnes de Laumé, Madame Garnier, rue de Dehez, association syndicale libre Le clos des sables).

Plusieurs associations sont intervenues, dont Transcub associé à Aquitaine alternatives, Vélocité, SEPANSO, Association bien vivre Bruges, Association Bien vivre à la Providence, Association des Riverains du projet Ausone, Association Bruges demain, Association syndicale libre Le clos des sables, Association MEDITER.

52 – ANALYSE

Pour faciliter l'analyse des observations, le CE les a regroupées dans différents thèmes exposés et analysés ci-dessous.

Toutefois, afin de fournir aux lecteurs intéressés un aperçu plus précis des observations du public, un résumé en est fourni en annexe II du rapport, il comporte pour un certain nombre d'observations, les réponses du MO et du CE.

521 – Thèmes retenus

1	Enquête	8	Substitution Ravezies phase travaux
2	Dossier	9	Parempuyre
3	Concertation, publicité	10	Le Bouscat
4	Nuisances sonores et visuelles	11	Appellation Tram/Train du Médoc
5	Circulation automobile et sujets connexes	12	Passages à niveau : Fleuranceau, rue Andron, La Vache
6	Riverains directement impactés	13	Intérêt socio-économique du projet,
7	Beierman	14	Circulations douces

522 – Analyse

1 - Enquête : Plusieurs observations ont été effectuées sur le déroulement de l'enquête :
- le nombre de permanences du CE à Bruges, 2, était insuffisant par rapport à Blanquefort 3, alors que la ville était plus impactée. Par ailleurs les permanences avaient lieu pendant les horaires de travail empêchant le public de rencontrer le CE.

Effectivement, la répartition des permanences aurait pu être revue en faveur de Bruges. Le CE dans ses permanences a reçu les personnes présentes, jusqu'à l'heure de fermeture de la mairie ; toute personne qui le désirait pouvait demander un rendez-vous au CE en dehors des permanences. Par ailleurs, il est toujours possible de se rendre dans un autre lieu de permanence. En outre, aucune autre demande n'est parvenue au CE.

- Une personne a regretté que le CE ne connaisse pas les problèmes spécifiques de circulation de Bruges. Il a été aussi rapporté dans les observations que le CE avait répondu qu'il n'y avait rien à faire, que le projet était ficelé.

Effectivement le projet est présenté sans solution de substitution et le CE émet un avis favorable ou défavorable au projet mais il ne pourra actuellement pas proposer de changement notable.

Réponse du maître d'ouvrage

La Communauté urbaine a pris connaissance de cette observation et des commentaires apportés par M. le commissaire enquêteur.

Le nombre de permanences et les lieux ont été fixés par M. le Préfet, autorité compétente.

2 - Dossier : Curieusement, les observations et remarques sur la qualité du dossier sont peu nombreuses, une se félicitant même de la clarté des explications données.

Pour sa part, le CE considère que ce dossier, à l'instar de beaucoup d'autres, répond bien à la réglementation administrative mais n'est pas optimisé pour l'enquête publique. Une présentation synthétique des éléments de l'enquête permettrait à une majorité de personnes intéressées d'obtenir une connaissance suffisante du sujet pour savoir si des éléments plus précis pourraient les intéresser. De nombreux éléments pourraient faire l'objet d'annexes qui pourraient être consultées dans les services d'urbanisme des mairies et/ou sur Internet.

Ce dossier nécessite un temps d'apprentissage important. Les données sont dispersées un peu dans tous les dossiers, l'étude d'impact traitant de la plus grande part ; elle a elle aussi, un résumé non technique, sans plan, qui fait double emploi avec la notice explicative, les planches sont repérées par leurs numéros du dossier du bureau d'études, sont décomptées dans le total des pages du dossier, mais ne sont pas numérotées à ce titre, entraînant quelques difficultés de recherche.

Enfin, l'environnement animal est beaucoup mieux traité que l'humain, Natura 2000, Impact, avis de l'autorité environnementale.

Par ailleurs, pour limiter le volume et sans doute pour des raisons d'impression, les différents dossiers étaient au format A 3, 228 pages pour l'étude d'impact.

Il était d'un maniement difficile, un document à étudier recto/verso de 83 cm de large sur 30 de haut de 228 pages recto/verso.

A noter enfin que les réponses à l'avis de l'autorité environnementale n'étaient pas incluses dans les dossiers respectifs.

Des photos aériennes précises et récentes des lieux traversés seraient utiles et justifieraient au moins pour une partie le format A3.

Sur demande du CE, le dossier a pu être mis en ligne sur le site de la CUB à compter du 18 novembre 2011.

Par ailleurs, la CUB a fourni au CE le diaporama utilisé pour les réunions publiques.

Réponse du maître d'ouvrage

Le dossier comportait une annexe « avis de l'autorité environnementale et réponse du maître d'ouvrage ».

Dans ce même document figuraient à la fois l'avis de l'autorité environnementale, en partie 1, et les réponses du maître d'ouvrage à l'autorité environnementale, en partie 2.

3 – **Concertation, publicité** : une seule observation souligne la non connaissance par un habitant de la concertation qui a précédé cette enquête et qui a fait l'objet de délibérations du Conseil de Communauté.

Une concertation a bien eu lieu sur la 3ème phase du tramway, elle n'a pas porté exclusivement sur le Tram-train, des projets tels la ligne D pouvant paraître plus importants et l'appellation « Tram-train du Médoc » appelant d'emblée une idée séduisante. La publicité réglementaire a été effectuée

Des réunions publiques à l'initiative du maître d'ouvrage se sont tenues le lundi 09 mai 2011 à Blanquefort, le mardi 5 juillet 2011 à Bruges.

On peut tout de même se poser la question : Les personnes directement impactées sont-elles toutes informées du projet et de l'enquête publique ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le but de la concertation est d'associer la population et de recueillir l'avis du public sur les objectifs et enjeux liés au projet afin de préparer les décisions des instances communautaires.

Une publicité globale et réglementaire a été faite autour des projets sur lesquels la collectivité souhaite échanger.

Des réunions publiques se sont déroulées notamment dans les communes de Bordeaux, Bruges et Blanquefort en 2008 et 2009.

Les documents communiqués reflétaient l'état des connaissances du projet au moment de la publicité, étant entendu que, pour permettre des échanges, le projet ne peut être achevé, en particulier pour ce qui concerne son emprise.

Après la signature de l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique (DUP), la CUB s'engage, à partir des études nécessaires pour définir précisément les emprises à acquérir, à informer les propriétaires concernés par une acquisition, avant l'enquête publique parcellaire.

4 – **Nuisances sonores** : un certain nombre d'observations fait état du risque d'augmentation des nuisances sonores et aussi de risques de vibrations générées par la nouvelle ligne du tramway.

Est aussi signalé le bruit des sonnettes des passages à niveau très supportable pour un train toutes les 30 minutes environ, moins quand la fréquence de passage devient plus importante

Le MO consulté a fourni les éléments suivants : A ce jour, il n'existe pas d'expertise suffisante pour répondre à ces observations.

Le paragraphe 5.7 de l'étude d'impact rappelle les méthodes de caractérisation du bruit et les mesures effectuées aux abords de la future ligne de tramway Tram Train du médoc.

La CUB respectera la réglementation sur les nuisances sonores.

En cas de nécessité, elle procédera au renforcement des isolements acoustiques des façades.

Elle réalisera, après la mise en service de la ligne TTM, une campagne de mesures acoustiques de manière à évaluer le niveau acoustique et corrélérer les prévisions décrites dans cette étude d'impact. Cette étude sera également l'occasion d'évaluer l'impact acoustique particulier des avertisseurs sonores des passages à niveaux, des mesures compensatoires particulières pourront être prises, le cas échéant, si l'impact s'avérait significatif.

Réponse du maître d'ouvrage

La Communauté Urbaine a pris connaissance de cette observation et confirme son engagement à réaliser, dans le respect de l'étude d'impact, des mesures in situ après mise en service de l'infrastructure pour mettre en œuvre, au vu des résultats, d'éventuelles mesures compensatoires.

De plus, la conception retenue de pose sur ballast et le fait que la ligne soit suffisamment éloignée des habitations ne devraient pas générer de vibrations propres à cette infrastructure.

5 - **Circulation automobile** : C'est un des problèmes majeurs évoqués par les habitants de Bruges « ce sera un cauchemar » : soulignant l'encombrement des rues, qui servent de dégagement à la rocade en cas de bouchon sur celle-ci, en particulier aux heures de pointe, ils craignent que les fermetures répétées des PN viennent amener un surcroît d'encombrement, de pollution et de bruit, perturbant la circulation de transit ; la proposition du maire de réaliser un plan de circulation adapté semble tardive par rapport au projet.

Sont également évoqués les problèmes de parkings, de parcs relais insuffisants, (aucun à la station La Vache), de risques de voitures ventouse.

Pour Blanquefort, est évoquée la circulation de rejointe depuis le Nord Médoc et le besoin de moyens de rabattement vers les stations.

Les registres d'enquêtes font apparaître une crainte d'un manque de place dans les parcs relais qui induirait des stationnements résiduels dans les rues adjacentes.

Les études des conditions de circulation figurent dans l'étude d'impact ainsi que la nécessité affirmée de la réalisation d'un plan de circulation lorsque le projet aura été définitivement arrêté. Les rues pré-citées sont des voies de catégorie 2 dont le trafic actuel

est cohérent avec le classement de cette voie. A la lecture du dossier, le trafic devrait évoluer à la baisse ou à la hausse suivant les voies et des mesures compensatoires ont été prévues par la CUB.

Les plans de circulation présentés dans le dossier ont vocation à être affinés, voire modifiés en fonction d'études plus fines qui auront lieu si la DUP est prise.

Stationnement, parkings relais, voitures ventouse

Les parcs relais permettent d'offrir en des endroits stratégiques l'opportunité de laisser son véhicule individuel au profit du transport collectif. En ce sens, ils se différencient des autres parcs de stationnement. Des parcs relais fonctionnent avec efficacité sur les autres lignes de tramway.

Plusieurs observations interrogent sur le nombre, la capacité des parcs relais et la possibilité d'une évolution de cette dernière en fonction de l'accroissement éventuel de la demande. Elles témoignent à la fois de l'intérêt porté par les déposants pour ce dispositif ayant comme objectif une alternative à la voiture, d'un souci de la prospective du transport collectif, mais également d'une inquiétude des effets sur le stationnement résidentiel de la saturation des parcs relais.

Actuellement, le stationnement sur la voie publique est revendiqué ou craint lorsqu'il touche des quartiers résidentiels et qu'il s'agit de gens extérieurs. La présence du tramway, le changement de comportement qu'il impose, associés à la peur que provoque tout changement, conduisent aux craintes exprimées dans les observations et les expliquent partiellement.

Sur un plan général, dans le projet tel qu'il est soumis à l'enquête publique, le stationnement est de manière globale restitué aux usagers ; soit sur la voie publique, soit dans des parcs de stationnement.

Les parcs relais relèvent d'un autre enjeu et sont dimensionnés expressément pour recevoir tous les usagers du tramway. Leur capacité pourra évoluer soit en augmentant sa surface revêtue, soit en élevant une superstructure en fonction de l'attractivité constatée.

Le parking en gare de Bruges est fermé et destiné aux seuls utilisateurs du tramway. En ce qui concerne le stationnement des vélos il pourra être couvert et sécurisé à l'intérieur des parcs relais.

[Réponse du maître d'ouvrage](#)

La Communauté Urbaine a pris connaissance de cette observation.

Les voies croisées par le projet sont des voies de desserte inter-quartiers et supportent actuellement un trafic très modéré.

La Communauté Urbaine s'est engagée à réaliser une étude de circulation à l'échelle de la commune. Une fois les études de détail réalisées, les plans de circulation affinés seront proposés pour validation par les communes.

La réalisation de passages dénivelés au niveau des passages à niveau aurait un impact très conséquent sur les terrains situés à proximité. En effet, il conviendra de rétablir les

accès riverains et donc de créer des contre-allées de part et d'autre de la voie routière, soit un élargissement de l'emprise de 8m minimum sur 100 à 150m de part et d'autre du passage à niveau.

Il est prévu un parking au niveau de la station La Vache sur la rue Léopold Laplante à Bruges.

La Communauté Urbaine souhaite favoriser l'accès en mode doux aux stations.

6 - Riverains directement impactés : De nombreux riverains directement impactés tant à Blanquefort qu'à Bruges se sont rendus dans les mairies, sont venus aux permanences, ont adressé des courriers ou des dossiers. Les questions récurrentes sont des inquiétudes sur les emprises foncières qui vont être rendues obligatoires par ce projet, leur indemnisation et les reconstructions des clôtures.

Certains riverains font état d'un achat récent (2010) de leur bien et déplorent le manque d'information de la Communauté Urbaine de Bordeaux et de la Mairie lors de cette transaction.

A Blanquefort, de nombreuses maisons, des lotissements récents bordent les emprises de la voie ferrée. La ligne nouvelle sera édifiée sur l'emprise appartenant au Réseau ferré national, les impacts sur le foncier sont minimes et seront normalement indemnisés.

Toutefois, deux habitations, situées à proximité du pont du Dehez et donc de la future station Tiscot devront être expropriées.

Une opération complète Tram-train aurait sans doute pu éviter cet inconvénient, l'utilisation indifférenciée par le Tram-train des deux lignes permettant les croisements sans recourir à une troisième voie.

A Bruges, l'impact le plus important est celui produit par le franchissement Beierman qui sera traité plus loin. A noter la démarche d'habitants d'un lotissement « Les tonnes de Laumé » qui demandent un aménagement paysager du bas-côté.

A ce stade de la procédure relative au projet de tram-train du Médoc, c'est l'utilité publique du projet qui est examinée. La Cub ne dispose encore pas d'informations suffisamment précises. Des précisions seront fournies après l'éventuelle DUP, lors de l'enquête publique parcellaire. Pour satisfaisants en regard des textes que soient ce raisonnement et ces réponses, ils sont nettement insuffisants sur un plan humain et dans l'esprit de la démocratie de proximité.

Pour les transactions effectuées en 2010, les études du projet n'étaient pas assez avancées, à cette époque, pour pouvoir être opposables et inscrites dans les documents d'urbanisme.

La Communauté urbaine de Bordeaux (MO ou Maître d'Ouvrage) interrogée, précise que les acquisitions seront opérées au prix du marché, basé sur l'estimation de France Domaine, par accord amiable ou à défaut par expropriation. Une action sera menée auprès des riverains et l'acquisition forcée d'habitation ne sera envisagée qu'en cas de nécessité absolue. Le MO engagera les négociations foncières lorsque le projet du tram-train du Médoc sera Déclaré d'Utilité Publique (DUP), mais il pourra prendre contact préalablement avec tous les propriétaires des parcelles impactées par le projet afin de répondre aux inquiétudes des riverains et préparer la phase de négociation. Après DUP,

les études de détails seront élaborées, ce qui permettra de définir exactement les emprises à acquérir. Les services communautaires rencontreront les propriétaires, un piquetage sera réalisé. Des réunions publiques seront tenues, le MO s'engageant à écrire individuellement aux propriétaires concernés.

Le calendrier prévisionnel suivant a été précisé :

- arrêté de DUP : mars - avril 2012 ;*
- contact avec les riverains : début 2012.*

En ce qui concerne les clôtures, la Cub s'engage à reconstruire à l'identique.

Réponse du maître d'ouvrage

La Communauté urbaine a pris connaissance de cette observation et confirme son engagement à mener la procédure décrite par le commissaire enquêteur et à prendre contact directement avec les propriétaires riverains concernés par le projet sans attendre l'enquête parcellaire.

7 - **Beyerman** : Point particulier de ce projet, le franchissement « Beyerman », ou saut de mouton Beyerman, est un ouvrage d'art indispensable à sa réalisation. En effet, à partir du moment où la voie nouvelle ne peut être construite à l'est de la voie actuelle, il faut effectuer un franchissement. Hors les calculs et simulations de la CUB ont montré qu'il serait trop pénalisant pour le tram de se plier aux cadences des TER et autres trains de la ligne du Médoc et qu'il n'était donc pas possible de faire un croisement à niveau.

La notice explicative du dossier fournit un tableau de choix multicritères résumant les études préliminaires qui ont amené au choix du franchissement supérieur mutualisé.

De nombreuses observations sur ce franchissement supérieur ont été faites par plusieurs catégories de personnes : les riverains proches touchés sur leurs emprises foncières sont intervenus à plusieurs reprises durant l'enquête. Ils soulignent les caractères disproportionnés, le peu de contact ou le non contact avec le maître d'ouvrage, la difficulté d'appréhender la taille de cet ouvrage. D'autres habitants soulignent une solution jugée visuellement peu attractive, d'autres l'incohérence de réalisation d'un ouvrage mutualisé tram-route, piste cyclable et préconisent la dissociation des 2 franchissements.

Il était prévu par la CUB, dans le cadre de la circulation générale de réaliser un passage automobile inférieur, une zone étant réservée dans le PLU depuis plusieurs années.

Il est donc question de mutualiser les deux ouvrages pour des raisons d'économie et de facilité de conception. D'autres solutions sont cependant possibles, mais les délais de réalisation ne sont pas les mêmes.

Le tableau multicritères de la notice explicative montre certains aspects expliquant pourquoi un franchissement supérieur a été choisi, le principal argument étant le prix.

La mutualisation entraîne certainement la réalisation d'un gros ouvrage.

Le MO, souligne sa nécessaire intégration dans l'architecture de ce quartier, qui va connaître un développement urbain très important, un ouvrage supérieur étant plus favorable aux circulations des piétons et cyclistes. Différentes solutions ont été étudiées, un ouvrage d'art « pont » a été préféré à une solution type tunnel pour les raisons suivantes :

- Le coût est moindre. Un projet souterrain est deux fois plus onéreux qu'un projet pont, En effet, la qualité des sols, la présence de nappes phréatiques et l'obligation de réaliser ces travaux en maintenant l'exploitation (tablier provisoire) de la ligne TER conduisent à ce surcoût
- Un ouvrage d'art de type pont favorise une meilleure insertion et usage des déplacements mode doux (piétons P.M.R et deux roues) dans une environnement à fort enjeux de développement urbain. Il est ainsi plus sécurisant pour une fréquentation piétonne et cyclable.

Par ailleurs, il est souligné que l'environnement urbain du quartier Ausonne est appelé à fortement se densifier, modifiant ainsi les perceptions champêtres actuelles.

Le CE s'interroge toujours sur le choix de cette solution et recommandera qu'une étude supplémentaire soit menée sur ce point du projet.

Réponse du maître d'ouvrage

La Communauté urbaine a pris connaissance de cette observation et prend acte de la remarque du commissaire enquêteur.

La Communauté Urbaine de Bordeaux maintient son projet d'ouvrage d'art en passage supérieur tel que présenté lors de l'enquête, intégrant tous les modes de déplacement.

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

Après l'obtention de l'arrêté de DUP, la Communauté urbaine mènera des études de détail visant à mieux intégrer l'ouvrage dans son environnement.

8 - Substitution Ravezies pendant les travaux : De nombreuses observations exposent le problème des utilisateurs de la gare de Ravezies qui vont se trouver sans aucun moyen de substitution et ce dès le début des travaux.

En effet, le MO déclare indispensable d'arrêter la circulation vers Ravezies dès le début des travaux. Il propose des bus en substitution au départ de la gare de Bruges.

Interrogé, il a fourni les éléments suivants : La Cub prévoit des mesures de substitution visant à assurer une continuité de service aux usagers du TER dont les modalités sont en cours d'élaboration avec la Région.

TTM et le TER seront complémentaires et non concurrentiels. Le projet TTM est étudié en partenariat avec la Région Aquitaine. D'après les données de fréquentation de la ligne TER du Médoc transmis par la Région Aquitaine, une part importante des voyageurs descend à Ravezies pour faire une correspondance avec la ligne C, la majorité des autres voyageurs continuant jusqu'à la gare Saint Jean.

A la mise en service de TTM, la correspondance TER / réseau urbain se passera à Blanquefort (création d'une passerelle de franchissement de voies ferrées, cohérence entre les horaires de passage du TER et de TTM), avec un temps de parcours sensiblement équivalent à celui d'aujourd'hui.

Les voyageurs TER qui se rendent à la gare Saint Jean verront leur temps de parcours fortement diminué du fait de la suppression du rebroussement du TER à Ravezies.

Le CE considère que la Communauté urbaine doit assurer la continuité à l'accès à la gare de Ravezies pendant la phase travaux aux usagers des TER.

Réponse du maître d'ouvrage

La Communauté urbaine a pris connaissance de cette observation et s'engage à fermer l'arrêt en gare de Ravezies le plus tardivement possible compte tenu du déroulement 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.

9 - Parempuyre : La municipalité de Parempuyre, une association, les comités de quartier ont rappelé leur attente vis-à-vis de cette liaison. Ils demandent le tram comme à Blanquefort.

Le projet tram-train du Médoc s'arrête à la gare de Blanquefort. Il ne prend pas en compte l'hypothèse tram au-delà de Blanquefort. L'infrastructure est réalisée pour pouvoir supporter tout type de matériel roulant, et en particulier des tram-trains, dans le cadre de la possible poursuite de l'exploitation de la ligne vers Parempuyre et au-delà.

Réponse du maître d'ouvrage

La Communauté urbaine a pris connaissance de cette observation. L'infrastructure est conçue pour rendre possible un prolongement vers Parempuyre si la CUB le décidait.

10 – Le Bouscat : Certains riverains s'étonnent de ne pas avoir été inclus dans l'EP. La commune du Bouscat, n'ayant aucun impact foncier sur son territoire, cette commune n'a pas été retenue comme lieu d'enquête. Cependant, les bouscatais avaient la possibilité d'émettre des remarques sur le projet à la mairie-annexe de Bordeaux du Grand parc par exemple.

Réponse du maître d'ouvrage

La Communauté urbaine a pris connaissance de cette observation et confirme que le territoire de la commune du Bouscat n'est pas impacté par le projet Tram-train du Médoc.

11 – Appellation Tram/train du Médoc : De nombreuses observations dénoncent l'appellation de Tram-train du Médoc comme trompeuse, cette ligne étant une ligne de tram.

La notice explicative du dossier indique bien que ce projet est une ligne de tramway appelée « Tram Train du Médoc ». Il est vrai qu'elle est flatteuse et qu'elle peut tromper sur la réalité de la première phase. Toutefois, la volonté de développer l'opportunité Tram-Train est nettement marquée par la réalisation de la partie Beierman-Blanquefort à capacité ferroviaire, permettant une mutualisation facile de ces voies dans l'avenir.

Réponse du maître d'ouvrage

La Communauté urbaine a pris connaissance de cette observation et confirme que l'infrastructure, qui recevra dans un premier temps des tramways, permet la circulation future de tram-trains voire, avec quelques adaptations sur la partie située entre la gare de Blanquefort et la bifurcation de Beyerman , 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)

12 – Passages à niveaux : ils sont cités dans de nombreuses interventions, et en particulier à Bruges, Fleuranceau, Andron, La Vache :

Il est important de constater que les passages à niveau (PN) sont majoritairement situés sur des axes peu structurants dans la hiérarchie actuelle du réseau, principalement à vocation de desserte locale. Seul le PN de "La Vache" fait exception.

En revanche, les intersections situées à proximité des différents PN sont très majoritairement localisées sur le réseau structurant actuel. Ce constat induit la nécessité de contrôler que la voie ferrée est et sera protégée à terme de toute remontée de files d'attente en provenance de ces carrefours.

Les circulations automobiles actuelles sont globalement fluides et ne présentent pas de dysfonctionnements majeurs, notamment vis à vis de la voie ferrée (congestions très ponctuelles dans l'espace et le temps).

Réponse du maître d'ouvrage

La Communauté urbaine a pris connaissance de cette observation et s'engage à réaliser une étude de circulation à l'échelle de la commune de Bruges voire au-delà.

Les voies croisées par le projet sont des voies de desserte inter-quartiers et supportent un trafic très modéré.

La réalisation de passages dénivelés au niveau des passages à niveau aurait un impact très conséquent sur les terrains situés à proximité. En effet il conviendra de rétablir les accès riverains et donc de créer des contre-allées de part et d'autre de la voie routière, soit un élargissement de l'emprise de 8m minimum sur 100 à 150m de part et d'autre du passage à niveau.

La CUB mène en parallèle des projets de voirie permettant de combler le déficit de liaison entre le secteur du centre ville de Bruges et le secteur du lac en reliant ces deux pôles avec des passages supérieurs de la voie ferrée (bordeaux - pointe de grave) au droit des rues de Beyerman et Camille Maumey.

13 – Bilan socio-économique : Plusieurs observations en provenance de particuliers, le dossier adressé par les Associations Transcub et Aquitaine alternatives dénoncent ces résultats, expliquent qu'ils sont basés sur des données fausses, que la fréquentation ne sera jamais suffisante pour rembourser les emprunts.

Certaines contributions du public font état de valeurs de fréquentation erronées comme hypothèses de prévision de trafic en vue de justifier l'infrastructure projetée. Quelques éléments de réponses sur ce point peuvent être apportés par le maître d'ouvrage.

Le bilan «avantages / coûts» favorable pour ce projet est illustré par le résultat de l'évaluation socio-économique et s'établit avec un TRI de 4 % (cf page 52 de la pièce n° 7

de l'évaluation socio-économique). Ce taux confirme la rentabilité de l'opération du Tram train du Médoc.

La méthode d'évaluation de cette rentabilité répond à des dispositions réglementaires encadrées par des instructions techniques visant à monétariser les «avantages» d'un projet et ses «coûts» au sens global du terme.

Les hypothèses de l'évaluation sont indiquées à l'article 8 de la pièce n° 7 du dossier et pour les prévisions de trafic de fréquentation à l'article 5 de la même pièce (dossier Grenelle).

Les données de fréquentation prises comme hypothèses sont cohérentes avec la politique volontariste de la Cub en faveur de l'utilisation des transports en commun, avec les objectifs visés par l'exploitant TBC et avec les tendances observées dans les agglomérations françaises similaires (les détails caractérisant ces hypothèses sont repris dans l'article 5.2.1 du dossier pièce n° 7).

Le tableau 5.2.2. «Prévisions de trafic par ligne» page 28 de la pièce n° 7 du dossier présente, selon les échéances, les fréquentations attendues pour les différentes infrastructures de la 3^{ème} phase du tramway et plus généralement du réseau TBC Bus / tramway.

Ce sont ces valeurs qui ont été retenues pour calculer les fréquentations prévisionnelles pour l'opération globale de la 3^{ème} phase du tramway et aussi pour l'opération Tram Train du Médoc.

Ces valeurs conduisent à des fréquentations de 111,8 Millions de voyages sur le réseau en 2010, très proches de celles que l'on retrouve dans le courrier Trans Cub notamment.

L'hypothèse de croissance linéaire de la fréquentation prise en compte dans le dossier de DUP est de 4,4 %, valeur en l'occurrence légèrement inférieure à la progression réelle constatée entre 2010 et 2011, qui est de 6,1 %.

Le tableau de «Prévisions de fréquentation» figurant à la page 38 de l'article 7.2.1 de la pièce n° 7 (valeur 119,9 Millions de voyages en 2010) présente des données indicatives fournies par l'exploitant TBC, qui n'entrent pas dans les hypothèses de calcul pour la modélisation de la fréquentation tramway ni dans le calcul du TRI de l'évaluation socio-économique du projet.

L'analyse faite par TransCub est donc erronée sur ce thème.

Il convient de rappeler aussi que l'évaluation socio-économique et donc le calcul du TRI, tant au niveau de la 3^{ème} phase du tramway que de l'opération du Tram Train du Médoc, sont calculés en monétarisant les avantages et les coûts sur la durée de vie du programme et du projet, selon les taux indiqués réglementairement par le Commissariat Général du Plan.

Ainsi, conformément à l'instruction cadre du 27 mai 2005, les calculs sont menés sur 50 ans après le début des travaux. Cette méthode est rappelée à l'article 8.4.1 de la pièce n° 7 du dossier de DUP.

Les écarts de fréquentation, en l'occurrence peu significatifs, entre les prévisions et la réalité lors des premières années n'impactent pas la valeur du TRI, établi sur une durée de 50 ans avec bien sûr une hypothèse de croissance prévisionnelle à extrapoler.

Le projet du Tram Train du Médoc présente un bénéfice actualisé intéressant pour la collectivité du fait d'un TRI (Taux de Rentabilité Interne) de 4 % (cft. page 52 article 8.4.3 pièce n° 7 du dossier de DUP).

Réponse du maître d'ouvrage

La Communauté urbaine a pris connaissance de cette observation et partage l'analyse faite par le commissaire enquêteur sur certaines contributions publiques produites qu'il juge erronées au vu des données présentées par le maître d'ouvrage dans le dossier d'étude d'impact.

14 – Circulations douces : Certaines observations font état d'une demande d'intégration des déplacements à vélo dans le projet, en particulier pour les pistes cyclables et le stationnement des vélos. Les déplacements doux apparaissent aux yeux des déposants comme insuffisamment traités.

Les déplacements à vélo intégrés à ce projet concernent des liaisons faites depuis les stations jusqu'au réseau viaire existant.

Des dispositifs de stationnement des vélos sont prévus en station.

Pour ce qui concerne l'amendement, la CUB dispose d'un schéma directeur des itinéraires cyclables : les aménagements en faveur des deux roues seront réalisés dès que les emprises le permettront ; si nécessaire, des itinéraires seront recherchés dans le tissu viaire afin d'assurer les continuités cyclables ;

Il semble toutefois difficile d'intégrer des voies cyclables dans l'emprise mais les nouveaux franchissements et ouvrages peuvent peut-être tenir compte de cette expression de besoin.

Le commissaire enquêteur partage le souhait exprimé par les déposants de la prise en compte des déplacements doux et singulièrement des pistes cyclables associées à ce projet.

Réponse du maître d'ouvrage

La Communauté urbaine a pris connaissance de cette observation.

Le projet intègre des aménagements cyclables en station ainsi que leur raccordement sur le tissu viaire existant.

Les problématiques de sécurité ferroviaire, l'évolution vers le tram-train ou la mixité de circulation ne permettent pas les aménagements cyclables sur la plateforme ferroviaire sauf acquisitions d'emprises supplémentaires indépendantes. Il ne sera pas réalisé de nouvelle piste cyclable le long de la voie ferrée.

VI – BILAN AVANTAGES/INCONVENIENTS

AVANTAGES

Les avantages de ce projet sont nombreux, ils sont rappelés tout au long du dossier : Le projet répond aux orientations stratégiques des divers documents d'urbanisme, à la volonté de la CUB, ville centre, proximité, désengorgement des voies de circulation automobile, diminution de la pollution,

Il offre aux populations concernées, en particulier aux populations du quadrant Nord-ouest de l'agglomération, en forte augmentation, ainsi qu'aux populations du Médoc, (canton de Castelnau en fort développement), sécurisé, performant, cadence, régularité, confort, interconnexion avec les TER, les autres lignes de transport en commun, qui s'adapteront à son existence, pour un prix modéré, du fait de l'existence d'une emprise adaptée. Il permet un gain de temps considérable, sans changement. Sa capacité à s'adapter à la demande et ses meilleures conditions d'insertion urbaine sont soulignées.

Il s'agit bien d'une opportunité, de réaliser une ligne de tramway sur une emprise ferroviaire libre.

De plus, il préserve et il annonce par son évolutivité, le passage à la formule tram/train, tant vers le Médoc, raccordement possible à Blanquefort, que vers Bordeaux-Bacalan quand les éléments en seront réunis, (restauration du triangle des échoppes, existence d'un matériel adapté). D'ailleurs des observations de professionnels de la logistique comme l'Union maritime et portuaire de Bordeaux, soulignent l'intérêt à terme du doublement de la voie avec sa mutualisation.

Si les nombreuses observations favorables au projet tant à Bruges qu'à Blanquefort ne sont pas toutes argumentées, elles démontrent cependant l'attrait pour ce mode de transport. Enfin le dossier de la CUB souligne des résultats des calculs socio-économiques performants.

Il faut noter enfin qu'il aura un impact environnemental favorable, contribution à la diminution du trafic automobile, au report modal, accroissement de la mobilité individuelle. Il donne de la valeur au foncier, incite les entreprises à investir, l'exemple de l'évolution de la rive droite est souligné.

INCONVENIENTS

Parmi les inconvénients, soulignés par les avis défavorables, il y a tout d'abord le coût important de cet investissement, 97 Millions d'euros, qui, selon les opposants, ne seront jamais rentabilisés.

Sans entrer dans la bataille du dossier socio-économique, le maître d'ouvrage fournissant des réponses aux arguments du document de Transcub et Aquitaine Alternatives, il faut noter que parmi les éléments du coût, il y a la réalisation de cette deuxième voie aux normes ferroviaires et de l'adaptation à une utilisation performante de la voie de ceinture. Le passage à la formule tram-train tout de suite n'est pas envisageable à horizon visible.

Un deuxième inconvénient est la perturbation apportée à la quiétude des riverains, vivant à côté d'une infrastructure ferroviaire qui n'est pas employée de façon optimum. Personne ne sait dire avec certitude ce que deviendra son utilisation dans le futur, les réglementations seront appliquées normalement, il n'est pas prévu de compensation financière dans ce cas.

Les personnes dont les biens sont directement impactés sont relativement nombreuses, un certain nombre au niveau de Blanquefort, la plupart pour de petites surfaces en fond de jardin (il faudra veiller au COS pour les terrains restants), les propriétaires rue de Dehez à côté de la station Tiscot vont être expropriés par la création de la 3^{ème} voie d'évitement de la station. En ce qui concerne les habitants de Bruges les inconvénients liés à la circulation, aux PN, ont été soulignés plus haut. Le nombre d'expropriations reste très limité, certains propriétaires seront exclus de cette démarche. Les perturbations liées au saut de mouton Beyerman qui ont fait l'objet du thème n°7, sont à prendre en compte. Autre inconvénient, l'arrêt de la circulation entre Bruges et la gare Saint Louis va dans un premier temps priver les habitués de cette ligne, venant du Médoc, ou de Bordeaux et de la ligne de ceinture d'un accès au pôle d'échange de Ravezies, qui ne pourra pas être efficacement compensé.

Le bilan est difficile à établir de façon très rigoureuse d'autant que les données ne sont pas comparables.

Il apparaît toutefois de façon semble-t-il objective que les capacités de transport nouvelles offertes sont très importantes et ce dans des délais et à un coût raisonnable, les calculs du MO paraissant crédibles.

Les inconvénients liés à la circulation automobile à Bruges peuvent être pris en compte, la réalisation de l'infrastructure de Beyerman devant faciliter cette circulation.

Les expropriations restent limitées, mais quelques familles vont durement ressentir cet impact, tant par l'expropriation pour certains, que par aucune prise en considération de leur cas pour d'autres, près de l'ouvrage, mais pas assez. C'est là que le MO doit intervenir pour élargir l'obligation légale à une compensation équitable. Par ailleurs, les problèmes exposés par certaines familles doivent être pris en compte le plus tôt possible par un suivi individuel, comme la CUB s'y engage.

PREFECTURE DE LA GIRONDE

DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

des travaux de construction de
LA LIGNE TRAM-TRAIN DU MEDOC

sur les communes de
BORDEAUX, BRUGES ET BLANQUEFORT

demandée par
LA COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE
réalisée du 9 novembre au 9 décembre 2011

Correctif du maître d'ouvrage : enquête réalisée du 7 novembre au 9 décembre 2011

**CONCLUSIONS ET AVIS
DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR**

Cestas, le 20 janvier 2012

CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

CONCLUSIONS

L'enquête préalable à une déclaration d'utilité publique du projet de Tram-train du Médoc s'est déroulée du 7 novembre au 9 décembre 2011 dans des conditions normales.

Les règles relatives à la publicité de l'enquête ont été respectées, les permanences prévues ont été réalisées. Le public a été informé et a pu s'exprimer.

Le dossier soumis au public était assez complet mais complexe à pénétrer du fait d'une dispersion des éléments importants dans un trop grand nombre de documents et dans un format A3 difficile à manipuler. Il était toutefois disponible sur Internet.

Les observations recueillies sur les registres et adressées au Commissaire-enquêteur peuvent être classées en 3 catégories principales, riverains, habitants des communes impactées et associations (ou leurs membres) particulièrement concernées par les problèmes de transport.

Leur analyse a été présentée au chapitre 5 du rapport.

Les avantages du projet sont clairs, apport d'une capacité régulière de transport de passagers de type urbain jusqu'à Blanquefort, pour une dépense relativement limitée. Les caractéristiques socio économiques sont favorables, bien que contestées. Toutefois, le maître d'ouvrage y a répondu.

Les inconvénients restent toutefois nombreux : suppression pour les passagers de la ligne du Médoc de la capacité de rejointe directe de la place Ravezies (compensée par une arrivée possible après transbordement au centre ville de Bordeaux), expropriations (restant limitées), édification d'un ouvrage de franchissement de grande ampleur venant perturber le paysage.

A ceux-ci, le Maître d'ouvrage oppose qu'il optimise ses travaux afin d'impacter le moins possible les riverains, dit qu'il essaie de traiter à l'amiable. Il dit aussi qu'il n'y a pas d'autre projet, ni d'autre solution.

Il semble difficilement contestable qu'un tel projet apportera une mobilité de transport en commun remarquable pour ce secteur Nord-ouest de l'agglomération bordelaise, des avantages considérables sur les temps d'accès au centre de Bordeaux.

Toutefois, on peut craindre que son impact sur la part modale des TC par rapport à la voiture reste faible, car la population impactée initialement reste très faible. Mais les perspectives d'urbanisation tant à Bruges qu'à Blanquefort militent pour sa réalisation. Par ailleurs, la perspective du Tram-train tant vers le Médoc qu'en ligne de ceinture montre que la réalisation de ce projet est une opportunité à réaliser rapidement.

AVIS

En conséquence, j'émet un **avis favorable** à la déclaration d'utilité publique de la ligne Tram-train du Médoc, telle qu'elle est proposée.

La Communauté urbaine de Bordeaux prend acte de l'avis favorable émis par M. le Commissaire enquêteur.

Je complète cet avis avec les recommandations suivantes : concernant Blanquefort, prise en compte des demandes qui permettent de perturber le moins possible les riverains impactés ;

Réponse: Après la signature de l'arrêté préfectoral de Déclaration d'Utilité Publique de la création du projet 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 concernés par une acquisition avant la procédure de l'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.

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.

Réponse : La Communauté urbaine de Bordeaux a pris connaissance de cette recommandation.

L'étude sur la halte Tiscot a été réalisée lors des études préliminaires qui ont démontré le besoin immédiat 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 Bruges, bien que n'ayant pas trouvé d'autre solution, je reste réservé sur l'ouvrage de franchissement supérieur mutualisé à Beierman. 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.

Réponse : 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.

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.

Réponse : La Communauté urbaine de Bordeaux s'engage à fermer l'arrêt en gare de Ravezies le plus tardivement possible compte tenu du déroulement 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.

Fait à Cestas, le 20 janvier 2012

ANNEXE 2

ANNEXE AU RAPPORT D'ENQUÊTE PLU TRAM-TRAIN DU MEDOC DU 20/01/2012

I – RESUME DES OBSERVATIONS RELEVÉES SUR LE REGISTRE DE LA CUB

3	8/12	Vélocité, JF Perrin, président, 16, rue Ausone, Bordeaux Les déplacements à vélo doivent absolument être intégrés dans le projet. Vélo-Cité demande un amendement du projet avec la création d'une autoroute à vélo entre Blanquefort et Bordeaux dans l'emprise du projet, ainsi que des équipements de stationnement de bicyclettes à proximité des quais.
<i>Les déplacements à vélo intégrés à ce projet concernent des liaisons faites depuis les stations jusqu'au réseau viaire existant.</i> <i>Des dispositifs de stationnement des vélos sont prévus en station.</i> <i>Pour ce qui concerne l'amendement, la CUB dispose d'un schéma directeur des itinéraires cyclables. Le Commissaire prend acte de la remarque et transmet au MO.</i>		
<u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La Communauté urbaine prend note de cette demande de projet d'autoroute à vélo qui ne concerne pas le projet soumis à l'enquête.</i> <i>Le projet intègre des aménagements cyclables en station ainsi que leur raccordement sur le tissu viaire existant.</i> <i>Les problématiques de sécurité ferroviaire, l'évolution vers le tram-train ou la mixité de circulation ne permettent pas ces aménagements cyclables sur la plateforme ferroviaire sauf acquisitions d'emprises supplémentaires indépendantes.</i>		

ANNEXES AU REGISTRE DE LA CUB

1	28/11	Philippe Heitz. 12, allée des Tonnes, Bruges Présente une lettre avec des signatures de riverains habitants le lotissement Les tonnes de Launé (18 environ) concernés par la proximité de la ligne Cracovie/La Vache et demande un aménagement paysagé du bas-côté.
Transmis au MO pour avis		
<u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>Le projet ne touche pas le lotissement.</i> <i>Une campagne de mesure a permis de déterminer l'état initial des nuisances sonores diurnes et nocturnes.</i> <i>Le maître d'ouvrage s'appuie sur des simulations calées par ces mesures pour indiquer le respect des seuils de bruits ambiants autorisés.</i> <i>Le maître d'ouvrage pourra réaliser quelques mesures complémentaires préalablement aux travaux et il s'engage à mener une autre campagne de mesures acoustiques après mise en service.</i> <i>Après l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique, la CUB réalisera des études de détail et examinera la possibilité de réaliser un aménagement paysagé du bas côté.</i>		
6	12/12	Jérôme Le Feuvre, 16, rue Louis Loucheur, Le Bouscat Proposition d'aménagement du secteur de La vache au profit des piétons et cyclistes en utilisant l'accès ferré (inutilisé par la suite) à la ligne de ceinture
Le CE prend acte et transmet au MO		
<u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>Le domaine public ferroviaire reste la propriété de RFF. La Communauté urbaine ne peut donc y réaliser quelque aménagement que ce soit.</i> <i>Certes les voies seront, dans le cadre de ce projet, inutilisées, elles pourraient cependant être utilisées si d'autres projets viennent à se concrétiser.</i> <i>Les problématiques de sécurité ferroviaire, l'évolution vers le tram-train ou la mixité de circulation ne permettent pas ces aménagements cyclables sur la plateforme ferroviaire sauf acquisitions d'emprises supplémentaires indépendantes.</i>		

II - RESUME DES OBSERVATIONS RELEVÉES SUR LES REGISTRES DE BORDEAUX

1	5/12	Association Transcub, 34, impasse Lacroix, Bordeaux Demande d'éléments dans le but d'apprécier pleinement l'intérêt du projet : - Fréquentation du réseau de TC, passé, présent, avenir. - Analyse des coûts d'investissement et de fonctionnement. - Analyse des conditions de financement. - Evaluation socio-économique
<i>Transmis au MO</i>		
<u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>Cette association a annexé un document à cette observation.</i> <i>La réponse du maître d'ouvrage figure en dessous de l'observation numérotée An 2, sise dans le tableau suivant.</i>		

6	Hervé Harduin. Bruges * Ce dossier d'EP n'est pas facilement lisible et compréhensible : En 1^{ère} lecture, on comprend la réalisation d'un tram-train Cela est faux, note de bas de page 3/59. Le tram-train n'est pas prévu pour circuler de Cracovie à Blanquefort (pièce 2), mais de Blanquefort au sud de Bordeaux. En l'occurrence, ce n'est qu'une extension de la ligne C. Le trafic annoncé se trouve page 28/54 de l'évaluation socio-économique (500 voyageurs à l'heure de pointe, loin de la justification du tramway. Pourquoi un dossier trompeur ? * Très peu des équipements structurants et zones d'habitation de la zone sont desservis (rayon 500m). ; il faut en plus relativiser la distance de 500m pour un tram dont la fréquence sera de 4 passages à l'heure avec des intervalles pouvant atteindre 20 minutes y compris à l'heure de pointe. Les arrêts ne sont pas justifiés (Pas à Bordeaux-fret, futur quartier Ausone) ; Les chiffres d'évolution de population due à l'urbanisation future indiquent que 70% se situent autour de Cracovie. * Pourquoi le franchissement Beyerman (choix a priori de la variante 4, qui n'apparaît pas évidemment la meilleure) et surtout avant que l'on connaisse les résultats de l'étude de circulation lancée sur Bruges. * Ne gaspille-t-on pas une emprise ? (qui pourrait être utile au feroutage), quel intérêt pour le tram-train si l'on augmente la cadence des TER (correspondance avec la ligne D du tram dès 2016) (consultation du Conseil régional et de la SNCF sur la complémentarité tram-TER ?) * Pourquoi n'y a-t-il pas d'autres variantes (une seule voie nouvelle entre La Vache et Cracovie, pas de franchissement Beyerman serait très économe et la correspondance avec la ligne C se ferait à La Vache.). * Pourquoi aucun plan d'ensemble du réseau TCSP à l'horizon 2030, comme prévu dans le SDODM ? On y verrait les lignes circulaires qui auraient l'avantage de décharger le tram dans le centre
<i>La notice explicative du dossier indique bien que ce projet est une ligne de tramway appelée « Tram Train du Médoc ». Cependant, l'infrastructure prévue permettra la circulation de tout type de matériel roulant permettant une évolution ultérieure du projet. Ce projet passe par des secteurs en devenir avec une fréquence qui sera adaptée à la demande des usagers. Le positionnement des stations a été adapté aux besoins. Le choix d'un pont aérien sur Beyerman a été retenu par la CUB notamment en fonction de son coût mais aussi pour une meilleure insertion et usage des déplacements mode doux (piétons P.M.R et deux roues) dans un environnement à forts enjeux de développement urbain. Le réseau bus de la CUB s'adapte en fonction des créations des lignes de tramway. Transmis au MO pour action.</i>	
<u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>En complément des éléments apportés par M. le Commissaire enquêteur, le maître d'ouvrage indique que les conditions de circulation dans la commune de Bruges ont fait l'objet d'études dans le cadre du projet tram-train du Médoc, et que des mesures seront prises dans le cadre des travaux. la Communauté urbaine s'est engagée, indépendamment du projet tram-train du Médoc, à mener une étude plus large, à l'échelle de la commune de Bruges et certainement un peu au delà.</i> <i>La Communauté urbaine souhaite promouvoir les transports en commun.</i> <i>Le projet, qui emprunte le domaine public ferroviaire, a été construit en partenariat avec RFF et la Région Aquitaine, qui l'ont validé en tenant compte de l'ensemble des développements possible de la ligne, en fret et en TER.</i> <i>Le SDODM constitue un autre projet que celui soumis à l'enquête.</i>	

ANNEXES AU REGISTRE DE BORDEAUX

An 1	Contribution de Transcub et Aquitaine Alternatives 22p+5 annexes 1 - Toute la phase 3 tramway repose sur un déni de la réalité : la fréquentation réelle du réseau est inférieure aux prévisions. Les erreurs de niveau de fréquentation retenue pour 2010 et 2011 vicient gravement le dossier d'enquête dans son ensemble. II – D'autres vérités bonnes à dire <u>Il ne s'agit ni d'un tram-train, ni d'une véritable ligne.</u> <u>100 millions d'euros seront gaspillés.</u> ; projet injustifié sur Cracovie-Blanquefort, injustifié par le tronçon Cracovie-Belcier <u>Autres interrogations</u> : fréquentation actuelle des TER, fréquentation la plus forte concerne le tronçon le plus proche de la ligne C, le tracé ne peut se rapprocher des pôles générateurs de trafic et dessert très peu d'entre eux. La progression de la population desservie entre 2014 et 2025 se fait pour 71% autour de la station Cracovie, déjà desservie par la ligne C à laquelle, il suffit d'ajouter un arrêt. <u>Le soit-disant tram-train renforcerait le travers radial du réseau, priorité doit être donnée à des lignes circulaires.</u> Le dossier d'enquête dénonce lui-même ce défaut Le plan Climat met en cause la 3^{ème} phase Le SDODM dénonce lui aussi ce manque de dessertes circulaires <u>Le soit-disant tram-train accroîtrait le déséquilibre de desserte du quadrant Nord-Ouest</u> <u>Le soit-disant tram-train dépouillerait la ligne TER d'une partie de ses clients</u> <u>L'accroissement de la fréquence de passage du tramway sur les quais accroîtrait la congestion automobile:</u> les difficultés actuelles seraient aggravées, cet accroissement serait évitable si on suivait les préconisations du SDODM..... <u>L'exigence d'un bilan LOTI et d'un PDU préalable</u> : absence et nécessité d'un bilan LOTI des deux premières phases du tramway Absence et nécessité d'un Plan de déplacements urbains, résultats limités des actions menées en faveur des transports collectifs, morphologie particulière de l'agglomération bordelaise Réaliser un bilan LOTI et un PDU avant toute décision sur le soit-disant tram-train <u>La situation financière de la CUB serait beaucoup plus gravement affectée,</u> sur les recettes tarifaires, 200M€ en moins, sur le versement transport, sur les recettes fiscales. <u>III Le contexte de la ligne de soit-disant tram-train</u> <u>A La ligne de soit-disant tram-train dans le projet tramway</u> <u>La réalisation de la ligne de tram du Médoc et les décisions déjà prises</u> <u>L'objet de l'enquête publique : la réalisation de la ligne de tram du Médoc</u> <u>B Le contexte local : 1261 millions d'euros dépensés sans grands résultats en part modale, l'invraisemblable progression de la fréquentation prévue par la CUB, un réseau de tramway surdimensionné, CUB ; une extension du réseau initial non justifiée, un réseau qui deviendrait hors normes au regard d'autres agglomérations</u> <u>C Expériences recueillies par l'association Mouvable, à Grenoble, Lyon, Nantes et aux Pays-bas. Bordeaux, pourquoi faire du tramway à tout prix ?.. Suivent 5 annexes.</u>
---------	---

An 2	Communiqué de presse de Transcub du 9/12. Scandale de la phase 3 du tramway, calculs basés sur la progression du nombre de voyages de 45 millions entre 2010 et 2011, alors que réalité sera de 15 millions, le président de la CUB doit prendre ce dossier directement en main.
<i>Des éléments de réponses figurent en pièce 6 Etude d'impact chapitre 9.3 qui rappelle les hypothèses prises pour la modélisation de la fréquentation à plusieurs échéances. Le bilan socio-économique paragraphe 9.4 est établi sur des durées de 30 ans et même 50 ans (infrastructures) selon une méthode réglementaire nationale. Le taux de rentabilité de l'infrastructure de 4 % est calculé sur les mêmes durées représentant le long terme Les éventuels écarts de fréquentation à courte échéance ne sont pas représentatifs. Thème 13</i>	
<u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>Les hypothèses de l'évaluation sont indiquées à l'article 8 de la pièce n° 7 du dossier et pour les prévisions de trafic de fréquentation à l'article 5 de la même pièce.</i> <i>Les données de fréquentation prises comme hypothèses sont cohérentes avec la politique volontariste de la Cub en faveur de l'utilisation des transports en commun, avec les objectifs visés par l'exploitant TBC et avec les tendances observées dans les agglomérations françaises similaires (les détails caractérisant ces hypothèses sont repris dans l'article 5.2 du dossier pièce n°7 de l'enquête publique.</i> <i>Le tableau 5.2 «Prévisions de trafic par ligne» page 28 de la pièce n°7 de l'enquête publique présente, selon les échéances, les fréquentations attendues pour les différentes infrastructures de la 3^{ème} phase du tramway et plus généralement du réseau TBC Bus / tramway.</i> <i>Ce sont ces valeurs qui ont été retenues pour calculer les fréquentations prévisionnelles pour l'opération globale de la 3^{ème} phase du tramway et aussi pour l'opération Tram Train du Médoc.</i> <i>La valeur constatée de la fréquentation en 2010 est de 102,8 millions de voyages sur le réseau bus+ tram.</i> <i>L'hypothèse de fréquentation prise dans le dossier de DUP pour 2011 est de 116 millions de voyages sur le réseau bus+ tram. Le récent constat de la fréquentation s'établit à 109 millions de voyages pour 2011, soit un écart seulement de 7 millions de voyages sur le réseau bus+ tram, contredisant les valeurs citées dans la contribution de cette association qui annonce un écart de 45 millions de voyages</i> <i>Le bilan «avantages / coûts» favorable pour ce projet est illustré par le résultat de l'évaluation socio-économique et s'établit avec un TRI de 4 % (cf page 52 de la pièce n° 7 de l'évaluation socio-économique). Ce taux confirme la rentabilité de l'opération du Tram train du Médoc.</i> <i>La méthode d'évaluation de cette rentabilité répond à des dispositions réglementaires encadrées par des instructions techniques visant à monétariser les «avantages» d'un projet et ses «coûts» au sens global du terme.</i> <i>Ainsi, conformément à l'instruction cadre du 27 mai 2005, les calculs sont menés sur 50 ans après le début des travaux. Cette méthode est rappelée à l'article 8.4.1 de la pièce n° 7 du dossier de DUP.</i> <i>Les écarts de fréquentation, en l'occurrence peu significatifs, entre les prévisions et la réalité lors des premières années n'impactent pas la valeur du TRI, établi sur une durée de 50 ans.</i>	

III - RESUME DES OBSERVATIONS RELEVÉES SUR LE REGISTRE DE BLANQUEFORT

10	23/11	Mme. Laborie, 28,rue Tastet Girard Je vais mettre plus de temps qu'en bus. Un tram tous les ¼ h n'est guère mieux que le bus. Nous espérons une navette électrique qui sillonne Blanquefort.
Transmis au MO		
<u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La mise en service du tramway s'accompagne d'une adaptation du réseau de bus de manière à venir apporter, à la plus grande majorité des usagers, une offre de transport en commun adaptée et la plus pertinente sur l'ensemble du territoire communautaire.</i>		
63		M. et Mme Genton, 20, rue de Chantecoucou, Blanquefort Ne peut-on pas plutôt créer des enclaves pour les supports des caténaires, plutôt que l'élargissement de l'emprise ? Est-il nécessaire en raison de la faible fréquentation du rail ?
<i>Le CE prend acte de cette remarque et transmet au MO pour examen. La Région est satisfaite de son service TER. Le projet tramway est complémentaire, l'évolution de la population laissant présager une demande plus forte.</i>		
<u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La Communauté urbaine examine les différentes solutions techniques visant à minimiser l'impact foncier. L'enquête parcellaire viendra préciser les emprises qu'il sera nécessaire d'acquérir pour ce projet.</i>		

ANNEXES AU REGISTRE DE BLANQUEFORT

1		Madame Urcun Relève avec colère le fait que la démolition de la maison dans laquelle réside son père 23 rue du Dehez ne lui soit confirmée qu'aujourd'hui. Elle estime scandaleux de n'avoir pas été informée auparavant, demande que les services responsables s'occupent du relogement de son père, à la date à laquelle il devra avoir quitté sa maison
<i>La maison est une propriété de la CUB. Le CE transmet au MO pour action.</i>		
<i><u>Réponse du maître d'ouvrage :</u></i> <i>La Communauté urbaine de Bordeaux est propriétaire de la maison. Le locataire est informé du caractère précaire de sa situation.</i> <i>La date d'éviction n'est pas encore connue.</i> <i>En lien avec la commune concernée, la Communauté urbaine de Bordeaux s'engage à accompagner cette personne dans la recherche d'un relogement.</i> <i>La Communauté urbaine prendra contact avec le locataire.</i>		
1 bis		Association syndicale libre « Le clos des Sables », 45, rue de Magnol, Blanquefort Les propriétaires riverains de la VF demandent que le soutien du talus en surplomb de la voie se fasse avec un mur de soutènement, que le COS soit revu en fonction des travaux effectués, que les mesures propres à réduire le bruit soient adaptées et demandent surtout qu'une communication satisfaisante soit effectuée pour la suite.
<i>Transmis au MO.</i>		
<i><u>Réponse du maître d'ouvrage :</u></i> <i>La Communauté urbaine, qui a examiné les différentes solutions visant à minimiser l'impact foncier, réalisera à l'endroit du lotissement un mur de soutènement type paroi clouée.</i> <i>Une campagne de mesure a permis de déterminer l'état initial des nuisances sonores diurnes et nocturnes.</i> <i>Le maître d'ouvrage s'appuie sur des simulations calées par ces mesures pour indiquer le respect des seuils de bruits ambiants autorisés.</i> <i>Le maître d'ouvrage pourra réaliser quelques mesures complémentaires préalablement aux travaux et confirme son engagement à réaliser, dans le respect de l'étude d'impact, des mesures in situ après mise en service de l'infrastructure pour mettre en œuvre, au vu des résultats, d'éventuelles mesures compensatoires.</i> <i>La Communauté urbaine prendra contact avec chacun des propriétaires touchés par le projet préalablement à l'enquête parcellaire.</i>		
2		M. et Mme Balta, 7, rue des fauvettes Après consultation du projet, nous constatons l'importance de son impact sur notre propriété. La perte de notre jardin (2/3), l'impact sonore, l'impossibilité de continuer notre vie de famille à l'arrière de notre habitat, (perte de luminosité, va et vient permanent lié à la station « Tiscot »). L'augmentation du trafic, peut entraîner des conséquences sur notre maison (fissures, affaissement). Enfin, une moins-value est certaine. Nous souhaitons que la CUB acquière notre maison dans son ensemble et nous espérons un arrangement à l'amiable avec elle.
<i>Le CE prend acte de cette demande et transmet au MO</i>		
<i><u>Réponse du maître d'ouvrage :</u></i> <i>La Communauté urbaine prend acte de cette demande d'acquisition de la totalité de son bien et examinera cette proposition avec le propriétaire.</i>		

3		Christophe Jutand, Mérignac Gros inconvénients : Impact négatif sur la ligne de ceinture (perspective d'une vraie ligne circulaire efficace) et la desserte de Bdx-lac à partir des communes hors CUB, (pb du voyageur Arlac- Bdx-lac). Le problème est le même pour les habitants du Médoc. L'étude ne permet pas de juger globalement des avantages et inconvénients (et donc de l'utilité publique) du projet. L'intermodalité avec le vélo n'existe plus. Conclusion : projet ne prend pas en compte impact sur autres modes de TC, ignore le bassin d'emploi de Bordeaux-Lac, pénalise ligne de ceinture et pénétration des TER, limite l'intermodalité avec le vélo. Proposition : intégration de quelques TER dans le trafic des tram jusqu'à Cracovie, ou intégrer en phase 1 le passage au matériel Train-tram avec desserte de Cracovie depuis la ligne de ceinture.
<i>Le CE prend acte de ces remarques et transmet au MO</i>		
<i><u>Réponse du maître d'ouvrage :</u></i> <i>Le projet présenté à l'enquête est un projet différent, bien qu'il soit compatible, de celui d'une ligne sur le chemin de fer de ceinture.</i> <i>L'infrastructure, qui recevra dans un premier temps des tramways, permet la circulation future de tram-trains voire, avec quelques adaptations, 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).</i> <i>La Communauté urbaine développe une offre de transport en commun qui combine tramway et bus de manière à relier l'ensemble du territoire communautaire.</i> <i>Même s'il ne peut satisfaire la totalité de la population, le projet permet d'offrir au plus grand nombre une liaison performante en transport en commun en site propre.</i> <i>La Communauté urbaine a mis en place un service de vélo en libre service pour accompagner la desserte en transports en commun.</i> <i>Le projet est réalisé en partenariat avec la Région Aquitaine de manière à offrir une bonne intermodalité aux usagers des TER.</i>		
5		Ville de Parempuyre souligne l'usage abusif du terme Tram-train qui rend la lecture du dossier difficile. La desserte de Parempuyre a été actée par M. Feltesse, cette solution est trop hypothétique, souligne et argumente la volonté de Parempuyre de voir prolonger le TTM jusqu'à Parempuyre.
<i>Le CE prend acte de cette demande et transmet au MO</i>		
<i><u>Réponse du maître d'ouvrage :</u></i> <i>La Communauté urbaine prend note de cette demande qui concerne un autre projet de TCSP.</i> <i>La Communauté Urbaine confirme que l'infrastructure, qui recevra dans un premier temps des tramways, permet la circulation future de tram-trains voire, avec quelques adaptations, 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).</i>		

IV - RESUME DES OBSERVATIONS RELEVÉES SUR LE REGISTRE DE BRUGES

9		M. Christian Loubot, Bruges A déjà consulté le dossier à la CUB. Pourquoi ne pas prolonger la partie surélevée du tram le long de la rue Beyerman pour que le tram arrive à la station Bruges Sud sans obliger le PN à se fermer plusieurs fois par heure rue Andron ?
Le CE transmet au MO		
<u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>Le coût d'une telle prolongation viendrait à rendre le projet non rentable économiquement. Par ailleurs cette solution viendrait augmenter les nuisances visuelles et sonores des riverains.</i>		
15	24/11	Martial et Raymonde Faucon, 13, rue Maurice Ravel Un passage au dessus ou en dessous paraît indispensable au passage à niveau de la rue Fleuranceau
Le CE prend acte et transmet au MO		
<u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La réalisation de la dénivellation des passages à niveau est de la compétence de RFF. La rue Fleuranceau supporte actuellement un trafic modéré et l'arrivée du projet tram-train du Médoc ne devrait pas venir modifier la circulation sur cette voie. La réalisation de passages dénivelés au niveau du passage à niveau aurait un impact très conséquent sur les terrains situés à proximité. En effet il conviendrait de rétablir les accès riverains et donc de créer des contre-allées de part et d'autre de la voie routière, soit un élargissement de l'emprise de 8m minimum sur 100 à 150m de part et d'autre du passage à niveau. La CUB mène en parallèle des projets de voirie permettant de combler le déficit de liaison entre le secteur du centre ville de Bruges et le secteur du lac en reliant ces deux pôles avec des passages supérieurs de la voie ferrée (bordeaux - pointe de grave) au droit des rues de Beyerman et Camille Maumey.</i>		
18		M. et Mme. Bru Guy, 92, avenue d'Aquitaine, Bruges Un dossier déposé avec l'historique de notre maison depuis 1969. Nous ne sommes pas favorables au projet qui représente un investissement de 13,5 M€ alors que nous sommes dans une crise sans précédent (impôts fonciers très élevés à Bruges). Pas d'urgence, pas d'utilité publique (Nous avons le TER, gares très éloignées du centre de Bruges). Le saut de mouton de Beyerman aura un impact énorme sur le paysage et l'environnement. Le raccordement du saut de mouton à l'escargot devait être souterrain. Pourquoi ne pas opter pour la solution n° 3 ouvrage inférieur dont le coût est de 11,7 M€ ?
Le CE transmet au MO		
<u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La solution 3 comportait un pont qui ne permettait que la circulation tramway seul. Le choix d'un ouvrage d'art en passage supérieur à proximité de la rue 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. La CUB mène en parallèle des projets de voirie permettant de combler le déficit de liaison entre le secteur du centre ville de Bruges et le secteur du lac en reliant ces deux pôles avec des passages supérieurs de la voie ferrée (bordeaux - pointe de grave) au droit des rues de Beyerman et Camille Maumey.</i>		

20		M. Pouilleux, 21, rue Adrien Allard, Bruges Bruges Station de La vache : Au début du projet, la route devait passer sous les rails du tram/train. Pourquoi ce n'est plus le cas ? Le maintien des barrières au niveau de cette station sera-t-il effectif ?
<i>Le projet n'a jamais prévu de franchissement dénivelé au niveau de La Vache.</i> <i>Le CE transmet au MO pour réponse sur les barrières</i>		
<i><u>Réponse du maître d'ouvrage :</u></i> <i>La Communauté Urbaine confirme que le projet n'a jamais prévu de franchissement dénivelé à cet endroit, par ailleurs le projet prévoit de ne pas mettre en place de barrières au niveau du passage à niveau de La Vache.</i>		
22		M. Bernard Bascans, 6, rue des Arbousieres, Bruges Bruit généré par le projet. Y aura-t-il un mur entre nos terrains et la voie ? Au vue de la largeur actuelle du creux de la voie, y aura-t-il un rabotage des terrains ? Y aura-t-il 1 parking voiture pour ne pas encombrer la rue des Arbousiers ?
<i>La CUB s'est engagée à respecter la réglementation sur les nuisances sonores. L'enquête parcellaire viendra apporter des réponses sur les emprises.</i> <i>Le CE transmet au MO pour réponse sur le stationnement</i>		
<i><u>Réponse du maître d'ouvrage :</u></i> <i>Une campagne de mesure a permis de déterminer l'état initial des nuisances sonores diurnes et nocturnes.</i> <i>Le maître d'ouvrage s'appuie sur des simulations calées par ces mesures pour indiquer le respect des seuils de bruits ambiants autorisés.</i> <i>Le maître d'ouvrage pourra réaliser quelques mesures complémentaires préalablement aux travaux et confirme son engagement à réaliser, dans le respect de l'étude d'impact, des mesures in situ après mise en service de l'infrastructure pour mettre en œuvre, au vu des résultats, d'éventuelles mesures compensatoires.</i> <i>La Communauté Urbaine souhaite favoriser les accès aux stations par des modes doux.</i> <i>Il n'est pas prévu de parc-relai à cet endroit d'une part car le besoin n'est pas avéré et d'autre part pour ne pas inciter les automobilistes à pénétrer en ville et risquer de venir encombrer les rues adjacentes.</i>		
23		M. Marc de Bilbao, 22, rue Louis Fleuranceau, Bruges Riverain de la rue Fleuranceau, je me demande comment l'on fait des projets de circulation tram train alors que les voies existantes ne peuvent pas réguler la circulation actuelle avec tous les projets de construction autour de ce tram train qui vont amener des centaines de nouvelles voitures dans ces goulots de circulation.
<i>Les études ne montrent pas d'accroissement de la circulation sur cette voie. Le CE transmet au MO</i>		
<i><u>Réponse du maître d'ouvrage :</u></i> <i>La rue Fleuranceau est une voie de desserte inter-quartiers et supporte un trafic très modéré. L'arrivée du projet tram-train du Médoc ne devrait pas venir modifier la circulation sur cette voie</i> <i>La Communauté Urbaine s'engage à réaliser une étude de circulation à l'échelle de la commune. Une fois les études de détail réalisées, les plans de circulation affinés seront proposés pour validation par les communes.</i> <i>La CUB mène en parallèle des projets de voirie permettant de combler le déficit de liaison entre le secteur du centre ville de Bruges et le secteur du lac en reliant ces deux pôles avec des passages supérieurs de la voie ferrée (bordeaux - pointe de grave) au droit des rues de Beyerman et Camille Maumey.</i>		
24		M. Daniel Rossetti., 1, rue Bergson, Bruges Ce projet prépare une vie en enfer (ouverture des barrières du PN Fleuranceau), pollution, attente, nervosité. Il ne fera plus bon vivre à Bruges. L'étude des délestages par la CUB, où cela en est-il ?
<i>Le CE transmet au MO</i>		

Réponse du maître d'ouvrage :

La rue Fleuranceau est une voie de desserte inter-quartiers et supporte actuellement un trafic très modéré. L'arrivée du projet Tram-train du Médoc ne devrait pas venir modifier la circulation sur cette voie

La Communauté Urbaine s'est engagée à réaliser une étude de circulation à l'échelle de la commune. Une fois les études de détail réalisées, les plans de circulation affinés seront proposés pour validation par les communes.

La durée de fermeture des barrières lors du passage des tramways est estimée entre 30 secondes et 1 minute, durée sensiblement équivalente à celle de l'attente au feu tricolore à l'angle des rues Fleuranceau et De Gaulle.

La CUB mène en parallèle des projets de voirie permettant de combler le déficit de liaison entre le secteur du centre ville de Bruges et le secteur du lac en reliant ces deux pôles avec des passages supérieurs de la voie ferrée (bordeaux - pointe de grave) au droit des rues de Beyerman et Camille Maumey.

30	01/12	Yvon Lanroy, 18, rue des Terriers, Bruges Suggestion s * création de passages inférieurs réservés aux voitures au niveau du passage à niveau de la rue Fleuranceau * mise en place d'un dispositif d'affaiblissement acoustique au passage supérieur de Beyerman et de rangées d'arbres.
----	-------	--

La CUB s'est engagé à respecter la réglementation sur les nuisances sonores. Le CE transmet au MO la proposition de passage inférieur.

Réponse du maître d'ouvrage :

La réalisation de la dénivellation des passages à niveau est de la compétence de RFF.

La réalisation de passages dénivelés au niveau des passages à niveau aurait un impact très conséquent sur les terrains situés à proximité. En effet il conviendrait de rétablir les accès riverains et donc de créer des contre-allées de part et d'autre de la voie routière, soit un élargissement de l'emprise de 8m minimum sur 100 à 150m de part et d'autre du passage à niveau.

La rue Fleuranceau est une voie de desserte inter-quartiers et supporte actuellement un trafic très modéré. L'arrivée du projet Tram-train du Médoc ne devrait pas venir modifier la circulation sur cette voie.

La Communauté Urbaine s'engage à réaliser une étude de circulation à l'échelle de la commune. Une fois les études de détail réalisées, les plans de circulation affinés seront proposés pour validation par les communes.

La CUB mène en parallèle des projets de voirie permettant de combler le déficit de liaison entre le secteur du centre ville de Bruges et le secteur du lac en reliant ces deux pôles avec des passages supérieurs de la voie ferrée (bordeaux - pointe de grave) au droit des rues de Beyerman et Camille Maumey.

Une campagne de mesure a permis de déterminer l'état initial des nuisances sonores diurnes et nocturnes.

Le maître d'ouvrage s'appuie sur des simulations calées par ces mesures pour indiquer le respect des seuils de bruits ambiants autorisés.

Le maître d'ouvrage pourra réaliser quelques mesures complémentaires préalablement aux travaux et confirme son engagement à réaliser, dans le respect de l'étude d'impact, des mesures in situ après mise en service de l'infrastructure pour mettre en œuvre, au vu des résultats, d'éventuelles mesures compensatoires.

Après l'obtention de l'arrêté de DUP, la Communauté urbaine mènera des études de détail visant à mieux intégrer l'ouvrage dans son environnement.

31		Mariano Juste, 50, rue des Villas, Le Bouscat Suppression de beaucoup de services de proximité SNCF existants à Ravezies. Pour aller dans le Médoc, il faudra aller à Bruges ou prendre le TTM à Cracovie. Ce projet hypothèque l'utilisation de la ligne de ceinture. Comment se fera la future desserte du pont Bacalan/Bastide ? A préciser. Penser aux personnes âgées.
----	--	--

Le bâtiment de la gare est de compétence SNCF. Le CE transmet au MO

Réponse du maître d'ouvrage :

Pour se rendre dans le Médoc depuis Ravezies il conviendra de prendre la ligne Tram-train du Médoc jusqu'à Bruges ou Blanquefort puis de prendre

le TER. <i>Le présent projet n'est pas incompatible avec une utilisation de la ligne de ceinture et la desserte du pont Bacalan Bastide qui constituent toutefois d'autres projets que celui soumis à enquête.</i> <i>En effet l'infrastructure, qui recevra dans un premier temps des tramways, permet la circulation future de tram-trains voire, avec quelques adaptations, 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).</i>		
33	05/12	M. et Madame Lamoulie, 34, rue Alfred Bert, Bruges Une route en souterrain fluidifierait le trafic à La vache. (pb réunion du 02/11)
Le CE transmet au MO		
<u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>Le projet prévoit de ne pas mettre en place de barrières au niveau du passage à niveau de La Vache, ce qui devrait sensiblement améliorer les conditions de circulation.</i> <i>La réalisation de passages dénivelés au niveau des passages à niveau aurait un impact très conséquent sur les terrains situés à proximité. En effet il conviendrait de rétablir les accès riverains et donc de créer des contre-allées de part et d'autre de la voie routière, soit un élargissement de l'emprise de 8m minimum sur 100 à 150m de part et d'autre du passage à niveau.</i>		
36 bis		Valérie et Gildas Renan, 7, rue Laplante, Bruges Quid de la barrière de La Vache (toujours fermée vue la fréquence des trams). Bruit par rapport au train, sur notre rue. Le projet tient-il compte des nouveaux aménagements de voirie pour l'arrivée du nouveau collège ?
La CUB s'est engagé à respecter la réglementation sur les nuisances sonores. Le CE transmet au MO pour réponse sur les barrières		
<u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>Le projet prévoit de ne pas mettre en place de barrières au niveau du passage à niveau de La Vache, ce qui devrait sensiblement améliorer les conditions de circulation.</i> <i>Les aménagements sur voirie constituent un autre projet.</i> <i>Une campagne de mesure a permis de déterminer l'état initial des nuisances sonores diurnes et nocturnes.</i> <i>Le maître d'ouvrage s'appuie sur des simulations calées par ces mesures pour indiquer le respect des seuils de bruits ambiants autorisés.</i> <i>Le maître d'ouvrage pourra réaliser quelques mesures complémentaires préalablement aux travaux et confirme son engagement à réaliser, dans le respect de l'étude d'impact, des mesures in situ après mise en service de l'infrastructure pour mettre en œuvre, au vu des résultats, d'éventuelles mesures compensatoires.</i> <i>L'infrastructure recevra dans un premier temps des tramways et permettra la circulation future de tram-trains. Il ne circulera plus de trains sur cette portion de voie.</i>		
42		Jean Battin, Oui au tram train, extension logique de développement des transports en commun sur la CUB. Néanmoins, interrogation sur la nécessité du viaduc de franchissement Beyerman. Ne pourrait-on pas concevoir un passage en tunnel au niveau de la rue Maumey ?
Le CE transmet au MO		
<u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> <i>La CUB prend acte de l'avis favorable.</i> <i>Le choix d'un ouvrage d'art en passage supérieur à proximité de la rue 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</i>		

enjeux de développement urbain. La CUB mène en parallèle des projets de voirie permettant de combler le déficit de liaison entre le secteur du centre ville de Bruges et le secteur du lac en reliant ces deux pôles avec des passages supérieurs de la voie ferrée (bordeaux - pointe de grave) au droit des rues de Beyerman et Camille Maumey.		
59		Christiane Freyneye Trouve inutile cette réalisation. Pourquoi ne pas avoir continué la ligne des Aubiers vers Ausone et arrêt à la vache pour à cet endroit faire une zone de correspondance avec les TER et seulement cela ? Ridicule d'aller jusqu'à Blanquefort, excentré. Les TER ne sont pas remplis. Les dépenses ne correspondent pas au besoin. Il serait plus malin d'atteindre Blanquefort par la rue de Pauillac vers les lycées.
Le CE transmet au MO		
<u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> La Région est satisfaite de son service TER. Le projet tramway est complémentaire, il circule au plus près du bassin d'usagers avec une fréquence plus attractive, les quartiers de Bruges et de Blanquefort étant appelés à se développer.		
62		Mme Claire Coudert et Monsieur Alain Coudert, Propriétaires du 72, avenue d'Aquitaine (parcelle AW425) sommes opposés au saut de mouton Beyerman. Il est anormal de créer cet ouvrage gigantesque dans ce quartier calme et beau. Il existe déjà un pont rue Marmey, sans abîmer le quartier Ausone si près du centre ville. Nous n'avons reçu aucune information sur l'impact sur notre propriété, qui va devenir inhabitable pour nous, (réduction du jardin, dépréciation de notre bien, nuisances). Les personnes dont le bâti va être détruit sont mieux traitées que nous (pas perte de patrimoine. Nous demandons un examen sérieux de notre situation.
L'enquête parcellaire viendra apporter des réponses sur les emprises. Le CE transmet au MO		
<u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> La Communauté urbaine a déjà pris contact avec ces personnes.		
67		Alain Graves, retraité SNCF, préconise de remplacer les PN de La vache et de la Rue Fleuranceau par des ouvrages d'art (passage inférieur décalé vers l'ouest pour la vache et supérieur pour la Rue Fleuranceau)
Le CE transmet au MO		
<u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> La réalisation de la dénivellation des passages à niveau est de la compétence de RFF. Le projet prévoit de ne pas mettre en place de barrières au niveau du passage à niveau de La Vache, ce qui devrait sensiblement améliorer les conditions de circulation. La rue Fleuranceau supporte un trafic modéré et l'arrivée du projet tram-train du Médoc ne devrait pas venir modifier la circulation sur cette voie. Par ailleurs la Communauté urbaine s'est engagée à réaliser une étude de circulation à l'échelle de la commune de Bruges voire au delà. La réalisation de passages dénivelés au niveau des passages à niveau aurait un impact très conséquent sur les terrains situés à proximité. En effet il conviendrait de rétablir les accès riverains et donc de créer des contre-allées de part et d'autre de la voie routière, soit un élargissement de l'emprise de 8m minimum sur 100 à 150m de part et d'autre du passage à niveau.		
68		Monique Bessière, 14, allée Derruppé, Bruges Pourquoi 3 permanences à Blanquefort et deux à Bruges. Impression de flou pour cette enquête. Station gare de Bruges, 60 places de parking « non gardé », cela servira aux constructions voisines et non aux utilisateurs du TTM

		Station Bruges-Sud Ausone, proche du PN. On ne lit pas comment seront gérés les passages = barrières par TER et par Tram. L'accès à la station n'est pas très précis côté Grand Darnal L'ouvrage d'art va être une pollution visuelle et sonore. Comment arrive la route côté ... ? Le projet coûtera très cher, coupe Bruges en deux, la défigure et donne l'impression d'avoir été bâclé; Pourquoi ne pas faire un RER, avec plus d'arrêts et plus de fréquences. Pourquoi ne pas faire circuler des navettes vers le tram aux Aubiers? Ce projet doit être revu avec du recul.
<i>Thème 1. Le parking en gare de Bruges est fermé et destiné aux seuls utilisateurs du tramway. La CUB n'est pas compétente en matière de TER. La mise en service du tramway s'accompagne de l'adaptation du réseau de transport en commun. Le CE transmet au MO</i>		
<i><u>Réponse du maître d'ouvrage :</u></i> <i>Le passage à niveau de la rue Andron sera géré par barrières pour les trains et tramways.</i> <i>La Communauté urbaine prendra l'attache de paysagistes de manière à mieux insérer l'ouvrage dans le paysage existant.</i> <i>Une campagne de mesure a permis de déterminer l'état initial des nuisances sonores diurnes et nocturnes.</i> <i>Le maître d'ouvrage s'appuie sur des simulations calées par ces mesures pour indiquer le respect des seuils de bruits ambiants autorisés.</i> <i>Le maître d'ouvrage pourra réaliser quelques mesures complémentaires préalablement aux travaux et confirme son engagement à réaliser, dans le respect de l'étude d'impact, des mesures in situ après mise en service de l'infrastructure pour mettre en œuvre, au vu des résultats, d'éventuelles mesures compensatoires.</i> <i>Le projet s'insère dans les emprises ferroviaires existantes et ne modifie pas les voies traversant la commune.</i> <i>Le projet tramway est complémentaire au service TER, la ligne nouvelle circulera au plus près du bassin d'usagers avec une fréquence plus attractive, les quartiers de Bruges et de Blanquefort étant appelés à se développer.</i>		

ANNEXES AU REGISTRE DE BRUGES

69	M et Mme Garrigou, 8, allée Odilon Redon, Bruges Exposé du cas de ce couple avec deux enfants, propriétaires de deux parcelles AW450 et 474 directement impactées par le franchissement Beyerman. Choix d'habiter Bruges avait été murement réfléchi. Le projet de pont détruisant ou impactant fortement notre foyer par des nuisances sonores et visuelles nous apporte déconvenue et déception. La proposition de réunion avec un expert faite par Mme Terraza ne s'est pas concrétisée. Notre situation financière ne nous permettra pas d'investir dans une nouvelle acquisition. Nous demandons à ce que ce projet soit modifié afin qu'il n'impacte pas notre propriété.
<i>L'enquête parcellaire déterminera les emprises foncières. Transmis à la MO.</i> <i>Réponse du maître d'ouvrage :</i> <i>Une campagne de mesure a permis de déterminer l'état initial des nuisances sonores diurnes et nocturnes.</i> <i>Le maître d'ouvrage s'appuie sur des simulations calées par ces mesures pour indiquer le respect des seuils de bruits ambiants autorisés.</i> <i>Le maître d'ouvrage pourra réaliser quelques mesures complémentaires préalablement aux travaux et confirme son engagement à réaliser, dans le respect de l'étude d'impact, des mesures in situ après mise en service de l'infrastructure pour mettre en œuvre, au vu des résultats, d'éventuelles mesures compensatoires.</i> <i>La Communauté Urbaine prendra contact directement avec ces personnes préalablement à l'enquête parcellaire.</i>	
72	SEPANSO L'étude d'impact ne tient pas compte de toutes les espèces protégées, animales et végétales. Il n'y a pas de gîtes à chiroptères, aménagements peu coûteux. Les aménagements préconisés suppriment des connexions très anciennes avec l'environnement de la voie ferrée, couverts d'arbres et d'arbustes. Les plantations préconisées sont insuffisantes (pas de reconstitution de strate arbustive, de gestion des espaces). La prise en compte des corridors écologiques est une préoccupation majeure, cas de la voie ferrée. Il manque des passages faune sous la voie ferrée. Les cartes relatives à la réserve sont approximatives et ne correspondent pas aux analyses du gestionnaire (30 années d'expérience). Suivent des commentaires sur l'étude d'impact (dates des travaux, erreurs diverses, coût de l'exclos exorbitant, alors que la réserve peut aider gracieusement à la mise en place, mention erronée page 217 sur l'accès au site, sur le dossier d'incidence natura 2000, (rejet des eaux usées) et d'autres remarques (présence d'une colonie de hérons pourprés, de chouettes chevêche, de bécassines des marais). De plus les aménagements préconisés sont à revoir, en particulier les passages pour la faune qui amènent à l'avenue infranchissable 20 m plus loin. En conclusion, une étude globale dans ce secteur doit être réalisée.
<i>Le projet TTM a pris en considération l'impact sur la faune et la flore mais la CUB n'est pas compétente sur le domaine public ferroviaire. Transmis au MO..</i> <i>Réponse du maître d'ouvrage :</i> <i>La Communauté urbaine s'engage à transmettre les observations sur le domaine public ferroviaire à RFF, propriétaire des terrains.</i> <i>Des gîtes à chiroptères seront mis en oeuvre dans le cadre du projet.</i>	
73	Lettre du maire de Bruges Après un argumentaire sur les apports du tram-train, Mme le maire attire l'attention sur : * le franchissement aérien au niveau d'Ausone, nécessité de l'optimisation de son intégration dans le site, positionnement aérien de la gare, * prise en compte de la fluidité de la circulation automobile impliquant une étude globale de déplacements , étude totale de la liaison liée au franchissement supérieur à Ausone, réalisation des travaux de voirie, adaptation du réseau de bus et cyclable à l'arrivée du tram,* aménagement différent de la gare de Terrefort, accès du parking,*Sécurisation du passage piétons au niveau du PN de la Vache, * Protection des riverains par rapport aux nuisances sonores.....

Transmis au MO.

Réponse du maître d'ouvrage :

Après l'arrêté de DUP, des études de détail sur les différents points viendront apporter des réponses concrètes aux préoccupations de Mme le Maire. La Communauté urbaine de Bordeaux s'est engagée à réaliser une étude de circulation à l'échelle de la commune de Bruges dans le cadre du contrat de co-développement 2012-2014.

La CUB mène en parallèle des projets de voirie permettant de combler le déficit de liaison entre le secteur du centre ville de Bruges et le secteur du lac en reliant ces deux pôles avec des passages supérieurs de la voie ferrée (bordeaux - pointe de grave) au droit des rues de Beyerman et Camille Maumey.