	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE	<i>Délibération</i>
	Séance publique du 29 avril 2016	N° 2016-208

Convocation du 22 avril 2016

Aujourd'hui vendredi 29 avril 2016 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Alain JUPPE, Président de Bordeaux Métropole.

ETAIENT PRESENTS :

Mme Emmanuelle AJON, M. Dominique ALCALA, M. Alain ANZIANI, M. Erick AOUIZERATE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Maribel BERNARD, M. Patrick BOBET, M. Jean-Jacques BONNIN, Mme Christine BOST, Mme Isabelle BOUDINEAU, M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE, Mme Marie-Christine BOUTHEAU, Mme Anne BREZILLON, M. Nicolas BRUGERE, Mme Virginie CALMELS, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Alain CAZABONNE, M. Didier CAZABONNE, Mme Anne-Marie CAZALET, Mme Chantal CHABBAT, M. Gérard CHAUSSET, Mme Solène CHAZAL-COUCAUD, M. Max COLES, M. Jacques COLOMBIER, Mme Emmanuelle CUNY, M. Yohan DAVID, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Nathalie DELATTRE, Mme Michèle DELAUNAY, M. Stéphan DELAUX, M. Arnaud DELLU, Mme Laurence DESSERTINE, M. Gérard DUBOS, M. Michel DUCHENE, M. Christophe DUPRAT, Mme Michèle FAORO, M. Vincent FELTESSE, Mme Véronique FERREIRA, M. Marik FETOUH, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Nicolas FLORIAN, Mme Florence FORZY-RAFFARD, M. Philippe FRAILE MARTIN, Mme Magali FRONZES, M. Max GUICHARD, M. Jacques GUICHOUX, M. Jean-Pierre GUYOMARC'H, M. Daniel HICKEL, M. Pierre HURMIC, Mme Dominique IRIART, Mme Anne-Lise JACQUET, M. Franck JOANDET, M. Bernard JUNCA, M. Alain JUPPE, Mme Andréa KISS, M. Michel LABARDIN, Mme Conchita LACUEY, Mme Anne-Marie LEMAIRE, M. Pierre LOTHAIRE, M. Jacques MANGON, M. Eric MARTIN, Mme Claude MELLIER, M. Jacques PADIE, Mme Christine PEYRE, Mme Arielle PIAZZA, M. Michel POIGNONEC, Mme Dominique POUSTYNNIKOFF, M. Patrick PUJOL, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, M. Benoît RAUTUREAU, M. Franck RAYNAL, Mme Marie RECALDE, M. Fabien ROBERT, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, Mme Karine ROUX-LABAT, M. Kévin SUBRENAT, Mme Brigitte TERRAZA, Mme Gladys THIEBAULT, Mme Anne-Marie TOURNEPICHE, M. Serge TOURNERIE, Mme Elisabeth TOUTON, M. Jean TOUZEAU, M. Thierry TRIJOLET, M. Alain TURBY, M. Jean-Pierre TURON, M. Michel VERNEJOU, Mme Agnès VERSEPUY, Mme Marie-Hélène VILLANOVE, Mme Anne WALRYCK, Mme Josiane ZAMBON.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:

M. Alain SILVESTRE à Mme Marie-Hélène VILLANOVE
M. Alain DAVID à M. Jean-Pierre TURON
M. Michel HERITIE à Mme Josiane ZAMBON
Mme Odile BLEIN à M. Max GUICHARD
M. Jacques BOUTEYRE à Mme Frédérique LAPLACE
Mme Brigitte COLLET à Mme Anne BREZILLON
M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM à Mme Arielle PIAZZA
M. Guillaume GARRIGUES à Mme Dominique IRIART
Mme Martine JARDINE à M. Arnaud DELLU
M. Bernard LE ROUX à M. Jacques GUICHOUX
Mme Zeineb LOUNICI à M. Kévin SUBRENAT
Mme Emilie MACERON-CAZENAVE à M. Eric MARTIN
M. Thierry MILLET à M. Jacques MANGON
M. Jean-Louis DAVID à M. Stéphan DELAUX


PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Dominique ALCALA à Mme Anne WALRYCK à partir de 12h30
M. Erick AOUIZERATE à Mme Maribel BERNARD à partir de 12h35
M. Patrick BOBET à M. Michel LABARDIN à partir de 13h15
M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE à Mme Brigitte TERRAZA à partir de 12h20
Mme Virginie CALMELS à M. Nicolas BRUGERE à partir de 11h45
Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE à M. Gérard CHAUSSET de 9h45 à 11h25
Mme Anne-Marie CAZALET à M. Philippe FRAILE-MARTIN à partir de 12h50
M. Alain CAZABONNE à M. Didier CAZABONNE à partir de 12h50
M. Didier CAZABONNE à M. Alain CAZABONNE jusqu'à 10h40
M. Yohan DAVID à Mme Nathalie DELATTRE à partir de 11h25
Mme Laurence DESSERTINE à Mme Emmanuelle CUNY à partir de 12h50
Mme Michèle FAORO à M. Jean TOUZEAU à partir de 12h00
M. Vincent FELTESSE à Mme Michèle DELAUNAY à partir de 10h00
Mme Véronique FERREIRA à Mme BOST à partir de 11h30
M. Marick FETOUH à Mme Laurence DESSERTINE à partir 11h45 et à M. Fabien ROBERT à partir de 12h50
Mme Béatrice de FRANÇOIS à Mme Isabelle BOUDINEAU à partir de 12h35
Mme Magali FRONZES à Mme Karine ROUX-LABAT à partir de 12h50
M. Jean-Pierre GUYOMARC'H à Mme FORZY-RAFFARD à partir de 12h35
M. Franck JOANDET à M. Clément ROSSIGNOL PUECH jusqu'à 10h45 et à M. Pierre HURMIC à partir de 13h10
M. Bernard JUNCA à M. Patrick BOBET à partir de 12h05 et à Mme Chantal CHABBAT à partir de 13h15
M. Alain JUPPE à M. Christophe DUPRAT à partir de 12h50
Mme Andréa KISS à Mme Emmanuelle AJON à partir de 12h35
Mme Conchita LACUEY à M. Jean-Jacques PUYOBRAU à partir de 12h30
Mme Anne-Marie LEMAIRE à M. Jean-Jacques BONNIN à partir de 12h40
M. Pierre LOTHAIRE à M. Daniel HICKEL à partir de 12h10
Mme Christine PEYRE à Mme Agnès VERSEPUY à partir de 13h15
M. Michel POIGNONEC à Mme Anne-Lise JACQUET à partir de 12h50
M. Patrick PUJOL à M. Nicolas FLORIAN à partir de 12h40
M. Benoit RAUTUREAU à M. Franck RAYNAL à partir de 12h50
Mme Marie RECALDE à M. Alain ANZIANI de 11h00 à 12h00

M. Clément ROSSIGNOL PUECH à Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE à partir de 13h05
Mme Gladys THIEBAULT à Mme Dominique POUSTYNNIKOFF à partir de 10h00
Mme Elisabeth TOUTON à Mme Solène CHAZAL à partir de 12h05
M. Thierry TRIJOLET à Mme Anne-Marie TOURNEPICHE à partir de 11h30
M. Alain TURBY à M. Michel DUCHENE à partir de 12h25
M. Michel VERNEJOUL à M. Gérard DUBOS à partir de 11h00

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

LA SEANCE EST OUVERTE

	Conseil du 29 avril 2016	<i>Délibération</i>
	Direction générale Mobilité Direction des infrastructures et des déplacements	N° 2016-208

Bordeaux - Le Haillan - Mérignac - Pessac
Amélioration de la desserte en transports en commun de la zone d'activité aéroportuaire de Mérignac depuis Bordeaux centre et vers le réseau ferroviaire
Arrêt du bilan de la concertation - Information - Approbation

Monsieur Michel LABARDIN présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Notre établissement envisage l'amélioration de la desserte en transports en commun de la zone d'activité aéroportuaire de Mérignac depuis Bordeaux centre et vers le réseau ferroviaire sur les communes de Bordeaux, Pessac, Mérignac et Le Haillan.

Suite à la concertation publique qui s'est déroulée du 23 février 2015 au 12 février 2016 inclus, il convient de prendre acte des différentes observations émises dans les registres ouverts à cet effet, de dresser le bilan de la participation du public, d'arrêter le projet et de poursuivre la réflexion sur des opérations connexes.

1

2 1 – Déroulement de la procédure de concertation :

La concertation a été menée en application de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme, devenu article L. 103-2 du Code de l'urbanisme au 1^{er} janvier 2016, qui fait obligation aux collectivités publiques, d'organiser une concertation associant la population à l'élaboration des projets d'investissements routiers d'un montant supérieur à 1,9 millions d'euros ainsi qu'à l'élaboration de projets de gares de voyageurs et de marchandises, de plates-formes ferroviaires et intermodales et de terminaux intermodaux.

La délibération n°2014/0766 du 19 décembre 2014 relative à l'ouverture de la concertation du présent projet fixait les modalités suivantes :

- dépôt d'un registre et d'un dossier de présentation dans les mairies de Bordeaux, Le Haillan, Mérignac et Pessac, dans les Directions territoriales Bordeaux, Sud et Ouest, et à la Direction des grands travaux et des investissements de Déplacements (DGTID) de Bordeaux Métropole,
- communication des pièces du dossier de concertation sur le site participation.lacub.fr, site devenu participation.bordeaux-metropole.fr au 1^{er} janvier 2015, avec possibilité au public de laisser ses contributions,

- organisation de plusieurs réunions publiques pendant la concertation dont au moins une sur les communes de Bordeaux, Mérignac et Pessac,
- versement d'un ou plusieurs documents au dossier de concertation pour alimenter et enrichir la concertation,
- durée minimale de 6 mois.

Cette concertation a été ouverte le 23 février 2015 et clôturée le 12 février 2016, le public en ayant été informé préalablement par voie de presse et d'affichage.

191 contributions ont été consignées sur les registres et sur le site Internet de Bordeaux Métropole.

Le public a eu la possibilité de prendre connaissance des pièces du dossier de présentation tant sur les lieux disposant de registres que sur le site Internet.

Ce dossier de présentation a comporté une notice explicative, un plan de situation, un plan de périmètre d'intervention, un registre de concertation et une série de pièces complémentaires.

Le public a également pu apporter ses contributions sur les différents registres.

La décomposition des remarques est la suivante :

- Aucune contribution sur le registre de la Cité municipale de la mairie de Bordeaux ;
- 2 contributions sur le registre de la mairie du Haillan ;
- 7 contributions sur le registre de la mairie de Mérignac ;
- 10 contributions sur le registre de la mairie de Pessac ;
- Aucune contribution sur le registre de la Direction territoriale Bordeaux;
- Aucune contribution sur le registre de la Direction territoriale Ouest;
- Aucune contribution sur le registre de la Direction territoriale Sud ;
- 14 contributions sur le registre déposé à la DGTID ;
- 158 contributions sur le registre mis en ligne.

Il est précisé que l'ensemble des contributions est consultable dans les locaux de la Direction des infrastructures et déplacements de Bordeaux Métropole, Immeuble Laure Gatet, 39-41 cours du Maréchal Juin à Bordeaux, aux jours et heures habituels d'ouverture au public.

Trois séries de réunions publiques ont également été organisées. L'audience totale du public à ces réunions était de 400 personnes environ.

La première série de réunions publiques s'est déroulée de la manière suivante :

- Le vendredi 17 avril 2015 au Haillan,
- Le lundi 20 avril 2015 à Mérignac,
- Le jeudi 23 avril 2015 à Bordeaux,
- Le mercredi 29 avril 2015 à Pessac.

L'ordre du jour de ces réunions publiques a été la présentation des enjeux du territoire concerné par le projet, des enjeux et des objectifs du projet, des premiers partis d'aménagement proposés, des différents systèmes de transports envisagés, des principes généraux en matière d'insertion dans le réseau existant, des coûts et des grandes étapes du projet.

La seconde série de réunions publiques s'est déroulée de la manière suivante :

- Le lundi 21 septembre 2015 à Mérignac,
- Le jeudi 24 septembre 2015 à Bordeaux,
- Le vendredi 25 septembre 2015 au Haillan,
- Le mardi 29 septembre 2015 à Pessac.

L'ordre du jour de ces réunions publiques a été la présentation des potentiels de fréquentation voyageurs et des gains de temps de parcours, des estimations financières, des éléments socio-économiques, des analyses multicritères, et des études d'insertion.

La troisième et dernière série de réunions publiques s'est déroulée de la manière suivante :

- Le lundi 11 janvier 2016 à Mérignac,
- Le vendredi 15 janvier 2016 au Haillan,
- Le jeudi 21 janvier 2016 à Pessac.

L'ordre du jour de ces réunions publiques a été la présentation des réflexions menées par Bordeaux Métropole à grande échelle sur deux études :

- la desserte en Transports en commun en site propre (TCSP) Extra-rocade,
- l'élaboration d'un schéma de déplacements multimodal sur le secteur de l'Opération d'Intérêt Métropolitain Bordeaux Aéroport.

Pour chacune de ces réunions, le public a été invité à lire les registres de la concertation ainsi qu'à y déposer ses observations et remarques.

Plusieurs documents complémentaires ont été versés à la concertation depuis son ouverture. Le public a été informé par voie de presse et d'affichage de chaque versement de pièce complémentaire. De plus le site de la participation (participation.bordeaux-metropole.fr) a été actualisé au fur et à mesure (annonce des réunions publiques et mise à disposition des pièces complémentaires).

Les documents complémentaires ont été versés à la concertation aux dates suivantes :

- le diaporama projeté lors de la première série de réunions publiques : le 18 mai 2015,
- le diaporama projeté lors de la deuxième série de réunions publiques ainsi que les études complémentaires (septembre 2015) : le 2 novembre 2015,
- le diaporama projeté lors de la troisième série de réunions publiques : le 25 janvier 2016.

3

4 2 – Rappel sur le projet soumis à la concertation

2-1 Contexte du projet

La zone d'activités et d'emplois aéroportuaire de Bordeaux rassemble d'ores et déjà environ 35 000 emplois sur environ 2 000 ha, et constitue l'un des principaux pôles d'activités et d'emplois métropolitains, notamment dans le domaine aéronautique et spatial. Près de 5 millions de passagers aériens ont été enregistrés sur l'aéroport en 2015.

Ce territoire, à destination essentiellement économique, témoigne d'une très forte dynamique de développement.

Par délibération n°2015/0495 du 25 septembre 2015, Bordeaux Métropole a décidé de créer une Opération d'intérêt métropolitain (OIM) Bordeaux Aéroport et de lui donner pour objet le confortement de l'attractivité et le développement de l'activité et de l'emploi dans l'un des principaux pôles économiques de la Métropole bordelaise et d'Aquitaine, par la définition et la mise en œuvre d'un projet d'aménagement et de développement d'ensemble.

Ce secteur se caractérise par un fort trafic routier, provoquant des engorgements aux carrefours en heure de pointe et durant des journées d'affluence commerciale. Les transports en commun représentent une part modale assez faible des déplacements des passagers de l'aéroport et des actifs, habitants et clients de la zone Mérignac Soleil. Les aménagements en faveur des modes doux sont de faible qualité, en particulier à l'ouest de la rocade (continuité, lisibilité, protection vis-à-vis des flux routiers).

Situés géographiquement entre la zone d'activité aéroportuaire de Mérignac et Bordeaux centre, le long de zones d'activités et de commerces adossés à des quartiers résidentiels pavillonnaires, Mérignac-Soleil est un centre commercial qui rayonne au delà de l'échelle métropolitaine.

La ville de Mérignac, accompagnée par La Fabrique Métropolitaine de Bordeaux Métropole, en charge de déployer l'opération 50 000 logements, mène une réflexion sur la requalification urbaine de ce territoire commercial d'entrée de ville en y intégrant la fonction résidentielle.

Au sud-ouest de la Métropole, se trouve le secteur qui regroupe les pôles des hôpitaux Xavier Arnoz et Haut-Lévêque ainsi que le campus universitaire.

Ce secteur est inscrit dans le périmètre de l'Opération d'intérêt métropolitain (OIM) Campus Vallée Créative créé par délibération n°2016/77 du 12 février 2016. L'OIM a pour objet la valorisation du potentiel de formation, de recherche et d'innovation de la Métropole en vue de promouvoir le rayonnement scientifique et le développement économique de la Métropole.

2-2 Enjeux du projet

Au regard des enjeux majeurs attachés à la zone d'activité aéroportuaire de Mérignac évoqués précédemment en termes d'attractivité, de rayonnement national et international, de compétitivité, d'emploi, de développement urbain, une réflexion a été lancée en vue de l'amélioration de la desserte en transports en commun.

Il y a lieu, par ailleurs, de faire bénéficier de l'amélioration de cette desserte le secteur de Mérignac Soleil, situé entre le secteur aéroportuaire à fort enjeu métropolitain et Bordeaux centre.

La finalité du projet consiste à améliorer l'accessibilité de la zone d'activité aéroportuaire de Mérignac ainsi que celle du secteur de Mérignac Soleil à l'aune des critères suivants définis dans la délibération n°2014/0766 du 19 décembre 2014 relative à l'ouverture de la concertation : régularité des temps de parcours, lisibilité de l'offre, accessibilité des modes, efficacité du service, évolutivité des choix techniques, report modal de la voiture particulière, interconnexion et maillage du réseau Tbc pour une mobilité multimodale, renforcement de l'image auprès du public du système de transport.

L'amélioration de cette accessibilité devrait être réalisée dans la direction de Bordeaux centre et, de manière complémentaire par une meilleure connexion avec le réseau ferroviaire.

S'agissant de Bordeaux centre, est recherchée une bonne intégration au réseau Tbc.

S'agissant de la connexion avec le réseau ferroviaire, est recherchée l'atteinte d'une liaison entre la zone d'activité aéroportuaire de Mérignac et le réseau Train express régional (TER) en privilégiant une intermodalité maximale.

Cette liaison pourrait constituer la préfiguration d'une offre de mobilité en transports en commun susceptible de se développer ultérieurement en périphérie pour irriguer le territoire ouest vers les pôles des hôpitaux Xavier Arnoz et Haut-Lévêque ainsi que le campus étudiant, inscrits dans l'OIM Campus-Vallée Créative.

2-3 Objectifs du projet

Par la délibération n°2014/0766 du 19 décembre 2014 relative à l'ouverture de la concertation du présent projet, le Conseil de Communauté, devenu Conseil de Bordeaux Métropole au 1^{er} janvier 2015, a décidé de soumettre à concertation l'amélioration de la desserte en transports en commun de la zone aéroportuaire à travers les objectifs suivants :

- objectif n°1 : créer une liaison structurante entre la zone d'activité aéroportuaire de Mérignac et Bordeaux centre, par la mise en place d'un transport en commun en site propre (modes possibles : tramway/BHNS/transport par câble) relié au réseau Tram-Bus de Bordeaux Métropole (Tbc). Cette nouvelle liaison devra offrir un niveau de service élevé ainsi qu'une attractivité au travers d'une

image qualitative du mode de transport. Elle devra aussi desservir le pôle d'habitat et la zone d'activités de Mérignac Soleil,

- objectif n°2 : créer une liaison en transport en commun performant entre la zone d'activité aéroportuaire de Mérignac et le réseau ferroviaire,

- objectif n°3 : restructurer au droit de la zone d'activité aéroportuaire de Mérignac le réseau de bus après intégration de précédentes liaisons,

- objectif n°4 : améliorer les aménagements en faveur des modes doux sur le secteur de la zone aéroportuaire.

5 3 – Les études et réflexions menées lors de la concertation et mises à disposition du public

1 3-1 Etudes versées à l'ouverture de la concertation

A l'ouverture de la concertation, des études préalables de faisabilité réalisées en novembre 2012 dans le cadre du Schéma directeur opérationnel métropolitain (SDODM) ont été jointes à la notice de présentation du projet.

Ces études présentent des données techniques éclairantes s'agissant :

- de précisions sur les enjeux du territoire,

- de simulations de certains tracés théoriques en plan et d'insertion possibles avec pour chacun :

- les impacts sur le trafic routier sur la base de ces premières simulations théoriques,

- une analyse technique comparative sur la base de ces premières simulations théoriques,

- les prévisions en matière de fréquentations sur ces premières simulations théoriques,

- les impacts sur le foncier existant de ces premières simulations théoriques.

2

3 3-2 Etudes réalisées et mises à disposition en cours de concertation

Bordeaux Métropole a réalisé un ensemble d'études techniques couvrant un spectre de domaine étendu dans le but d'enrichir la concertation.

La définition du contenu de ces études a découlé des échanges menés avec le public, exprimés soit en réunions publiques soit au travers des registres de la concertation.

4

5 3-2-1 Les études présentées en réunions publiques entre le 17 et le 29 avril 2015 et mises à la disposition du public le 18 mai 2015

Ces études ont permis de présenter les enjeux du territoire concerné par le projet, les enjeux et les objectifs du projet, les premiers partis d'aménagement proposés, les différents systèmes de transports envisagés, les principes généraux en matière d'insertion dans le réseau existant, les coûts et les grandes étapes du projet.

S'agissant des enjeux du territoire concerné par le projet, une présentation détaillée de l'opération d'intérêt Métropolitain « Bordeaux Aéroport » et du projet de renouvellement urbain sur le secteur de Chemin Long/Mérignac Soleil sur la commune de Mérignac ont été assurées.

Un diagnostic en matière de déplacement a notamment souligné une déconnexion de la commune de Mérignac vis-à-vis du réseau ferroviaire, un déficit de liaison périphérique entre Pessac et le Haillan, une forte discontinuité du réseau cyclable à l'ouest de la rocade. Une analyse comparative des liaisons aéroport-centres villes pour huit Métropoles françaises a mis en exergue, sur Bordeaux, l'absence de transport en commun en site propre (à l'inverse des aéroports de Lyon, Toulouse et prochainement Nice), un temps de parcours important (environ 1h) et l'existence d'un service navette Shuttle Aéroport-Gare Saint-Jean avec une tarification supérieure à celle du réseau Tbc.

En ce qui concerne les différents systèmes de transports envisagés, la définition des systèmes de transport a été rappelée (infrastructure, matériel roulant, conditions d'exploitation). Des photographies ont permis d'illustrer les modes tramway, Bus à haut niveau de service (BHNS) et transport par câble.

Par ailleurs, afin de répondre à l'objectif n°1 « créer une liaison aéroport-Mérignac Soleil-Bordeaux centre», cinq partis d'aménagement ont été présentés :

- mode tramway en voie double entre l'aéroport et la station de tramway ligne A « Quatre Chemins ». La longueur de la liaison serait d'environ 5 km,

- mode tramway en voie unique entre l'aéroport et la station de tramway ligne A « Quatre Chemins ». La longueur de la liaison serait d'environ 5 km. Ce parti d'aménagement diffère du précédent par la mise en œuvre en section courante d'une voie unique en lieu et place d'une voie double. En station, afin de permettre le croisement des tramways, une voie d'évitement serait nécessaire,

- mode Bus à haut niveau de service (BHNS) entre l'aéroport et la station de tramway ligne A « Quatre Chemins. La longueur de la liaison serait d'environ 5 km,

- mode Bus à haut niveau de service (BHNS) entre l'aéroport et la place des Quinconces. Ce parti d'aménagement diffère du parti d'aménagement précédent par la poursuite de la liaison au-delà la station « Quatre Chemins ». La longueur de la liaison serait d'environ 15 km,

- mode transport par câble aérien entre l'aéroport et la station de tramway ligne A « Quatre Chemins ». Cette solution consiste à relier par téléphérique ou télécabine l'aéroport à la station « Quatre chemins ». La longueur de la liaison serait d'environ 5 km.

Afin de répondre à l'objectif n°2 « créer une liaison aéroport-réseau ferroviaire », il est présenté trois partis d'aménagement.

- une liaison bus entre l'aéroport et la gare de Pessac Alouette France par la forêt de Bourgaillh. La longueur de la liaison serait d'environ 8 km,

- une liaison bus entre l'aéroport et la halte ferroviaire Mérignac Arlac sur environ 8 km,

- une liaison bus entre l'aéroport et la gare de Pessac Alouette France par la rocade sur environ 8 km.

Sur ce dernier point, il est précisé que Bordeaux Métropole a sollicité l'Etat (DIR Atlantique) afin d'étudier la circulation d'un bus sur la bande d'arrêt d'urgence de la rocade (A 630) entre les échangeurs 11 et 13.

Cette mesure consisterait en la mise en place d'une voie réservée sur la bande d'arrêt d'urgence. L'utilisation de cet espace serait accordée uniquement lorsque la rocade serait congestionnée (Vitesse moyenne des véhicules faible).

L'Etat a confirmé la faisabilité et l'intérêt de cette mesure selon un cadre expérimental et dérogatoire à étudier.

Indépendamment des résultats de l'expérimentation, l'Etat a confirmé la possibilité d'emprunt par un matériel roulant bus de la rocade sur les voies circulées.

Des études complémentaires ont permis de présenter les potentiels de fréquentation voyageurs et les gains de temps de parcours, les estimations financières, les éléments socio-économiques, les analyses multicritères, et des études d'insertion.

Ces études spécifiques ont été menées sur la base de données d'entrée actualisées en vue de tenir compte de l'exécution des projets urbains ou économiques sur les territoires traversés.

Une actualisation de la demande de déplacement en transport en commun a ainsi été réalisée en tirant profit des données de fréquentation 2012 du réseau Tbc, des résultats d'une enquête ad hoc origine/destination réalisée en avril 2015 au droit de la plateforme aéroportuaire qui a permis en particulier d'évaluer le motif « passagers », et enfin tirant parti des données du plan de déplacement inter-entreprises Aeroparc (PDIE).

Une actualisation de l'évaluation des projections d'emplois de la zone aéroportuaire a également été effectuée avec notamment la prise en compte de la création sur site de 4000 emplois d'ici 2020 et de 4500 emplois entre 2020 et 2030.

L'évaluation actualisée des projections de population des programmes immobiliers mixtes de la commune de Mérignac a été exploitée avec la construction de 1350 logements d'ici 2020 et de 3450 logements entre 2020 et 2030.

Une actualisation des estimations des coûts d'investissement des différents partis d'aménagement a été réalisée en mettant à profit le retour d'expérience général de la phase 3 du tramway et en particulier le coût d'un tramway en voie unique (extension de Pessac, ligne Tram-train du Médoc) et les références récentes de projets de transport en commun site propre (TCSP) au niveau national.

Suite à la prise en compte de ces données d'entrée actualisées d'une part et à la composition de nouveaux partis d'aménagement d'autre part, ont été portés à la connaissance du public des résultats d'étude sensiblement différents de ceux indiqués dans les extraits des études SDODM mis à disposition dans le dossier de la concertation au moment de l'ouverture de la concertation.

S'agissant de l'objectif n°1 « créer une liaison aéroport-Mérignac Soleil-Bordeaux centre», les cinq partis d'aménagements définis dans les études précédentes ont été approfondis, ainsi qu'un parti supplémentaire constitué d'un Bus à haut niveau de service (BHNS) dit « optimisé » entre l'aéroport et la place des Quinconces. Le terme « optimisé » qualifie son coût car il s'agit de créer des sites propres seulement sur une partie du parcours. L'ajout de ce parti d'aménagement fait suite aux réflexions techniques actuelles de Bordeaux Métropole relatives au projet de BHNS « Bordeaux Saint-Aubin de Médoc ».

S'agissant de l'objectif n°2 « créer une liaison aéroport-réseau ferroviaire », seul le parti d'aménagement « liaison bus aéroport – Pessac Alouette via la Rocade » a été approfondi. Cette liaison emprunte la rocade depuis l'échangeur 11 jusqu'à l'échangeur 13 sans arrêt intermédiaire.

Les raisons ayant conduit à l'approfondissement de ce parti d'aménagement sont les suivantes :

- La richesse et l'intérêt patrimonial de la forêt du Bourgailh, ont été soulignés par de nombreux contributeurs dès la première série de réunions publiques, de sorte que la création d'une voie routière a été jugée par certains comme préjudiciable.
- L'Etat a confirmé la faisabilité et l'intérêt de l'utilisation de la rocade et en particulier de la bande d'arrêt d'urgence par un transport en commun (bus) selon un cadre expérimental et dérogatoire à étudier.
- Enfin, la liaison vers la gare d'Arlac a été considérée par le public comme peu pertinente pour le développement ultérieur d'une liaison en transport en commun structurante circulaire plus vaste, allant des zones d'emploi situées au sud de Pessac Bersol jusqu' au nord vers l'Aéroparc.

Les études présentées ci-dessus démontrent que l'atteinte des objectifs n°1 et n°2 du projet nécessiterait que l'ensemble des aménagements soit réalisé dans le cadre d'un même projet et d'un phasage temporel approprié afin de permettre :

- une optimisation générale des coûts d'exploitation des transports en commun,
- une attractivité maximale afin de capter le plus grand nombre de nouveaux utilisateurs de transport en commun,
- une synergie optimale des fonctions apportées par les investissements.

Dans cette perspective, des scénarios ou partis d'aménagement combinés ont été nommés de la manière suivante et exposés :

-Scénario E1 - mode tramway en voie double entre l'aéroport et la station de tramway ligne A « Quatre Chemins », avec la liaison bus entre l'aéroport et la gare de Pessac Alouette France par la rocade,

-Scénario E2 - mode tramway en voie unique entre l'aéroport et la station de tramway ligne A « Quatre Chemins », avec la liaison bus entre l'aéroport et la gare de Pessac Alouette France par la rocade,

-Scénario E3 - mode Bus à haut niveau de service (BHNS) entre l'aéroport et la station de tramway ligne A « Quatre Chemins », avec la liaison bus entre l'aéroport et la gare de Pessac Alouette France par la rocade,

-Scénario E4 - mode Bus à haut niveau de service (BHNS) entre l'aéroport et la place des Quinconces, avec la liaison bus entre l'aéroport et la gare de Pessac Alouette France par la rocade,

-Scénario E5 – mode transport par câble entre l'aéroport et la station de tramway ligne A « Quatre Chemins », avec la liaison bus entre l'aéroport et la gare de Pessac Alouette France par la rocade,

-Scénario E6 - mode Bus à haut niveau de service (BHNS) « optimisé » entre l'aéroport et la place des Quinconces, avec la liaison bus entre l'aéroport et la gare de Pessac Alouette France par la rocade.

En fonction des scénarii, des temps de parcours, des gains variables, de plusieurs minutes, sont possibles en. Entre 800 et 5000 voyages par jours supplémentaires environ sont estimés dans les transports en commun (report modal et induction de déplacements).

Les six scénarios ou partis d'aménagement combinés proposent un coût compris entre 53 et 148 millions d'euros HT (conditions économiques de janvier 2015). Ces coûts intègrent :

- les frais divers de maîtrise d'ouvrage : acquisitions foncières, études, déviation de réseaux,...
- les coûts des travaux de l'infrastructure,
- le coût de l'achat du matériel roulant.

Les six scénarios ou partis d'aménagement combinés présentent une évaluation socio-économique favorable voire très performante (Valeur actualisée nette positive et Taux rentabilité interne au delà de 4%).

Les résultats socio-économiques découlent notamment des gains de temps généralisés et des coûts d'exploitation réduits correspondant à la suppression de deux services (navette aéroport et section redondante de la liane 1).

Une analyse multicritère a été menée sur la base de critères, qui peuvent être regroupés en trois grandes familles :

- Les coûts :

Coûts d'investissement / coûts d'exploitation,

- L'offre de transport en commun :

Trafic voyageurs à la mise en service en 2020 / Temps de trajet moyen Aéroport - Bordeaux centre / Temps de trajet moyen Aéroport-Gare / Fréquence moyenne / Intermodalité / Lisibilité de l'offre /

Accessibilité aux Personnes à mobilité réduite (PMR) / Capacité d'évolution des choix technologiques et opérationnels.

- Les bénéfices et les impacts :

Report modal et décongestion / Amélioration de l'offre en faveur des modes doux / Sécurité routière / Impact sur la circulation routière / Impact sur le stationnement / Impact sur les circulations cyclables / Impact sur le foncier / Emissions de gaz à effet de serre / Pollutions totales générées / Image auprès du public.

L'analyse multicritère a permis de souligner l'intérêt des scénarios E2 (Tramway Voie unique Aéroport-Quatre Chemins avec liaison bus Aéroport-Pessac Alouette via rocade) et E6 (BHNS « optimisé » Aéroport-Quinconces avec liaison bus Aéroport-Pessac Alouette via rocade).

S'agissant des coûts, E2 présente une évaluation « assez favorable » et E6 une évaluation « favorable ».

E2 présente un coût d'investissement de 72M€ HT. Les coûts d'exploitation sont limités, notamment grâce à la restructuration de la liane 1+ et à la suppression de la navette Aéroport-Gare Saint-Jean qui compensent favorablement les coûts d'exploitation du mode tramway.

E6 présente un coût d'investissement également de 72M€ HT. Les coûts d'exploitation sont performants, notamment grâce à la restructuration de la liane 1+ et à la suppression de la navette Aéroport-Gare Saint-Jean qui compensent assez largement les coûts d'exploitation du mode BHNS, lesquels restent inférieurs aux coûts d'exploitation du mode tramway.

S'agissant de l'offre de transport en commun, E2 et E6 présentent tous deux une évaluation « favorable ».

Pour E2, les trafics voyageurs Aéroport/Bordeaux centre et Aéroport/Pessac Alouette sont respectivement 4800 et 2000 montants/jour environ. Les temps de parcours Aéroport/Bordeaux Quinconces, Aéroport/Hotel de ville et Aéroport/Gare Saint Jean sont respectivement 53 minutes, 47 minutes et 35 minutes en heure de pointe. Le taux de disponibilité du service est de 99,9 %. La régularité de ces temps de parcours est bonne, ceci grâce à la nature du site propre (100% du linéaire). L'accessibilité PMR du système de transport est excellente. L'intermodalité, la lisibilité de l'offre et la capacité d'évolution des choix technologiques et opérationnels sont très bonnes.

Pour E6, les trafics voyageurs Aéroport/Bordeaux centre et Aéroport/Pessac Alouette sont : respectivement 6200 et 2300 montants/jour environ. Les temps de parcours Aéroport/Bordeaux Quinconces, Aéroport/Hotel de ville et Aéroport/Gare Saint-Jean sont respectivement 48 minutes, 54 minutes et 35 minutes en heure de pointe. A comparer au tramway, la régularité de ces temps de parcours est parfois contrainte par les conditions d'insertion dans le tissu viaire en l'absence de site propre intégral sur le linéaire. L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite du système de transport est bonne. L'intermodalité, la lisibilité de l'offre et la capacité d'évolution des choix technologiques et opérationnels sont très bonnes.

S'agissant des bénéfices et des impacts, E2 présente une évaluation « favorable » et E6 une évaluation « assez favorable ».

Pour E2, le report modal de la voiture particulière est d'environ 1200 personnes/jour. L'amélioration de l'offre en faveur des modes doux est significative, suite à la création d'itinéraires le long de l'infrastructure de transport. La sécurité routière est améliorée. La solution tramway propose un tracé limité (5 km) dans un espace urbain peu dense. L'ensemble des impacts est assez limité. En particulier, l'impact sur la circulation routière et le stationnement relatif à l'intégration du tramway dans le réseau viaire périurbain Aéroport/Quatre chemins est faible. Les impacts liés aux acquisitions

foncières nécessaires au projet sont faibles, à la faveur d'un domaine public routier prédominant. Les impacts en matière de limitation des émissions de gaz à effet de serre sont favorables.

Pour E6, le report modal de la voiture particulière est d'environ 2700 personnes/jour. L'amélioration de l'offre en faveur des modes doux est significative suite à la création d'itinéraires le long de l'infrastructure de transport. La sécurité routière est améliorée. La solution BHNS optimisée propose un tracé étendu (15 km environ) en partie dans un espace urbain dense (secteur Quinconces/Quatre Chemins). L'ensemble des impacts est assez fort. L'impact sur la circulation routière et le stationnement relatif à l'intégration du BHNS optimisé dans le réseau viaire dense entre les Boulevards/Bordeaux centre est assez fort. Les impacts liés aux acquisitions foncières nécessaires au projet (importance des surfaces et conséquences pour les riverains et pour le patrimoine) sont notables, notamment sur le secteur Bordeaux centre/Quatre Chemins. Les impacts en matière de limitation des émissions de gaz à effet de serre sont moins favorables, bien que variables en fonction de l'énergie choisie.

Dans le cadre de ces approfondissements, des études d'insertion ont été réalisées afin de simuler l'intégration des partis d'aménagement E2 et E6.

Ces études présentent des tracés en plans et des coupes afin d'apprécier finement les caractéristiques et les contraintes de ces partis d'aménagement approfondis. Ces études d'insertion ont été menées uniquement sur certains points singuliers à enjeux.

Ces études ont été guidées par le souhait de :

- limiter le nombre de stations à ce qui paraît nécessaire,
- prendre en compte les projets de développement urbains recensés autour du projet.

Pour E2, il est proposé de créer 4 nouvelles stations.

Au niveau du franchissement rocade, trois solutions sont techniquement envisageables :

- une implantation en position axiale en site banalisé,
- une implantation axiale avec élargissement de l'ouvrage existant,
- une implantation sur un second ouvrage.

En termes de gestion des circulations, y compris mode doux, les deux dernières solutions sont préférables. Elles sont en revanche plus coûteuses car elles génèreraient la création d'un nouvel ouvrage.

Pour E6, il est proposé de créer 24 nouvelles stations.

Ce parti d'aménagement est constitué d'un compromis technique entre le linéaire de sites propres et de sites banalisés, identifiés en fonction des gains de temps de parcours et le coût des investissements associés. Il s'agit ainsi de la recherche d'un optimum. Une priorisation des secteurs permet de caractériser l'efficacité du site propre concerné.

Sur un linéaire de 15km environ, le pourcentage de sites propres est le suivant :

- sens entrant (vers Bordeaux) : 60%,
- sens sortant (vers Mérignac) : 50%.

Au niveau du franchissement de la rocade, les solutions techniquement envisageables sont similaires au scénario E2.

S'agissant de la liaison bus Aéroport-Pessac Alouette via rocade deux possibilités sont envisageables au niveau du secteur de Pessac Alouette afin de traiter le retournement et la régulation de la ligne de bus :

- un retournement au niveau du P+R actuel,
- un retournement en utilisant les voiries en aval.

8 3-2-3 Les études présentées en réunions publiques entre le 11 et le 21 janvier 2016 et mises à disposition du public le 25 janvier 2016

Bordeaux Métropole mène des réflexions à grande échelle sur deux études :

- la desserte en Transports en commun en site propre (TCSP) Extra-rocade,
- l'élaboration d'un schéma de déplacements multimodal sur le secteur de l'Opération d'intérêt métropolitain Bordeaux Aéroport.

Ces réflexions présentant des interfaces et des articulations avec le présent projet, particulièrement s'agissant des objectifs N°3 « restructurer au droit de la zone d'activité aéroportuaire de Mérignac le réseau de bus après intégration de précédentes liaisons » et N°4 « améliorer les aménagements en faveur des modes doux sur le secteur de la zone aéroportuaire », il a été souhaité de porter les principaux résultats de ces études à la connaissance du public dans le cadre de la concertation lors d'une troisième série de réunions publiques dans les communes directement concernées.

Dans le cadre du Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM), Bordeaux Métropole a engagé une réflexion sur une desserte en Transport en commun en site propre (TCSP) sur le secteur ouest extra-rocade.

Celle-ci consiste à apprécier les besoins de déplacements du secteur extra rocade ouest de l'agglomération, la pertinence d'une desserte en TCSP de ce secteur, les hypothèses de tracés ainsi que les modes de transports les mieux adaptés pour assurer la desserte des grands équipements et des zones d'activités économiques de l'arc ouest, les coûts et les éléments socio-économiques des différentes propositions.

Plusieurs tracés sont envisagés dans le but d'optimiser le potentiel de voyageurs intéressés par cette nouvelle ligne de transport tout en limitant les coûts d'aménagement et d'insertion. Les analyses menées ont estimé à environ 5 000 voyageurs / jour le potentiel de voyageurs pour le secteur Ouest / Sud-Ouest entre le sud du Haillan et le centre de Gradignan desservant les zones d'activités économiques de l'aéroport et de Bersol.

Les études en cours devront permettre d'évaluer les coûts d'aménagement associés à cette nouvelle offre de transport et déterminer si la pertinence de réaliser cette liaison est socio-économiquement avérée.

En parallèle, face à la forte prédominance de l'automobile et à la congestion croissante qui en découle, et en vue de ménager les conditions de développement de ce secteur, il est mené dans le cadre de l'OIM Bordeaux Aéroport, une réflexion pour l'élaboration d'un schéma directeur multimodal de déplacements.

Les objectifs de ce schéma sont les suivants. D'une part, assurer un report modal vers les modes alternatifs à l'automobile. Pour ce faire, il convient notamment de faciliter l'accès vers le réseau des transports en commun en site propre, trouver des solutions innovantes avec les entreprises pour la gestion du dernier kilomètre, améliorer les cheminements piétons en cœur de site et faciliter les liaisons cyclables Nord/Sud en particulier. D'autre part, faire cohabiter le flux de transit (qui représente environ un quart des flux sur ce secteur) et le flux d'échange et assurer une circulation plus fluide, en utilisant notamment au maximum la rocade pour limiter le transit nord sud au strict minimum sur le territoire, et en développant la capacité viaire du secteur.

Les études en cours devront permettre d'évaluer les coûts des aménagements associés à ce futur schéma multimodal de déplacement.

Les acteurs économiques locaux ont salué sur les registres la pertinence de cette étude en exprimant fortement leur souhait d'amélioration des conditions de circulation viaires au sein de la zone d'activité aéroportuaire. En particulier, certains acteurs ont souhaité que l'amélioration des conditions d'accès à l'aéroport de Bordeaux Mérignac soit étudiée.

Bordeaux Métropole est sensibilisée à cette problématique, comme le démontre les travaux de voirie exécutés durant l'été 2015 afin de proposer une première réponse. Les temps de congestion en sortie de l'aéroport ont été diminués très significativement aux heures de pointe (de l'ordre de 50%).

En vue de poursuivre l'amélioration des conditions de déplacement et de répondre aux demandes exprimées, de nouvelles réflexions techniques sur les aménagements tous modes au droit des carrefours René Cassin / Roland Garros / Beaudésert ont été menées.

Ces solutions techniques pourraient conduire à séparer les circulations Nord-Sud et Est- Ouest par la création d'un passage supérieur ou inférieur. La fourchette de coût se situe entre 9,5M€ HT et 12,5M€ HT aux conditions économiques de décembre 2015. Les modalités de financement resteraient à déterminer.

D'autres solutions techniques d'aménagements routiers de surface, sans création d'ouvrage d'art spécifique, pourraient toutefois être préconisées. Ces aménagements consisteraient en une optimisation des infrastructures existantes et un développement d'infrastructures nouvelles pour permettre d'améliorer la fluidité tous modes du secteur:

- des voiries supplémentaires,
- la priorisation par feux des entrées et sorties de giratoire,
- des ajustements de géométrie des voies et des carrefours.

4 – Les principaux contributeurs au registre

De nombreuses contributions prenant la forme d'avis, de réactions, de témoignages ont été déposées sur les registres de la concertation.

Il convient de noter la participation nombreuse des administrés, des riverains, des usagers des transports en commun, et comités de quartiers tels que la Fédération des syndicats et des comités de quartiers de Pessac.

Le milieu associatif a fait part de nombreuses contributions, avec notamment les associations Vélo Cité, Movable, Syndicat de quartier 3M Bourgailh et Trans'Cub.

Les acteurs économiques de la zone aéroportuaire comme Aéroport de Bordeaux Mérignac, la Base Aérienne 106, Airbus, Dassault, Sabena, Safran, Stelia, Laser Cofinoga ou la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux, ainsi que les acteurs économiques du secteur Mérignac Soleil comme Carrefour ont aussi apporté leur contribution.

Par ailleurs, la commune de Pessac a présenté sa contribution. D'une manière plus personnelle, certains élus de Mérignac, de Pessac, du Haillan et de Cenon, ont également participé.

La Région Aquitaine Limousin Poitou-Charentes s'est également exprimée.

L'opportunité du projet ainsi que son caractère prioritaire sont très majoritairement reconnus par les différents acteurs et le public. En revanche, les avis des participants relatifs aux partis d'aménagement sont clairement contrastés.

5 – Synthèse des contributions sur les scénarios de la concertation

Les différents registres de la concertation ont permis de recueillir un total de 191 contributions. Il convient de ne pas tenir compte des positions formalisées à plusieurs reprises ou de celles qui ne concernent pas l'objet de la concertation, soit 53 contributions.

Par conséquent, 138 contributions originales se rattachent au projet si l'on excepte les redites et les hors sujets.

Il est à noter qu'une même contribution peut être relative à plusieurs objectifs et plusieurs modes ou tracés. Les 138 contributions originales ont ainsi donné lieu à 287 avis thématiques.

Une très large part des avis exprime le souhait de doter urgemment la zone d'activité de l'aéroport d'un réseau de transport en commun performant par sa qualité de service (vitesse, fréquence, fiabilité, capacité). Les enjeux principaux soulignés par ces avis consistent à concilier les besoins et les usages en transport pour les différents utilisateurs que sont les salariés de la zone et les utilisateurs du transport aérien.

En tant que porte d'entrée de l'Aquitaine, les contributeurs estiment que la plate-forme aéroportuaire justifierait une amélioration de sa desserte en transports en commun afin de rejoindre le niveau standard des autres aéroports régionaux ou européens équivalents.

5-1 Objectif n°1 « créer une liaison aéroport - Mérignac Soleil- Bordeaux centre »

Le nombre d'avis thématiques qui concernent l'objectif n°1 est de 153, soit 53% environ du nombre total d'avis thématiques.

Une liaison en site propre permettant la desserte en centre ville depuis la zone aéroportuaire apparaît indispensable aux yeux du public car elle relierait sans rupture de charge le centre ville, les hôtels de Mériadeck, les grands centres administratifs dont la Région, le Département, Bordeaux Métropole, la mairie de Bordeaux, et la rive droite à ce secteur économique ouest.

Cette liaison constitue pour beaucoup une évidence au regard des enjeux de la Métropole tels que l'emploi, l'habitat et le tourisme. En particulier, il est souligné qu'elle aurait vocation à transporter de très nombreux salariés de la zone d'activité aéroportuaire et de plus en plus d'utilisateurs du transport aérien pour un accès fiable, rapide et confortable.

Certains avis précisent que les horaires de cette liaison devraient être adaptés aux types d'emplois offerts sur cette zone : hôtellerie, activité aéroportuaire, travail de nuit, commerces, travail dominical notamment.

5-1-1 Le mode Tramway

Sur les 153 avis thématiques qui se sont exprimés sur l'objectif n°1, 112 ont émis un avis concernant le mode tramway.

La répartition des contributions est la suivante :

- Nombre d'avis favorables au mode tramway, (simple ou double) : 83.
- Nombre d'avis favorables uniquement au mode tramway voie double : 46.
- Nombre d'avis favorables uniquement au mode tramway voie unique : 37.
- Nombre d'avis défavorables au mode tramway : 29.

Le mode tramway a ainsi trouvé un écho très majoritairement favorable :

- 83 avis thématiques favorables sur 287, ce qui représente près de 29% d'avis favorables au mode tramway sur le nombre total d'avis thématiques ;
- 74% des avis portant sur le mode favorable, soit presque 3 avis sur 4, y sont favorables.

Au-delà du volume conséquent de contributions pour ce mode de transport, il est à noter une représentation complète du prisme des contributeurs, depuis les futurs usagers jusqu'à la plupart des acteurs économiques locaux.

Certains avis soulignent que le réseau du tram aurait fait les preuves de son efficacité et que l'extension de celui-ci paraîtrait ainsi naturelle, cohérente et économiquement acceptable.

D'autres insistent sur le fait que le matériel roulant tramway du fait de sa capacité offrirait un service de confort de conduite pour les usagers lors des phases d'accélération et de freinage et pour le déplacement avec bagages.

De l'avis de certains contributeurs, le mode tramway véhicule une image moderne pour la Métropole de Bordeaux qui se veut européenne et capitale touristique. Ils ajoutent que cette image est également celle du renouveau historique de Bordeaux, inscrite au patrimoine mondial de l'Unesco, de la reconquête des quais et du centre ville. Et que cette double image de modernité et de renouveau historique coïncide avec l'image d'une couture urbaine entre le centre historique et sa périphérie, le patrimoine et le dynamisme économique.

Pour certains contributeurs, le passage du tramway au travers de la zone de Mérignac Soleil (par l'avenue de la Somme et non par l'avenue JF. Kennedy) constituerait un avantage complémentaire pour le projet au regard des futurs projets de logement, même si d'autres au contraire se posent la question de la pertinence de ce tracé (congestion routière de la zone commerciale, augmentation du temps de parcours par rapport à un tracé direct par l'avenue de Kennedy).

L'intérêt du mode tramway résiderait pour certains également dans l'accès sans rupture de charge pour la rive droite.

Du côté des avis négatifs, des contributeurs considèrent que la ligne A du tramway est déjà saturée en centre ville et qu'une extension ne semblerait ni pertinente ni pérenne.

Concernant le choix entre voie unique et voie double, certains estiment que l'écart financier entre un système voie double et voie unique serait de 10M€ et pourrait paraître assez négligeable pour certains au regard du montant de l'opération et des avantages offerts en matière d'exploitation. D'autres en revanche estiment que cette dépense additionnelle ne devrait pas être réalisée si elle n'était pas complètement justifiée.

5-1-2 Le mode BHNS

Sur les 153 avis thématiques qui se sont exprimés sur l'objectif n°1, 36 ont émis un avis concernant le mode BHNS, soit un intérêt moindre pour ce mode de transport que pour le tramway.

La répartition des contributions est la suivante :

- Nombre d'avis favorables au mode BHNS (4 chemins ou Quinconces) : 18,
 - o Nombre d'avis favorables au mode BHNS uniquement pour le tracé Aéroport-4 Chemins : 12,
 - o Nombre d'avis favorables au mode BHNS uniquement pour le tracé Aéroport-Quinconces : 6,
- Nombre d'avis défavorables au mode BHNS:18.

Les avis thématiques concernant le BHNS sont donc plus mitigés que pour le tramway, 50% en faveur de ce mode et 50% en sa défaveur.

L'association Trans'Cub a apporté des contributions comportant plusieurs développements en faveur du parti d'aménagement BHNS « optimisé » des Quinconces à l'aéroport. Celui-ci serait assimilable selon l'association à une optimisation de la liane 1+ existante. Les avantages soulignés sont notamment les résultats des études en matière de socio-économie et la performance en matière de transport.

Certains contributeurs ont également relevé les résultats favorables en termes de socio-économie du BHNS « optimisé », en particulier, les coûts d'exploitation. Par ailleurs, les projections favorables en matière de fréquentations voyageurs et report modal ont été soulignées.

De l'avis de ce certains, le BHNS permettrait de décharger la ligne A du tramway, saturée en hyper-centre, aux heures de pointe et d'assurer ainsi un meilleur confort aux usagers.

Les contributeurs favorables au BHNS mettent aussi en avant une solution moderne, économiquement plus intéressante selon eux que le tramway, et plus facilement modulable en cas de problèmes techniques comme une panne.

Certains ajoutent enfin que si la technologie du BHNS était entièrement électrique alors celui-ci serait également non bruyant.

Des avis précisent en outre que les aménagements du BHNS profiteraient à d'autres lignes de bus et autres véhicules de service.

En ce qui concerne le BHNS « optimisé », il est perçu par certains comme une simple substitution de la liane 1 avec pour seul avantage un certain nombre de sites propres. Selon ces avis, il serait ainsi toujours contraint par la circulation routière avec une régularité des temps de parcours par conséquent selon eux toujours incertaine.

Des avis ajoutent que la liane 1 étant actuellement saturée, il pourrait en être de même pour le BHNS dont ils estiment que la capacité ne serait guère supérieure.

Enfin, le BHNS est jugé assez consommateur d'espace sur la voirie selon quelques avis.

5-1-3 Le mode Câble

Sur les 153 avis thématiques qui se sont exprimés sur l'objectif n°1, 5 ont émis un avis concernant le mode Câble.

La répartition des contributions est la suivante :

- Nombre d'avis favorables au mode câble : 1,
- Nombre d'avis défavorables au mode câble : 4.

Le mode câble n'a pas suscité l'intérêt des contributeurs, au surplus, il a trouvé un écho majoritairement défavorable.

La plupart des contributions évoque le caractère intrusif du système de transport qui survolerait les propriétés riveraines, la rupture de charges incontournable par rapport aux réseaux bus et tramway, ainsi que les nuisances sonores.

Les contributeurs trouvent cette solution globalement très peu fonctionnelle, au regard des bagages, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et mettent en avant d'autres inconvénients tels que l'absence de desserte locale et la faible capacité de ce moyen de transport.

5-2 Objectif n°2 « créer une liaison aéroport - réseau ferroviaire »

Le nombre d'avis thématiques qui concernent l'objectif n°2 est de 56, soit 20% environ ou un cinquième du nombre total des avis thématiques.

Une liaison entre la zone d'activité aéroportuaire de Mérignac et le réseau ferroviaire paraît essentielle pour la majorité des contributeurs.

Le choix de tracé de cette liaison fait par ailleurs très largement consensus.

5-2-1 – Liaison jusqu'à la halte ferroviaire de Mérignac Arlac

Sur les 56 avis thématiques qui ont concerné l'objectif n°2, seulement 3 ont émis un avis sur cette liaison.

La répartition des contributions est la suivante :

- Nombre d'avis favorables : 1,
- Nombre d'avis défavorables : 2.

La liaison jusqu'à la halte ferroviaire de Mérignac n'a pas suscité l'intérêt des contributeurs, au surplus, il a trouvé un écho défavorable de deux des trois contributeurs. D'après ces contributions, la connexion avec la gare St-Jean serait moins directe qu'avec les autres solutions. Il est ajouté que cette proposition impliquerait d'utiliser la ligne A avec ses nombreux arrêts et une rupture de charge au niveau de Porte de Bourgogne afin d'assurer le changement ligne A-ligne C.

Par ailleurs, il est précisé que la gare d'Arlac ne permettrait pas un développement ultérieur stratégique d'une liaison en transport en commun circulaire plus vaste, allant des zones d'emploi situées au sud de Pessac Bersol jusqu' au nord vers l'Aéroparc.

5-2-2 – Liaison jusqu'à Pessac Alouette:

Sur les 56 avis thématiques qui ont concerné l'objectif n°2, 53 ont émis un avis sur une liaison Aéroport-Pessac Alouette.

La répartition est la suivante :

- avis favorables à cette liaison, quel que soit le tracé (via la rocade ou la forêt du Bourgailh) : 39,
- avis défavorables à cette liaison, quel que soit le tracé (via la rocade ou la forêt du Bourgailh) : 14.

Il est à noter que les contributions uniquement défavorables à cette liaison via la forêt du Bourgailh sont au nombre de 13, soit la quasi intégralité des avis défavorables pour cette liaison.

Alors que cette liaison via la rocade a trouvé un écho majoritairement positif, le passage via la forêt du Bourgailh a, en revanche, reçu des avis principalement défavorables.

Liaison jusqu'à Pessac Alouette via la forêt du Bourgailh

Les riverains et des usagers de la forêt s'opposent à ce tracé et demandent sa préservation. Ils souhaitent conserver cet espace dédié à la détente, à la balade ou aux pratiques sportives et mettent en avant la forte fréquentation de ce site par des personnes de tous âges et de toutes communes.

Le Syndicat de Quartier 3M Bourgailh souligne qu'il a toujours fait part de son opposition à toute création de voie de circulation et à toute forme d'urbanisation qui impacterait la forêt, l'environnement et le cadre de vie de ce secteur.

Les contributeurs redoutent un impact écologique négatif sur cet espace arboré, jugé a fortiori inacceptable au vu d'autres tracés qui emprunteraient des voiries existantes.

Enfin, la ville de Pessac souhaite que ce parti d'aménagement soit abandonné.

Liaison jusqu'à Pessac Alouette via la rocade

Pour beaucoup, cette liaison présenterait plusieurs avantages tels que :

- le renforcement de la multimodalité (train/tram/bus/vélos) indispensable à l'attractivité de l'offre en transports en commun sur l'arc Ouest de l'agglomération,
- la mise en connexion ferrée avec la gare Saint-Jean, le bassin d'Arcachon et la côte basque,
- la mise en connexion avec la ligne B du tramway ; d'où un accès vers les CHU Haut Lévêque et Xavier Arnoz sans passer par le centre, comme avec le campus de Talence,
- l'accessibilité facilitée grâce à un échange bord à bord au niveau de la station de tram B située sur le passage supérieur au dessus de la voie ferrée,
- la fiabilisation du temps de parcours par l'usage de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) entre les échangeurs 12 et 13 en cas de saturation de la rocade, la possibilité de rendre prioritaire ce bus dans les noeuds d'échanges importants, la rapidité de mise en œuvre.

La ville de Pessac estime que cette liaison est prioritaire au regard des enjeux de l'agglomération car elle permettrait :

- d'affirmer le pôle multimodal de Pessac Alouette en tant que porte d'entrée Sud-Ouest de l'agglomération,
- d'affirmer le rôle de l'aéroport dans ses échanges avec la ville centre et la gare Saint-Jean,
- d'amorcer une liaison entre les différentes zones d'activité de Gradignan, Pessac, Mérignac, Le Haillan, générateur d'emplois et d'activités majeures à l'échelle de l'agglomération (notamment le CHU Haut-Lévêque, Xavier Arnoz).

La ville de Pessac est par ailleurs très favorable à la poursuite des études en vue d'une mise en œuvre au plus vite du fait de la simplicité d'aménagement et de son faible coût.

La Région Aquitaine-Limousin-Poitou Charentes indique que le Schéma Régional des Infrastructures des Transports et de l'Intermodalité adopté en juin 2009 prévoit de favoriser la mobilité entre les deux pôles majeurs de déplacements que ce sont le pôle d'échanges de Bordeaux Saint-Jean et l'aéroport de Mérignac.

En tant qu'autorité organisatrice du transport régional de voyageurs du TER Aquitaine, la Région apporte son plein soutien à la liaison aéroport/réseau ferroviaire, sans pour autant préjuger de l'intérêt des autres partis d'aménagement présentés en concertation.

La Région rappelle les efforts engagés en faveur de l'aménagement du pôle d'échanges multimodal autour de la halte de Pessac-Alouette, visant à optimiser l'intermodalité entre le TER Aquitaine et le tramway.

La Région a également rappelé qu'elle a assuré l'acquisition d'un matériel roulant très capacitaire avec le Régio 2N, destiné notamment à assurer les liaisons entre Bordeaux et le bassin d'Arcachon, deuxième agglomération de Gironde en pleine croissance.

Enfin, la Région souligne que les études en cours pour la réorganisation de l'ensemble des dessertes TER Aquitaine liées à l'arrivée de la LGV Sud Europe Atlantique en 2017 prévoient le maintien à minima du niveau de desserte de la ligne Bordeaux-Arcachon, dans les horaires identiques, avec un renforcement éventuel de l'offre en périodes creuses, qui exigera le moment venu des vérifications techniques et des arbitrages budgétaires.

Par ailleurs, elle ajoute que des travaux d'entretien des voies ferrées seront réalisés en 2017, ce qui améliorera la continuité des services sur cet axe ferroviaire.

La Région annonce enfin qu'elle est prête à engager avec la Métropole la mise en œuvre d'une tarification adaptée à ce type de projet, qui pourra prendre la forme d'un titre unique combiné avec le réseau urbain de la Métropole.

Au-delà des avantages immédiats, pour de nombreux acteurs situés au nord et au sud de la zone du projet, c'est-à-dire depuis la commune du Haillan jusqu'à Pessac Bersol, cette liaison constituerait un premier maillon central d'une plus grande liaison en ouvrant des perspectives stratégiques de prolongation vers les zones d'emploi situées au sud, vers Pessac Bersol et au nord vers l'Aéroparc.

Pour ces acteurs, ce prolongement pourrait prendre la forme dans un premier temps d'une restructuration du réseau de bus entre Pessac Bersol et le Haillan (voir paragraphe 5-3 ci-après) puis dans un second temps d'un transport en commun en site propre sur ce même périmètre (voir paragraphe 5-5-1 ci-après).

Du côté des avis plus circonspects, certains ont soulevé quelques contraintes techniques au niveau du franchissement du carrefour de l'Alouette et les difficultés possibles pour un bus de faire demi-tour dans cette zone pavillonnaire ou de stationner au niveau des infrastructures actuelles, s'interrogeant ainsi sur la capacité à disposer d'un terminus bus au niveau de l'Alouette.

D'autres inconvénients soulevés à l'encontre de cette liaison par la rocade sont : la dérogation ministérielle nécessaire à l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence, les questions de sécurité liées à cette utilisation, le fait qu'il n'y ait aucun arrêt entre l'aéroport de Mérignac et la gare de Pessac-Alouette ce qui limiterait ce transport en commun aux usagers de la plate-forme et proches de la station.

Enfin, l'association TransCub estime que la liaison vers Pessac Alouette présente des inconvénients majeurs comme la faible fréquence des TER et la rupture de charge liaison bus/train a fortiori délicate pour les passagers munis de bagages.

5-3 Objectif n°3 - restructuration du réseau de bus

Le nombre d'avis thématiques qui concernent l'objectif n°3 est de 48, soit 16% environ du nombre total des avis thématiques.

Une part importante des contributeurs évoque la nécessité de mettre en place une liaison périphérique tangentielle. Le public souligne ainsi ce qu'il ressent comme un déficit qualitatif des liaisons Nord-Sud structurantes, et exprime l'avis que la structure radiale du réseau actuel répond difficilement aux déplacements de périphérie à périphérie à l'ouest de la rocade.

La liaison bus entre l'aéroport et Pessac Alouette ne peut constituer pour ces avis qu'un début de maillage des transports en commun sur ce secteur fortement routier. La création entre Pessac Bersol et le Haillan d'une ligne circulaire en constituerait la suite logique et est considérée pour un certain nombre de contributeurs comme prioritaire. La transversalité au Nord comme au Sud du projet s'impose en conséquence aux yeux de certains afin de compenser le manque de desserte tangentielle de ce quadrant nord ouest.

Cette création de ligne circulaire est considérée par certains comme rentable, peu onéreuse et susceptible d'être rapidement mise en œuvre.

Elle devait desservir selon les divers avis qui y sont favorables la zone de Bersol de Gradignan, l'autoroute A63 (échangeur de Bersol), le parc Bersol à Pessac et les zones adjacentes, l'hôpital du Haut Lévêque, la gare de Pessac Alouette, l'hôpital de Xavier Arnoz, le Bioparc, la zone de Pellus, l'aéroport, les zones d'emplois de Mérignac accueillant les industries aéronautiques et spatiales (Dassault, Thalès, Safran, Airbus, Heracles,...).

Il est aussi exprimé l'idée que cette liaison permettrait ainsi une desserte depuis le bassin d'Arcachon. Et que, via la ligne B connectée à la gare de Pessac Alouette, elle permettrait également un accès vers le campus de Talence et Bordeaux.

Enfin, les contributeurs souhaiteraient voir cette liaison articulée au terminus de la ligne A au Haillan. Selon ces avis, une correspondance avec les lignes radiales serait ainsi assurée : TER, tramway, lianes, lignes Transgironde.

Afin de permettre un report modal, il est souligné qu'un parking relais serait à prévoir au niveau de l'échangeur Bersol sur l'A63.

Enfin, il est exprimé l'opinion que la mise en place de cette liaison en transport en commun permettrait un report modal depuis la rocade et participerait à la fluidification du trafic sur cet axe et la baisse de la pollution localement.

Enfin, dans plusieurs avis, il est souligné que cette ligne entre Pessac Bersol et le Haillan devrait faire l'objet d'un transport en commun en site propre, et non pas simplement en site banalisé. Il est souligné qu'une telle ligne en site propre permettrait d'élever la qualité de service proposée dans la restructuration du réseau de bus et inhérente à un transport en commun en site propre.

5-4 Objectif n°4 – amélioration des aménagements en faveur des modes doux

Le nombre d'avis thématiques qui concernent l'objectif n°4 est de 30, soit 11% environ du nombre total des avis thématiques.

Tous les avis mettent en avant la nécessité de développer les modes doux.

Les contributeurs soulignent que la zone d'activité est actuellement largement dépourvue de pistes cyclables et de trottoirs convenables. Cette situation engendre un manque de sécurité à la fois pour les vélos et les piétons.

Il est rappelé que les documents de type Plan de déplacement des entreprises (PDE) mettent en avant que le principal frein d'usage à la pratique du vélo est l'absence de pistes/bandes cyclables. Dans le cadre de l'objectif n°1, il est exprimé l'idée que le passage supérieur sur la rocade serait l'occasion de développer des modes doux mettant en relation la zone intra rocade et la zone extra rocade dont les aménagements de ce type sont particulièrement jugés comme insuffisants.

Les entreprises et leurs salariés qui se sont exprimés sont globalement en attente d'alternatives pour améliorer le report modal de la voiture. Ils sont en attente de mesures et d'aménagements garantissant l'accessibilité et la sécurité des piétons et cyclistes sur leurs trajets. Ainsi, a minima, le souhait a été émis que des cheminements doux, en parallèle de la liaison Bordeaux centre - zone aéroportuaire, soient systématiquement créés.

Il est exprimé dans les avis l'idée que a priorité pour les cyclistes serait d'avoir un itinéraire cyclable bidirectionnel ou pistes dans les deux sens en site propre, tout au long des projets, et particulièrement entre l'aéroport et la zone d'emplois, sans rupture d'itinéraire de bout en bout. Certains pensent que la création de pistes cyclables autour de l'aéroport contribuerait sans doute à fluidifier le trafic automobile.

Les avis convergent sur le fait que, quelque soit le type de transport en commun retenu, un plan cyclable d'ampleur doit être mis en place en parallèle.

5-5 Autres contributions

Un certain nombre de contributions a été déposé bien que celles-ci ne concernent pas directement le projet. Le décompte de ces contributions est intégré aux décomptes des objectifs concernés.

5-5-1 La nécessité d'améliorer la desserte routière dans le secteur de l'aéroport

Les acteurs économiques locaux souhaiteraient que Bordeaux Métropole poursuive les réflexions menées sur l'amélioration des conditions de circulation au sein de l'OIM Bordeaux Aéroport.

Certains salariés de la zone d'activité partagent les objectifs du projet mais pensent que la réflexion doit être plus large et ne peut être déconnectée des problématiques de déplacement dans ce bassin d'emploi.

Certains salariés font état d'importantes difficultés de déplacement à l'intérieur d'un large périmètre géographique délimité par les communes de Pessac, Martignas, Saint-Jean d'Illac, Saint-Médard-en-Jalles, Le Haillan , avec pour « épiceutre » l'aéroport et sa zone d'activité.

Pour ces derniers, les infrastructures routières semblent en partie sous-dimensionnées tout comme, les possibilités de cheminement doux et de transport en commun, tant à l'intérieur de cette zone d'activité que pour sa desserte.

Avec le développement engagé de cette zone (notamment l'extension de l'usine Dassault, l'implantation de Thalès mais également le pôle tertiaire 45^{ème} Parallèle à l'entrée de l'aéroport), cette congestion routière connue s'aggraverait encore selon eux si rien de significatif n'était fait à court terme.

Certaines entreprises estiment que cette situation serait pénalisante pour leur bon fonctionnement et leur attractivité, pour leurs clients, pour les investisseurs potentiels, ou pour l'ensemble des salariés de l'aéroport de cette large zone d'activité.

Certaines entreprises estiment que cette situation constitue une source de stress non négligeable pour les salariés concernés et est susceptible de générer une dégradation de la qualité de la vie en raison de l'augmentation des temps de trajets, mais aussi des risques routiers.

Dans le même temps, il est rappelé que l'aéroport de Bordeaux connaît une croissance régulière (plus de 5 millions de passagers en 2015). Malgré une légère baisse prévue au deuxième semestre

2017 avec la mise en service de la LGV, le trafic aérien devrait selon ces entreprises poursuivre sa croissance à l'image des prévisions mondiales du secteur.

Des propositions concrètes d'aménagements sont attendues par ces entreprises pour maintenir et développer la qualité de la circulation de ce territoire métropolitain, prérequis nécessaires à l'ambition économique souhaitée par Bordeaux Métropole.

5-5-2 L'importance d'améliorer l'offre TER au droit de Pessac Alouette

Afin que la desserte entre l'aéroport et le transport ferroviaire soit performante, il conviendrait de proposer un cadencement optimal de l'offre TER.

5-5-3 Dessert de la Liane 1 – Parc Innolin

Dans le cadre de la liane 1, la société Drives Affaires a demandé à Bordeaux Métropole d'étudier la réalisation d'un arrêt de bus au plus près du parc Innolin à Mérignac, qui comprend 105 sociétés et 480 personnes au quotidien. Cette demande regroupe 94 signatures.

Ces travaux devraient s'accompagner d'une reprise des trottoirs et de la chaussée selon cet avis.

5-5-4 Des partis d'aménagements alternatifs

Un certain nombre de contributeurs a formulé d'autres propositions, telles que la création d'une nouvelle voie ferrée, la réalisation d'une voie de métro, le prolongement de la ligne B du tramway vers l'aéroport pour permettre « un bouclage du tramway », la communication entre la ligne A et la ligne C au niveau de la Porte de Bourgogne afin de permettre une liaison aéroport – Gare Saint-Jean sans rupture de charges.

6 – Les apports de la concertation qu'il est proposé de retenir

Au vu des études et des contributions du public exprimées lors de la concertation, il est proposé de retenir les avancées suivantes.

6-1 Le mode tramway pour relier la zone d'activité aéroportuaire à Bordeaux centre

Les résultats des études ont démontré la viabilité et la pertinence des deux scénarios E2 et E6 qui font respectivement appel au mode tramway (en voie unique) sur une longueur de 5 km environ et au mode BHNS (« optimisé ») sur une longueur de 15km environ afin de répondre aux objectifs du projet.

Chacun des deux scénarios apporte des résultats satisfaisants sur l'ensemble des critères qui président à l'analyse de la valeur du projet.

Le public a exprimé une nette préférence pour une liaison Aéroport-Quatre Chemins en mode Tramway et une liaison Aéroport-Pessac Alouette via la rocade, soit le scénario E2.

Au regard des enjeux du territoire, des objectifs du projet, des résultats des études et de l'expression majoritaire du public au travers des contributions formalisées, il est proposé de retenir le mode tramway en voie unique sur une longueur de 5 km environ.

La réponse apportée en matière de qualité de service de transport est positive tant du point de vue du gain de temps généré, que du trafic voyageurs attendu et du report modal de la voiture particulière vers les transports en commun.

L'équilibre socio-économique, c'est-à-dire entre les gains généraux permis par le projet et les coûts nécessaires tant en investissement qu'en exploitation tout au long de la vie du projet, est atteint.

Les impacts négatifs de ce projet sur le territoire sont maîtrisés par le faible linéaire construit. Les impacts positifs pour les opérations d'aménagement à venir tout au long du périmètre, depuis Mérignac soleil vers les axes de la zone d'activité aéroportuaire constituent de réels atouts de développement.

Enfin, l'image du tramway revêt pour beaucoup une image moderne et fidèle à Bordeaux Métropole qui se veut européenne et capitale touristique.

Par ailleurs, au vu des contributions et des réflexions menées, il s'avère pertinent de compléter le projet en développant des aménagements de voirie connexes qui contribueraient à l'insertion de tracé du tramway dans le tissu urbain et viaire constitué ou en projet.

En particulier, au droit de la zone d'accès à l'aéroport, il sera nécessaire de mener des études de conception sur deux types de solutions techniques : aménagement de surface et dénivellation. En complément, des études de simulation de trafic permettraient d'en analyser finement les avantages et les inconvénients pour la mobilité et pour la qualité du cadre de travail des salariés du secteur.

Devrait ensuite être retenue la solution la plus adaptée au regard du montant des investissements, des arbitrages nécessaires en matière de programmation, et des avantages pour le secteur et pour les opérations d'aménagement et de transport à venir.

6-2 Les intérêts d'une liaison directe aéroport – réseau ferroviaire

L'intérêt intrinsèque d'une liaison bus Aéroport-Pessac Alouette via la rocade a été démontré par les résultats des études réalisées et plébiscitées par le public. Les trafics voyageurs Aéroport/Pessac Alouette sont bons tout comme les temps de parcours Aéroport/Gare Saint Jean.

En matière de coûts d'investissement, ceux-ci sont peu élevés à la faveur de l'existence de l'ouvrage de la rocade situé sur une partie du trajet.

Au-delà des caractéristiques intrinsèques favorables de la liaison bus Aéroport-Pessac Alouette via rocade, l'articulation directe entre un tramway en voie unique Aéroport-Quatre Chemins avec cette liaison, qui répondent toutes deux à la même finalité d'améliorer la desserte de la zone d'activité aéroportuaire, permet d'accroître la performance de la solution proposée pour répondre aux objectifs du projet.

6-3 Les inconvénients du tracé au sein de la forêt de Bourgailh

Bordeaux Métropole a été sensibilisée à la richesse et l'intérêt patrimonial de la forêt du Bourgailh qui ont été rappelés par de nombreux contributeurs. Aussi, compte tenu de ces inconvénients environnementaux mis en évidence lors de la concertation, il ne paraît pas souhaitable de retenir le tracé passant par cette zone boisée.

6-4 Une liaison bus d'un niveau de service performant entre Pessac Bersol et le Haillan

Au sud et au nord de la liaison bus Aéroport-Pessac Alouette, de nombreux acteurs ont souligné les enjeux d'une mobilité plus large qui émergerait sous la forme d'un arc de transport en commun potentiel : Bersol – A 63 – Centre Hospitaliers Régionaux Haut-Lévêque et Xavier Arnozan – Gare de Pessac Alouette (Ter et tram B) - Route du cap Ferret – Aéroport – Secteur Aéroportuaire de Mérignac - Le Haillan (Tram A).

Au vu de ces contributions et des réflexions menées, il semble pertinent de compléter le projet au-delà du périmètre Aéroport-Pessac Alouette en développant une liaison bus d'un niveau de service performant entre Pessac Bersol et le Haillan tant en matière d'offre de transport que sur le plan économique.

Entre les deux pôles que sont l'Aéroport de Bordeaux Mérignac et la gare de Pessac Alouette France, cette liaison emprunterait la rocade. L'utilisation de la voie réservée au niveau de la bande d'arrêt d'urgence serait pertinente dès que les conditions d'exploitation l'exigeront.

En sus, la concertation a confirmé la nécessité de restructurer le réseau de bus existant au droit de la zone d'activité aéroportuaire de Mérignac et au niveau de la zone d'activité commerciale de Mérignac Soleil après intégration des partis d'aménagement qui seraient retenus.

6-5 La nécessité de développer les modes doux

Il sera nécessaire d'étudier les confortements des aménagements modes doux (piétons et cycles) le long des aménagements à réaliser.

Bordeaux Métropole mènera une étude globale sur le secteur de la zone aéroportuaire et en extra rocade afin de proposer des améliorations.

7 - Les contributions de la concertation qu'il est proposé de ne pas retenir

Certaines contributions du public dont il a été fait mention au point 5.5.5 ont porté sur la mise en œuvre de propositions techniques alternatives qui n'ont pas été présentées ni étudiées par Bordeaux Métropole.

Ces propositions ne pourront trouver de suite favorable notamment au regard de leur coût peu compatible avec l'économie recherchée au sein du projet.

8 - Définition des caractéristiques du projet

Au regard des contributions réalisées de la part du public et des acteurs et des résultats des différentes études menées, il est proposé de définir les caractéristiques du projet « Amélioration de la desserte en transports en commun de la zone d'activité aéroportuaire de Mérignac depuis Bordeaux centre et vers le réseau ferroviaire » comme suit :

- une extension de la ligne A du tramway entre la station Quatre Chemins et l'Aéroport de Bordeaux Mérignac en voie unique (en section courante) sur un linéaire de 5 kilomètres environ, empruntant l'avenue de la Somme, l'avenue Matosinhos, l'avenue John Fitzgerald Kennedy avec un franchissement de la rocade, la rue René Cassin (parti d'aménagement combiné défini dans le scénario E2) ainsi que les stations et les aménagements de voirie connexes contribuant à l'insertion de son tracé dans le tissu urbain et viaire constitué ou en projet et optimisant sa performance économique,
- une liaison bus d'un niveau de service performant, tant en matière d'offre de transport que sur le plan économique, entre Le Haillan (terminus du tramway ligne A) et Pessac Bersol. En particulier, cette liaison desservirait les deux pôles que sont l'Aéroport de Bordeaux Mérignac et la gare de Pessac Alouette France, en empruntant la rocade sur une voie réservée au niveau de la bande d'arrêt d'urgence dès que les conditions d'exploitation l'exigeront (parti d'aménagement défini dans le scénario E2),
- une restructuration du réseau de bus au droit de la zone d'activité aéroportuaire de Mérignac et au niveau de la zone d'activité commerciale de Mérignac Soleil, après intégration des partis d'aménagement ci-avant,
- un confortement des aménagements modes doux (piétons et cycles) le long des aménagements ci-avant.

9 Définition d'un programme d'études complémentaires

Au-delà des études relatives au projet défini, des réflexions sur l'amélioration l'offre TER au droit de Pessac Alouette en lien avec la région Aquitaine devront être menées.

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

VU le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L. 5217-2,
VU le Code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 103-2 et L.103-3, définissant les modalités de la concertation, et L.103-6 relatif à l'arrêt du bilan de la concertation,
VU la délibération n°2014/0766 du 19 décembre 2014 autorisant l'ouverture de la concertation publique préalable à la réalisation du projet d'amélioration de la desserte en transports en commun de la zone d'activité aéroportuaire de Mérignac depuis Bordeaux centre et vers le réseau ferroviaire.

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT QUE la concertation organisée sur le projet d'amélioration de la desserte en transports en commun de la zone d'activité aéroportuaire de Mérignac depuis Bordeaux centre et vers le réseau ferroviaire a fait l'objet d'une forte participation du public, lequel a été en mesure de s'exprimer sur l'opportunité du projet, dont les objectifs ont été définis par la délibération n°2014/0766 du 19 décembre 2014, sur les différents scénarios ou partis d'aménagement combinés présentés et sur les études et analyses versées pendant la concertation,

CONSIDERANT que l'analyse des contributions montre que le public est plutôt favorable au parti d'aménagement mode tramway, sur un linéaire de 5 km environ, afin de relier la zone d'activité aéroportuaire au réseau actuel de la ligne A du tramway pour accéder au centre de l'agglomération, et à la solution de la gare de Pessac Alouette France afin de permettre une liaison en bus au réseau ferroviaire, via la rocade, avec l'aéroport de Bordeaux Mérignac,

CONSIDERANT les différents scénarii ou partis d'aménagement combinés envisagés, la synthèse des études, les analyses comparatives correspondantes et leurs réponses aux attentes, les enjeux et les objectifs assignés par le maître d'ouvrage à ce projet,

CONSIDERANT que par ailleurs les expressions du public sont favorables à la poursuite des réflexions complémentaires sur la restructuration réseau de bus entre Pessac Bersol et Le Haillan, sur le déploiement des modes doux entre Pessac Bersol et Le Haillan, sur l'amélioration des conditions de circulation et d'accès à l'aéroport de Bordeaux Mérignac, et sur l'amélioration l'offre TER au droit de Pessac Alouette en lien avec la région Aquitaine.

DECIDE

Article 1 : d'arrêter le bilan de la concertation préalable relative à l'amélioration de la desserte en transports en commun de la zone d'activité aéroportuaire de Mérignac depuis Bordeaux centre et vers le réseau ferroviaire, tel que proposé dans le rapport de présentation ;

Article 2 : d'arrêter le projet consistant en :

- une extension de la ligne A du tramway entre la station Quatre Chemins et l'Aéroport de Bordeaux Mérignac en voie unique (en section courante) sur un linéaire de 5 kilomètres environ, empruntant l'avenue de la Somme, l'avenue Matosinhos, l'avenue John Fitzgerald Kennedy avec un franchissement de la rocade, la rue René Cassin (parti d'aménagement combiné défini dans le scénario E2) ainsi que les stations et les aménagements de voirie connexes contribuant à l'insertion de son tracé dans le tissu urbain et viaire constitué ou en projet et optimisant sa performance économique,
- une liaison bus d'un niveau de service performant, tant en matière d'offre de transport que sur le plan économique, entre Le Haillan (terminus du tramway ligne A) et Pessac Bersol. En particulier, cette liaison dessert les deux pôles que sont l'Aéroport de Bordeaux Mérignac et la gare de Pessac Alouette France, en empruntant la rocade sur une voie réservée au niveau de la bande d'arrêt d'urgence dès que les conditions d'exploitation l'exigeront (parti d'aménagement défini dans le scénario E2),
- une restructuration du réseau de bus au droit de la zone d'activité aéroportuaire de Mérignac et au niveau de la zone d'activité commerciale de Mérignac Soleil, après intégration des partis d'aménagement ci-avant,
- un confortement des aménagements modes doux (piétons et cycles) le long des aménagements ci-avant ;

Article 3 : de poursuivre les réflexions sur l'amélioration l'offre TER au droit de Pessac Alouette en lien avec la région Aquitaine ;

Article 4 : de tenir à disposition du public pendant une durée d'une année les observations relatives à cette concertation, à la Direction des Infrastructures de Déplacements de Bordeaux Métropole, aux jours et heures habituels d'ouverture des services ;

Article 5 : d'autoriser Monsieur le Président à poursuivre toutes les démarches en vue de favoriser la participation du public aux suites de l'élaboration du projet, à poursuivre toutes les études nécessaires à l'élaboration de ce projet, dans le respect des caractéristiques principales définies à l'article 2, et à poursuivre les réflexions sur les opérations connexes ;

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.
Abstention : Madame BEAULIEU, Madame BLEIN, Madame BOUTHEAU, Monsieur DUBOS, Monsieur FEUGAS, Monsieur GUICHARD, Monsieur HURMIC, Madame MELLIER, Monsieur PADIE, Madame TOURNEPICHE;

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 29 avril 2016

REÇU EN PRÉFECTURE LE : 18 MAI 2016	Pour expédition conforme,
PUBLIÉ LE : 18 MAI 2016	le Vice-président,
	Monsieur Michel LABARDIN