

	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE	Délibération
	Séance publique du 25 janvier 2019	N° 2019-9

Convocation du 18 janvier 2019

Aujourd'hui vendredi 25 janvier 2019 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 Cécile BARRIERE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Maribel BERNARD, Mme Odile BLEIN, M. Patrick BOBET, M. Jean-Jacques BONNIN, Mme Christine BOST, Mme Isabelle BOUDINEAU, M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE, M. Jacques BOUTEYRE, 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, M. Max COLES, Mme Brigitte COLLET, M. Jean-Louis DAVID, M. Yohan DAVID, Mme Nathalie DELATTRE, Mme Michèle DELAUNAY, M. Stéphan DELAUX, M. Arnaud DELLU, Mme Laurence DESSERTINE, M. Gérard DUBOS, M. Christophe DUPRAT, M. Jean-François EGRON, 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. Guillaume GARRIGUES, M. Max GUICHARD, M. Jacques GUICHOUX, M. Daniel HICKEL, M. Pierre HURMIC, Mme Dominique IRIART, Mme Anne-Lise JACQUET, M. François JAY, M. Franck JOANDET, M. Bernard JUNCA, M. Alain JUPPE, Mme Andréa KISS, M. Michel LABARDIN, M. Bernard LE ROUX, Mme Anne-Marie LEMAIRE, M. Pierre LOTHAIRE, Mme Zeineb LOUNICI, Mme Emilie MACERON-CAZENAVE, M. Jacques MANGON, M. Eric MARTIN, M. Thierry MILLET, M. Jacques PADIE, 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. Clément ROSSIGNOL-PUECH, Mme Karine ROUX-LABAT, M. Kevin SUBRENAT, Mme Brigitte TERRAZA, Mme Gladys THIEBAULT, Mme Anne-Marie TOURNEPICHE, M. Serge TOURNERIE, Mme Elisabeth TOUTON, M. Jean TOUZEAU, M. Thierry TRIJOULET, M. Alain TURBY, M. Jean-Pierre TURON, M. Michel VERNEJOL, Mme Marie-Hélène VILLANOVE, Mme Anne WALRYCK, Mme Josiane ZAMBON.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:

Mme Agnès VERSEPUY à Mme Anne-Lise JACQUET
Mme Solène CHAZAL-COUCAUD à Mme Elisabeth TOUTON
Mme Emmanuelle CUNY à Mme Brigitte COLLET
Mme Claude MELLIER à M. Max GUICHARD
M. Michel DUCHENE à M. Dominique ALCALA
Mme Béatrice DE FRANÇOIS à Mme Josiane ZAMBON
M. Alain SILVESTRE à Mme Gladys THIEBAULT
M. Jean-Pierre GUYOMARC'H à M. Didier CAZABONNE
Mme Martine JARDINE à Mme Isabelle BOUDINEAU
Mme Conchita LACUEY à M. Jean-Jacques PUYOBRAU
M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM à M. Daniel HICKEL
Mme Christine PEYRE à M. Thierry MILLET
M. Fabien ROBERT à M. Jacques MANGON
M. Michel HERITIE à M. Jean-Pierre TURON

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Christophe DUPRAT à Mme Dominique IRIART à partir de 12h25
Mme Andréa KISS à Mme Brigitte TERRAZA à partir de 12h00
Mme Emmanuelle AJON à Mme Michèle DELAUNAY à partir de 11h40
M. Erick AOUIZERATE à Mme Cécile BARRIERE à partir de 12h00
M. Nicolas BRUGERE à Mme Virginie CALMELS jusqu'à 10h45
Mme Anne-Marie CAZALET à M. Nicolas FLORIAN jusqu'à 10h35
Mme Nathalie DELATTRE à M. Stéphan DELAUX à partir de 10h30
M. Vincent FELTESSE à M. Arnaud DELLU à partir de 12h20
M. Philippe FRAILE-MARTIN à Mme Florence FORZY-RAFFARD à partir de 10h45
Mme Magali FRONZES à Mme Marie-Hélène VILLANOVE à partir de 12h10
M. Guillaume GARRIGUES à M. Alain CAZABONNE à partir de 12h00
M. Jacques GUICHOUX à M. Serge TOURNERIE à partir de 12h15
M. Bernard LEROUX à M. Thierry TRIJOULET à partir de 12h00
M. Pierre LOTHAIRE à Mme Maribel BERNARD à partir de 12h25
Mme Anne-Marie TOURNEPICHE à M. Gérard DUBOS à partir de 12h15

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

LA SEANCE EST OUVERTE

	Conseil du 25 janvier 2019	Délibération
	Direction générale Mobilité Direction des infrastructures et des déplacements	N° 2019-9

Communes de Le Haillan - Mérignac - Pessac - Amélioration de la desserte en transports en commun de la zone aéroportuaire - Déclaration de Projet - Décision - Autorisation

Monsieur Michel LABARDIN présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Introduction

Le Conseil de Bordeaux Métropole a lancé par délibération n°2014/0766 du 19 décembre 2014 la concertation pour 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. Cette concertation s'est déroulée du 23 février 2015 au 12 février 2016 inclus et a fait l'objet de trois séries de réunions publiques et de très nombreuses contributions sur les registres et sur le site internet de Bordeaux Métropole (191). Durant cette année de concertation, il a été constaté la participation nombreuse :

- des administrés, des riverains, des usagers des transports en commun ;
- du milieu associatif (Vélo Cité, Movable, syndicats de quartier, Trans'Cub) ;
- des acteurs économiques de la zone aéroportuaire (Aéroport de Bordeaux-Mérignac, Base Aérienne 106, Airbus, Dassault, Sabena, Safran, Stelia, Laser Cofinoga, Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux...) ;
- des acteurs économiques du secteur Mérignac Soleil comme Carrefour ;
- des communes, de certains élus, de la Région Nouvelle-Aquitaine.

Les objectifs fixés par Bordeaux Métropole pour ce projet ont alors été les suivants :

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. 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'activité de Mérignac Soleil ;

2° Créer une liaison en transport en commun performant entre la zone d'activité aéroportuaire de Mérignac et le réseau ferroviaire ;

3° Restructurer au droit de la zone d'activité aéroportuaire de Mérignac le réseau bus après intégration de précédentes liaisons ;

4° Améliorer les aménagements en faveur des modes doux sur le secteur de la zone aéroportuaire.

Par délibération n°2016-208 du 29 avril 2016 le bilan de la concertation réglementaire a été tiré. Le choix a été fait d'arrêter le projet consistant en l'extension de la ligne A du tramway entre la station Quatre Chemins et

l'Aéroport de Bordeaux Mérignac en voie unique (section courante) ainsi que la liaison Bus d'un niveau de service performant (BNSP) entre Le Haillan Rostand et Pessac Bersol.

Par délibération n°2017-780 du 22 décembre 2017, le Conseil de la Métropole a décidé de solliciter le lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et de requérir auprès du Préfet l'ouverture et l'organisation d'une enquête publique et d'obtenir que le projet soit déclaré d'utilité publique.

Par courrier du 31 janvier 2018, le Président de Bordeaux Métropole a sollicité le Préfet pour obtenir un avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact et prescrire l'enquête publique correspondante.

L'avis des collectivités territoriales a été sollicité par le Préfet le 14 février 2018 et celui de l'autorité environnementale le 9 avril 2018.

Le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable a produit un avis unique sur l'étude d'impact du projet et l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme n°2018-34 délibéré en séance du 30 mai 2018. Le Préfet a alors sollicité auprès de Bordeaux Métropole, par courrier en date du 5 juin 2018, une réponse écrite obligatoire sur l'avis de l'autorité environnementale.

Par courrier en date du 31 juillet 2018, Bordeaux Métropole a transmis sa réponse écrite, ce qui a permis le déclenchement du processus d'enquête publique par le Préfet.

Rappel de l'organisation de l'enquête

Par arrêté préfectoral en date du 24 août 2018, Monsieur le Préfet de la Région Nouvelle-Aquitaine, Préfet de la Gironde, a prescrit l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux de réalisation du projet d'amélioration de la desserte en transport en commun de la zone aéroportuaire de Mérignac sur les communes de Pessac, Mérignac et Le Haillan et à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de Bordeaux Métropole.

Cette enquête publique s'est déroulée pendant 32 jours consécutifs du 24 septembre au 25 octobre 2018 inclus.

Le dossier a été mis à la disposition du public dans les mairies de Mérignac, Le Haillan et Pessac ainsi que sur le poste informatique en accès libre mis à la disposition par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer à la Cité administrative de Bordeaux, sur le site internet des services de l'Etat en Gironde.

Les trois registres d'enquête papier mis à la disposition du public pour recueillir ses observations font état de 8 contributions. Le registre électronique fait état de 159 contributions.

La commission d'enquête a tenu 12 permanences dans les 3 mairies concernées au cours desquelles 11 personnes ont été accueillies.

Aux termes des dispositions de l'article R123-18 du Code de l'environnement, la commission d'enquête a remis son rapport contenant ses conclusions et avis à Monsieur le Préfet qui les a adressés au Président de Bordeaux Métropole par courrier en date du 4 décembre 2018.

Les observations émises par le public concernent principalement :

- la fiabilité du tramway ;
- le nombre de stations sur la ligne de tramway ;
- le niveau de performance du BNSP ;
- le renforcement du réseau de bus qui draine très avantageusement la trame radiale et les connexions inter-quartiers actuelles ;
- la sécurité des aménagements cyclables y compris pour la traversée des giratoires ;
- les conditions de circulation routière et l'aménagement des routes ;
- la pertinence de la localisation des parcs relais.

Globalement, quatre avis défavorables ont été formulés (Syndicat des Quartiers de France et environnants à Pessac, Trans'Cub, H. Harduin, SCI ONYX).

La commission d'enquête a sollicité une réponse du maître d'ouvrage sur la base d'un procès-verbal de synthèse des observations.

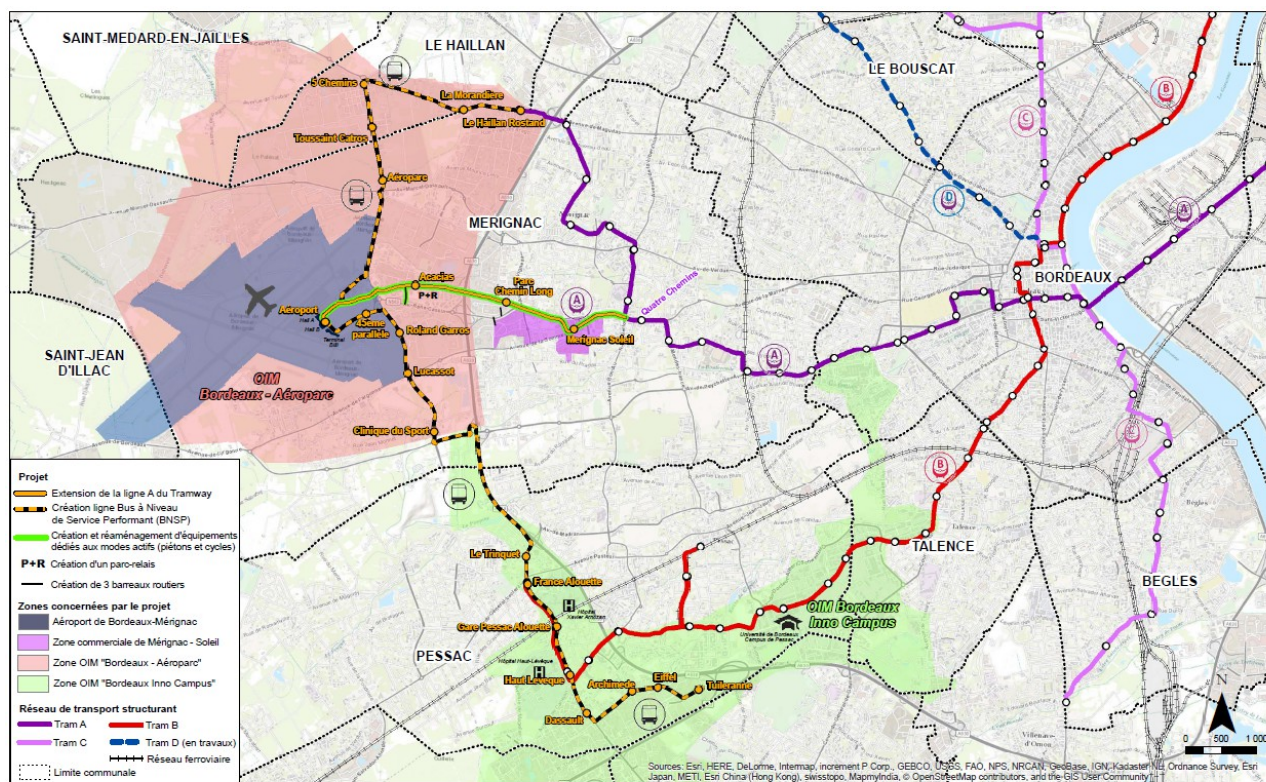
Au final, et à l'appui du mémoire en réponse de Bordeaux Métropole, il ressort de ses conclusions que la commission d'enquête a formulé **un avis favorable à la Déclaration d'utilité publique (DUP)**, assorti de recommandations qui seront ci-dessous exposées.

Il convient désormais, conformément aux dispositions des articles L.122-1 du Code de l'expropriation et L.126-1 du Code de l'environnement, que Bordeaux Métropole, maître d'ouvrage de l'opération, se prononce, par une déclaration de projet, sur son intérêt général.

1 – Description de l'opération soumise à enquête publique :

Le projet d'amélioration de la desserte en transports en commun de la zone aéroportuaire sur les communes de Mérignac, Le Haillan et Pessac, consiste en :

- Une extension de la ligne A du tramway entre la station Quatre Chemins et l'Aéroport de Bordeaux-Mérignac ;
- La création d'une liaison Bus d'un niveau de service performant (BNSP ou bus performant), entre Le Haillan Rostand et Pessac Bersol ;
- La création et le réaménagement d'équipements dédiés aux modes doux (piétons et cycles) ;
- La création d'un parc-relais ;
- La création de trois barreaux routiers permettant d'améliorer l'insertion du projet et les conditions de desserte de secteurs urbains actuellement enclavés.



Les fondements du projet

Le projet s'inscrit dans la partie ouest de l'agglomération bordelaise, qui est un territoire marqué par une forte dynamique de développement. Il s'étend entre les communes du Haillan, de Mérignac et de Pessac sur lesquelles des zones d'activités et commerciales à rayonnement métropolitain et au-delà, existent et sont en cours de développement.

Si l'aéroport international de Bordeaux-Mérignac en est le pôle d'attraction principal avec un trafic passager qui ne cesse d'augmenter (5 millions de passagers en 2015 et 10 millions prévus en 2030), il convient de souligner que le projet dessert également les Opérations d'intérêt métropolitain (OIM) inscrites dans ce secteur ouest que sont l'OIM Bordeaux-Aéroparc et l'OIM Bordeaux Inno Campus, mais aussi la zone commerciale de Mérignac Soleil dont le territoire va faire l'objet d'une requalification urbaine.

Actuellement, la desserte vers la zone aéroportuaire de Mérignac n'est assurée que par le réseau routier (voiture et réseau de bus) et à une échelle moindre par les modes doux. L'ensemble du secteur se caractérise par un fort trafic routier pendulaire lié aux trajets domicile-travail mais aussi aux journées d'affluence commerciale, provoquant de longues attentes aux carrefours aux heures de pointe.

Les problèmes actuellement observés en termes de circulation concernent notamment :

- o La durée du temps de parcours,
- o Les ruptures de charge entre la voiture et les transports en commun (conditions peu favorables pour un bon report modal),
- o Le manque de lisibilité concernant les transports en commun existants aujourd'hui pour relier Bordeaux centre à l'aéroport (lianes 1 et navette « directe 30min »).

De ce fait les transports en commun représentent une part modale assez faible des déplacements passagers de l'aéroport, des actifs de la zone aéroportuaire, des habitants et des clients des zones commerciales. D'où le souhait d'améliorer la desserte de ce secteur.

Un élément du Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains

Le projet a été confirmé comme un élément du programme d'opérations de la mise en œuvre du Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM) par délibération du Conseil de Bordeaux Métropole n°2016-7 du 22 janvier 2016.

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 fait partie intégrante du projet. L'extension de la ligne A du tramway remplacerait la Lianes 1+ dans le corridor concerné. Le BNSP remplacerait la ligne 48 dans sa partie sud.

Le tracé de l'extension de la ligne A du tramway

Le premier volet du projet consiste dans l'extension de la ligne A du tramway, par débranchement de la ligne A actuelle à partir de la station Quatre Chemins. Elle s'effectuerait en voie unique en section courante et emprunterait sur un linéaire de 5 kilomètres environ l'avenue de la Somme, l'avenue Matosinhos, l'avenue John Fitzgerald Kennedy avec un nouveau franchissement de la rocade et la rue René Cassin.

L'extension de la ligne A du tramway telle que décrite au dossier d'enquête publique comprend 4 nouvelles stations :

- « Mérignac soleil » sur l'avenue de la Somme au droit du centre commercial Carrefour ;
- « Parc Chemin long » sur l'avenue John Fitzgerald Kennedy, en intra-rocade, au niveau du magasin Lapeyre ;
- « Acacias » sur l'avenue John Fitzgerald Kennedy, en extra-rocade, au niveau de l'arrêt de bus existant du même nom ;
- « Aéroport » sur la rue René Cassin, face au hall B de l'aéroport.

L'insertion du tramway dans le réseau viaire

Les choix d'insertion de la plateforme du tramway, en insertion axiale ou latérale, sont fonction d'un ensemble de critères liés à l'espace disponible, à la topographie, à la circulation et la gestion des carrefours, à l'optimisation de la vitesse commerciale, aux typologies de tissus urbains traversés, aux types d'entrées charretières mais aussi à un choix de parti d'aménagement urbain et paysager.

Dans une volonté de maintien des fonctionnalités existantes, l'insertion du tramway dans le réseau viaire existant et en projet nécessite des aménagements routiers complémentaires pour permettre des conditions satisfaisantes de circulation.

En particulier, afin d'améliorer l'accessibilité aux abords de la zone aéroportuaire (aéroport et zones d'emplois de l'Aéroparc), en limitant les impacts sur les deux giratoires situés à l'entrée de l'aéroport, le projet comprend les mesures suivantes :

- Création d'un barreau routier « Ariane » entre les voiries existantes avenue John Fitzgerald Kennedy et l'avenue René Cassin dans le prolongement de l'avenue Ariane existante, avec insertion d'un giratoire sur l'avenue René Cassin ;
- Réalisation d'un giratoire au carrefour Becquerel / Beaudésert / Caroline Aigle.

De même, pour permettre l'insertion du tramway dans le carrefour Cassin / Vigneau / Kennedy dans le secteur de Mérignac Soleil, le projet comprend la mesure suivante :

- Création d'un barreau routier entre la rue Euler et l'avenue René Cassin traversant l'avenue René Cassin pour se prolonger vers la rue Newton favorisant les accès à la zone d'activité commerciale de Mérignac Soleil.

Le concept de « bus performant »

Le second volet du projet consiste dans la mise en place d'une nouvelle ligne de bus dit « performant » entre le Haillan Rostand (actuel terminus de la ligne A du tramway) et Pessac Bersol. L'objectif de cette nouvelle ligne est d'avoir une liaison opérationnelle en Bus d'un niveau de service performant (BNSP ou bus performant) tant en matière d'offre de transport que sur le plan économique (coût d'investissement, coût d'exploitation).

Ainsi, le concept de « bus performant » consiste en :

- Un tracé direct structurant ;

- Une fréquence et une amplitude attractives (15 min en heures de pointe y compris le midi), qui pourront être augmentées autant que de besoin ;
- Une insertion optimisée garantissant une bonne vitesse commerciale et un bon niveau de régularité ;
- Des sites propres là où cela est nécessaire ;
- L'utilisation de la rocade ;
- La priorité aux carrefours ;
- Des arrêts apaisés (sur chaussée). Le bus n'est pas gêné par le flux de véhicules routiers, restés derrière lui pendant sa phase d'arrêt, lorsqu'il reprend sa route. Se crée ainsi un « couloir bus virtuel » ;
- Un nombre d'arrêts limité (inter-distance d'environ 1 km) ;
- Des arrêts justement positionnés vis-à-vis des pôles générateurs ;
- Des intermodalités stratégiques pour le report modal et les correspondances ;
- La construction d'un réseau de transports maillé par une liaison de rocade (connexion des lignes de tramways, des Lianes et du réseau ferroviaire régional TER) ;
- Des services offerts aux stations (borne d'information voyageur, distributeur de titre) ;
- Un confort et une accessibilité aux Personnes à mobilité réduite (PMR) de tous les arrêts ;
- Un ensemble d'aménagements participant à la performance de ce bus pour un coût optimisé.

Le tracé et les aménagements du « bus performant »

La liaison en bus performant entre Le Haillan Rostand et Pessac Bersol – cité de la photonique, telle que décrite au dossier d'enquête publique est d'une longueur de 16,4 km et comprend 18 arrêts. Elle dessert l'aéroport de Bordeaux-Mérignac et le pôle d'échanges multimodal de Pessac Alouette (correspondance avec le réseau ferroviaire régional et avec le tramway B).

Elle emprunte l'itinéraire suivant, depuis le terminus de la ligne A au Haillan Rostand, du nord vers le sud :

- Sur la commune du Haillan : avenue de Magudas, rue Toussaint Catros ;
- Sur la commune de Mérignac : chemin du Phare, avenue de Beaudésert, dans l'enceinte aéroportuaire sur la rue Caroline Aigle en site banalisé et sur la rue René Cassin en site propre bidirectionnelle, avenue Rolland Garros, avenue François Mitterrand ;
- Sur les communes de Mérignac et de Pessac : la rocade A630 entre les échangeurs 12 et 13 sur 2,1 kilomètres ;
- Sur la commune de Pessac : avenue du Bourgaillh, avenue du Haut Lévêque, avenue Gustave Eiffel, avenue de la Tuileranne, avenue de Canteranne.

Le projet comprend les aménagements suivants :

- L'aménagement du giratoire Becquerel / Beaudésert / Caroline Aigle facilitant l'entrée et la sortie du bus performant de l'enceinte aéroportuaire (entrée nord) ;
- Un site propre bidirectionnel sur la rue René Cassin dans l'aéroport ;
- L'aménagement et l'équipement de tous les arrêts de la ligne (quais, abris, mobiliers, trottoirs accessibles et traversées piétonnes, bornes d'informations voyageurs, distributeurs de titre) ;
- La mise en place de systèmes d'aide au franchissement des carrefours dans l'aéroport et dans la partie sud du tracé sur la commune de Pessac (9 carrefours à feux et 1 carrefour en croix sont concernés).

L'insertion du bus performant dans le réseau viaire

Un ensemble de mesures va permettre d'améliorer la circulation générale sur les axes empruntés par le bus performant :

- Le barreau Ariane et le giratoire Becquerel / Beaudésert / Caroline Aigle vont soulager significativement les avenues Beaudésert et Rolland Garros ;
- La poursuite des travaux de mise à 2x3 voies de la rocade va également participer à soulager les axes empruntés par le bus performant au nord ;
- Les aménagements de l'avenue du Haut Lévêque et de l'avenue Gustave Eiffel à Pessac vont également participer à la fluidité des axes concernés.

Les modes doux

Le projet prévoit le confortement des aménagements modes doux, en assurant la continuité avec les itinéraires cyclables et piétons existants. Ainsi un linéaire cyclable sera créé le long de l'extension de la ligne A du tramway. Il sera constitué de :

- Bandes cyclables de largeur 1,80 mètre situées sur la chaussée, avenue John Fitzgerald Kennedy en extra-rocade ;
- Pistes cyclables à mi-hauteur, situées à une hauteur intermédiaire entre la chaussée et le trottoir. Ces pistes cyclables seront unidirectionnelles, empruntées dans le même sens que la chaussée attenante. Ce dispositif sera mis en œuvre :
 - o sur l'avenue de la Somme avec une largeur de 1,50 mètre ;
 - o sur l'avenue JF Kennedy, au nord, entre la rue Matosinhos et l'avenue Henri Vigneau avec une largeur de 1,80 mètre ;
- Pistes cyclables bidirectionnelles, de largeur 3 mètres (ponctuellement 2,50 mètres si nécessaire), depuis la rue Matosinhos et jusqu'à la rue Apollo avec un franchissement de la rocade sur un ouvrage neuf dédié aux cycles et au tramway ;
- Pistes cyclables unidirectionnelles, prévues ponctuellement ou en raccordement aux aménagements existants.

Ce sont près de 11 km d'aménagements cyclables qui seront créés. Des stationnements (arceaux et abri-vélo sécurisé) seront également créés le long du projet pour favoriser les déplacements doux du « dernier km ».

De même, un itinéraire piéton sera aménagé le long de l'extension de la ligne A du tramway et pour assurer l'accessibilité des arrêts du bus performant, par la reprise des trottoirs existants ou la création de nouveaux trottoirs.

Le parc-relais (P+R)

Un parc-relais de surface d'une capacité de 250 places est prévu dans le projet, au niveau de l'extension de la ligne A du tramway pour permettre à des automobilistes de stationner leur voiture et d'utiliser le tramway (report modal).

Le principe retenu est celui d'un parc-relais de surface aménagé à proximité immédiate de la rocade pour en capter ses usagers.

Dans le dossier d'enquête, la construction de ce parc-relais est prévue dans le secteur Cadéra Sud en lien avec la rocade (échangeur 11) et le barreau routier Ariane (transparence routière entre la rue JF Kennedy et l'avenue Cassin), pour en faciliter son accessibilité. Le dossier d'enquête publique précise les surfaces d'acquisition nécessaires à son implantation et qui concernent deux propriétaires impactés.

Le coût du projet

Le coût prévisionnel de ce projet est estimé, dans le dossier d'enquête publique, à 88,25 M€ HT (coût en euros mai 2015) avec un financement assuré par Bordeaux Métropole.

Ce coût comprend les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, les acquisitions foncières, les travaux d'infrastructure d'espaces publics et paysagers, de voirie et ferroviaire, les équipements, locaux et systèmes nécessaires à l'exploitation, le matériel roulant, le parc relais, l'ouvrage d'art neuf de franchissement de la rocade, y compris les mesures compensatoires et de réduction d'impact.

Le projet est considéré comme socio-économiquement rentable (valeur actualisée nette positive).

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

Un projet répondant aux orientations des documents de planification

Le projet répond aux grandes orientations stratégiques d'aménagement et de développement parmi lesquelles sont visés les objectifs suivants :

- Desservir les zones d'emplois à l'ouest de la métropole par une liaison circulaire périphérique complémentaire en transport collectif rapide ;
- Relier rapidement la gare Saint-Jean de Bordeaux à la plate-forme aéroportuaire de Mérignac ;
- Compléter à moyen et long termes le réseau tramway par un réseau structurant de transport en commun.

Par ailleurs le projet permet d'éviter le passage systématique par le centre-ville de Bordeaux et d'améliorer le maillage du territoire.

Les gains de temps et de régularité

Le projet apporte une nette amélioration des temps de parcours pour tous nouveaux usagers actifs ou résidents des territoires traversés par l'extension ou du réseau de transports, clients ou non de l'aéroport, anciens usagers des transports.

Entre l'aéroport et le centre-ville (arrêt Palais de Justice), les gains de temps seront de 15 minutes pour les anciens usagers de la Lianes 1. En moyenne, chaque usager bénéficiera d'un gain de temps de près de 10 minutes.

Aux gains de vitesse (et de fréquence pour la section comprise entre Hôpital Pellegrin et Quatre Chemins), s'ajoute la régularité des temps de parcours qui sera permise par la ligne de tramway.

La priorité du bus performant au droit des principaux carrefours à feux, les aménagements prévus sur cette ligne et l'utilisation de la rocade entre les échangeurs 12 et 13, assureront une vitesse commerciale satisfaisante.

Le report modal

Le projet bénéficiera aux déplacements quotidiens sur le territoire extra-rocade, soumis à une congestion endémique aux périodes de pointe et actuellement sans alternative crédible à la voiture particulière.

Il permettra ainsi de favoriser le report modal avec une offre en transports en commun attractive et concurrentielle de la voiture particulière.

Le report modal de la voiture vers le tramway et le bus performant est estimé à 4 300 déplacements par jour entraînant une baisse du nombre de voitures sur des axes aujourd'hui très empruntés.

Le parc-relais, avec sa capacité de 250 places, permettra aux secteurs plus éloignés du fuseau de desserte de profiter de cette nouvelle offre d'accès au centre-ville en facilitant le rabattement des automobilistes provenant de la rocade ou de la périphérie.

Les impacts sur la circulation routière

La particularité du projet est d'être une opération résolument multimodale, incluant, en plus du tramway et du bus performant, l'aménagement de linéaires et d'espace public au profit des modes doux, mais également la création de barreaux routiers pour maintenir une certaine fluidité en termes de circulation routière.

Les trafics écoulés sur les voies empruntées par le tramway et le bus performant diminueront du fait de la mise en service de ces lignes et du report modal ainsi généré.

Par ailleurs, les trois barreaux routiers Ariane, Euler et Newton compenseront l'impact négatif de l'insertion et du fonctionnement de la plateforme tramway sur la circulation et auront une incidence positive sur la fluidité du trafic automobile et amélioreront le maillage viaire car ils permettront d'améliorer sensiblement le fonctionnement des carrefours Vigneau / Kennedy / Cassin d'une part et Garros / Cassin / Kennedy / Beaudésert d'autre part, avec une diminution significative des remontées de file.

Les impacts sur les modes doux

Par une conception intégrée des aménagements cyclables proposés – sécurisés et confortables, permettant une intermodalité TC + vélo renforcée, le projet s'inscrit parfaitement dans la stratégie Vélo de la métropole.

Les aménagements cyclables proposés dans le cadre du projet participent à la structuration d'un réseau cyclable maillé de qualité dans le secteur. L'ouvrage neuf de franchissement de la rocade accueillant le tramway et une piste cyclable suppriment l'effet de coupure généré par la rocade. Ce qui permet la réalisation de déplacements cyclables « continus » dits principaux (par exemple pour les déplacements domicile-travail) mais également des déplacements cyclables dits du « dernier kilomètre » (par exemple depuis ou vers une future station de tramway ou de bus performant).

Le maillage du réseau de transports urbain et le renforcement de l'intermodalité

Le projet propose un maillage du territoire en transports en commun et assure la complémentarité des modes de déplacement. En reliant des pôles intermodaux majeurs, le bus performant contribue, par une liaison périphérique extra-rocade ouest, à construire un réseau de transports en commun interconnecté.

Ainsi, le bus performant reliera les terminus actuels du tram A et du tram B, et le futur deuxième terminus du tram A à l'aéroport, soit 3 arrêts en connexion avec le réseau de tramway. Le bus performant dessert également le pôle d'échanges multimodal de Pessac Alouette qui permet aux usagers d'avoir une connexion entre le réseau de transports urbains et le réseau ferroviaire régional (liaison vers le bassin d'Arcachon et la gare St Jean).

Le projet intègre une approche multimodale et intermodale des déplacements afin de faciliter le rabattement sur les stations de tramway que ce soit à pied, à vélo ou en voiture et multiplier ainsi les alternatives de déplacement.

Les impacts sur l'environnement et l'insécurité routière

Les emprises du projet concernant essentiellement des espaces publics, très artificialisés, les incidences sur la consommation d'espaces à enjeu environnemental ainsi que sur la biodiversité sont faibles.

Le projet permettra une réduction des émissions de polluants grâce aux reports modaux et à la réduction des kilomètres parcourus chaque jour par les bus et les véhicules particuliers. Le projet permet également une réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'ordre 90 000 tonnes Teq CO₂, ce qui s'inscrit en cohérence avec le plan climat.

La diminution de la circulation routière et de ses nuisances (pollution atmosphérique, effet de serre, insécurité routière) participera à l'amélioration du cadre de vie et à la réduction des impacts des déplacements sur l'agglomération de Bordeaux.

Les impacts du projet sur l'environnement sont plus précisément décrits en partie 3.

Les impacts sur la propriété privée

Le projet s'inscrit pour l'essentiel dans les emprises publiques existantes. Seule la section exploitée en mode tramway nécessite une consommation d'espaces d'environ 7 500 m², dont 5 000 m² environ pour le parcellaire de surface. Les 2500 autres m² de surface à acquérir concernent environ 70 propriétaires (privés, institutionnels et Etat) et majoritairement des bandes de terrains nus le long du domaine public.

Dans le cas où le projet nécessite quelques élargissements, ces derniers se réalisent sur des fonds de parcelles attenantes aux voies, sans impacter aucune construction et sans modifier l'occupation et l'utilisation actuelles des terrains.

Ainsi le projet est sans effet négatif sur les biens bâtis, aucune démolition n'est nécessaire et tous les accès riverains sont rétablis dans l'emprise du projet.

L'insertion du projet n'impacte pas le développement de zones à urbaniser inscrites au Plan Local d'Urbanisme de Bordeaux Métropole

Le projet favorise l'attractivité de ces territoires en termes d'installation de projets de développements urbain et économique.

Le bilan monétarisé de l'évaluation socio-économique

Le projet est considéré comme socio-économiquement rentable avec une valeur actualisée nette largement positive de 171 M€.

Ainsi, l'intérêt général de ce projet se justifie en ce qu'il offre une alternative économique aux déplacements routiers individuels, à la fois par des transports en commun fiables et performants, et sans rupture de charge pour le tramway, qu'il densifie et améliore le réseau de pistes cyclables de la Métropole permettant là aussi un déplacement du mode de transport vers la marche et le vélo, et qu'il participe également aux objectifs globaux de diminution de gaz à effet de serre inscrit au plan climat de Bordeaux Métropole.

3 – Prise en compte de l'étude d'impact, de l'avis de l'Autorité Environnementale et des collectivités territoriales, de l'enquête publique et des remarques de la commission d'enquête

- **Les mesures « Eviter-Réduire-Compenser-Accompagner » (ERCA) proposées pour répondre aux impacts identifiés dans l'étude d'impact**

Les études ont permis de cerner les impacts du projet. Des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts ont été exposées de manière détaillée dans le dossier d'étude d'impact.

Le tableau ci-dessous présente l'ensemble des mesures d'évitement et de réduction retenues pour répondre aux impacts environnementaux relevés et précisés sous l'intitulé « objectif de la mesure » :

N°	Intitulé	Contenu de la mesure
Mesure d'évitement		
EV1	Préservation d'un boisement identifié comme « espace paysager » au PLU 3.1	<u>Objectif de la mesure</u> L'objectif de la mesure est le respect des préconisations du plan local d'urbanisme pour les parcelles répertoriées « Espaces de paysage ». <u>Description de la mesure</u> Le projet évite et préserve l'intégralité du boisement localisé au sud du parc relais et identifié comme « Espace de paysage » au PLU3.1 de Bordeaux Métropole. Les entreprises en charge des travaux seront tenues de respecter les arbres et l'ensemble de la zone préservée des aménagements. Lors des travaux de construction du parc relais, aucune circulation, aucune intervention, ni aucun stockage (engins, matériaux) ne seront autorisés.
Mesure de réduction en phase d'exploitation		
RED1	Mise en place d'un plan d'alerte et d'intervention en cas d'incident	<u>Objectif de la mesure</u> L'objectif de la mesure est de réduire les risques de pollution des eaux superficielles et souterraines en phase exploitation. <u>Description de la mesure</u> Un plan d'alerte et d'intervention (PAI) sera rédigé pour réagir efficacement en cas d'incident entraînant une éventuelle pollution des eaux. Une identification précise des interlocuteurs à prévenir en cas de pollution avérée des eaux sera intégrée à ce PAI, notamment les gestionnaires des captages AEP (Alimentation en eau potable) conformément aux prescriptions définies au sein des périmètres de protection. En complément, le projet pourra aussi être intégré dans le plan d'alerte et de secours en cas de pollution dans les bassins versants des périmètres de protection du champ captant « Thil Gamarde ». En cas de déversement accidentel (par exemple faisant suite à un accident de la circulation impliquant le déversement de matières polluantes), la protection des réseaux et du milieu naturel sera assurée par la mise en œuvre de moyens classiques mais efficaces (barrages dans les réseaux et pompage par confinement sur la chaussée ou les plateformes et épandage de produits absorbants, décapage des matériaux contaminés, ...).
Mesures de réduction en période de travaux		

N°	Intitulé	Contenu de la mesure
RED2	Protection du voisinage	<u>Objectif de la mesure</u> L'objectif des mesures est de réduire au maximum la gêne et les nuisances pour le proche voisinage et les riverains du chantier. <u>Description de la mesure</u> Pour les transports de matériaux, des itinéraires de chantier seront définis en concertation avec les services de voirie et de police. De plus, une campagne d'information quant au phasage des travaux et aux modalités de réalisation sera mise en œuvre dans les différentes communes concernées afin de limiter la gêne des riverains (sensibilisation du public, appropriation du projet, etc....). Les entreprises devront mettre en œuvre des matériels et engins de chantier conformes à la réglementation sur les objets bruyants. Les plages de travail autorisées seront strictement respectées. Dans le cas de travaux exceptionnels à exécuter hors plages autorisées, toutes les précautions seront établies sur le site pour atténuer la gêne occasionnée aux riverains. Une autorisation préalable sera demandée aux Maires des communes concernées et au préfet si nécessaire. Lors des travaux de construction de la plate-forme et des aménagements de voirie, toutes les dispositions seront appliquées pour ne pas perturber la qualité de l'air respiré par les riverains et les passants. Les véhicules à moteur thermique en action dans les enceintes des chantiers seront en conformité avec la réglementation en vigueur en matière de rejet de produits organiques. Lors des phases de traitement des terrains et d'excavation, tous les moyens techniques seront appliqués pour limiter les risques de rejet de particules dans l'air ambiant. La circulation des piétons ne sera pas durablement affectée par la réalisation des ouvrages à ciel ouvert. Un soin particulier sera apporté dans les franchissements des carrefours. Les cheminements pour piétons seront aménagés dans un environnement sécuritaire.
RED3	Sécurité des déplacements et des usagers	<u>Objectif de la mesure</u> L'objectif de la mesure est de réduire au maximum les perturbations pour l'ensemble des usagers de la voirie (automobilistes, piétons et cyclistes). <u>Description de la mesure</u> Les plans de circulations actuels seront maintenus dans la mesure du possible et ce en concertation avec les divers gestionnaires de la voirie et de la police. La mise en place du plan de phasage demandera des remaniements provisoires de chaussées qui après travaux seront aménagés conformément aux nouveaux profils en travers des voiries envisagés. Les convois exceptionnels éventuels nécessaires à la réalisation de certains travaux de génie civil pour l'acheminement des équipements, notamment lors de la mise en place de l'ouvrage de franchissement de la rocade ouest, s'effectueront dans des plages horaires aménagées en accord avec tous les organismes qui gèrent le domaine public. Les cheminements des piétons et des cyclistes seront aménagés dans un environnement sécuritaire.
RED4	Protection des réseaux existants	<u>Objectif de la mesure</u> L'objectif de la mesure est de minimiser les risques de coupure des réseaux et la détérioration des réseaux existants. <u>Description de la mesure</u> Les entreprises en charge de ces travaux prendront les mesures appropriées pour assurer la bonne protection des réseaux (prospections avant travaux, mise en place de protection physique pendant les terrassements, ...). Ces déplacements ou protections des réseaux seront à prévoir en liaison avec les concessionnaires ou les syndicats gestionnaires. Les travaux sont réalisés par les concessionnaires et coordonnés par le maître d'ouvrage. La planification des différentes interventions devra minimiser, autant que possible, le nombre de coupures de réseau et de solutions de raccordement provisoires et ainsi limiter la gêne occasionnée pour les riverains. Des investigations complémentaires sont à envisager sur certaines zones, plus particulièrement sur le parcours de la liaison Tramway. Les concessionnaires des réseaux devront être associés dans ces recherches avec également pour objectif de déterminer les profondeurs des réseaux présents sur l'emprise du futur tramway.
RED5	Mise en	<u>Objectif de la mesure</u>

N°	Intitulé	Contenu de la mesure
	place de dispositifs de limitation des risques de pollution des eaux durant les travaux	Réduire les risques de pollution des eaux superficielles et souterraines en phase travaux. <u>Description de la mesure</u> L'entreprise en charge des travaux devra respecter les diverses réglementations, mettre en œuvre et respecter un Plan de Respect de l'Environnement (PRE), qui définira les prescriptions environnementales à mettre en œuvre en phase chantier. Plusieurs dispositions seront alors définies dans le PRE et mises en œuvre, telles que : - aucun rejet direct n'est autorisé dans le milieu naturel : - La récupération et le traitement des eaux de ruissellement des emprises travaux (notamment sur les portions nouvellement imperméabilisées) seront assurés par des dispositifs temporaires (bassins/fossés de décantation, débourbeurs/déshuileurs au niveau des installations de chantier, ...), afin de réduire sensiblement les risques de pollution par les hydrocarbures et les matières en suspension, avant rejet dans le milieu récepteur, - Les eaux issues des différentes activités du chantier seront traitées en fonction de leur provenance (laitance, eaux souillées, ...). Pour éviter la dispersion de béton, un système de lavage (par exemple des fosses de lavage des toupies et goulottes) devra ainsi être prévu par l'entreprise sur chaque lieu de bétonnage. - mise en place des systèmes de protection des eaux superficielles par des barrières géotextiles pour délimiter les emprises travaux à proximité des ouvrages de franchissement et ainsi éviter tout risque de déversement, - localisation des installations de chantier à l'écart des zones sensibles, notamment au sein des périmètres de protection de captage AEP et des ruisseaux ; et précautions relatives à l'entretien et le stationnement des engins de chantier. Les opérations de maintenance importantes (entretien ou réparations lourdes) seront effectuées à l'extérieur des zones sensibles, et les matériels et engins de chantier feront l'objet de vérifications régulières pour éviter les incidents pouvant entraîner d'éventuelles pollutions, - surveillance des conditions de stockage (sous bac de rétention) et de manipulation des produits dangereux (huiles, hydrocarbures, ciments...) et interdiction de stockage, provisoire ou définitif, à proximité immédiate des zones sensibles. Les stockages de carburants ou bien d'huiles hydrauliques seront réalisés selon les normes en vigueur avec des contenants à double paroi sur les surfaces imperméabilisées en dehors des zones sensibles, - des kits antipollution seront présents sur chaque site de travaux afin de traiter toute pollution accidentelle (produits absorbants sous forme de feuilles, tapis et/ou de boudins, barrage anti-pollution). Le personnel sera formé à son utilisation - une gestion stricte des déchets de chantier sera mise en place avec tri, et si nécessaire stockage sécurisé sur rétention, et évacuation vers des centres agréés.
RED6	Mise en place d'un plan d'alerte et d'intervention en cas d'incident	<u>Objectif de la mesure</u> Réduire les risques de pollution des eaux superficielles et souterraines en phase travaux. <u>Description de la mesure</u> Un plan d'alerte et d'intervention (PAI) sera rédigé pour réagir efficacement en cas d'incident entraînant une éventuelle pollution des eaux. Une identification précise des interlocuteurs à prévenir en cas de pollution avérée des eaux sera intégrée à ce PAI, notamment les gestionnaires des captages AEP conformément aux prescriptions définies au sein des périmètres de protection.
RED7	Choix d'une période de	<u>Objectif de la mesure</u> L'objectif est d'identifier la période d'intervention présentant le moins d'incidences

N°	Intitulé	Contenu de la mesure
	travaux de moindre impact pour la faune (oiseaux)	dommageables pour les oiseaux (en cas de coupes ou d'abattage) et les amphibiens. <u>Description de la mesure</u> Pour les oiseaux, l'absence d'abattage ou d'élagage en période de reproduction (mars à août) permet de supprimer le risque de destruction de couvées lors des coupes et/ou abattage.
RED8	Alerte en cas de découverte fortuite du Crapaud calamite	<u>Objectif de la mesure</u> L'objectif de la mesure est de mettre en place une mesure de sauvetage en cas de découverte fortuite de site de reproduction en phase chantier. <u>Description de la mesure</u> En cas de découverte d'œufs, têtards ou adultes d'amphibiens dans des trous d'eau sur le chantier, on alertera les services de la DREAL (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) et un garde assermenté (ONCFS (Office national de la chasse et de la faune sauvage), ONEMA (Office national de l'eau et des milieux aquatiques)) interviendra pour la capture et le déplacement des individus vers un site favorable proche (gravière par exemple) après obtention d'une autorisation spéciale pour cette intervention.
RED9	Protection des stations de plantes protégées	<u>Objectif de la mesure</u> L'objectif de la mesure est d'éviter la destruction accidentelle des plantes protégées en phase chantier. <u>Description de la mesure</u> • Balisage lorsque les travaux sont proches des stations de plantes protégées (deux stations concernées) ; • Affichage sur les plans des entreprises réalisant le chantier, et information du personnel ; • Pas de stockage de matériel ou circulation de véhicules sur ces stations.
RED10	Gestion des déchets de chantier	<u>Objectif de la mesure</u> L'objectif de la mesure est de mettre en œuvre une gestion adaptée des déchets générés par le chantier. <u>Description de la mesure</u> Le recours à la valorisation devra être systématiquement recherché. Ceci impose la mise en place d'installations pour le tri des déchets sur les chantiers. Les équipements participant à l'élimination des déchets devront être adaptés aux types de déchets. La charte "Chantiers propres" de Bordeaux Métropole sera annexée aux contrats des entreprises de travaux. Pour les travaux d'infrastructures, dans un objectif de réduction des déchets de chantier, Bordeaux Métropole acceptera jusqu'à : • 20% de matériaux recyclés dans les couches de roulement, • 30% de matériaux recyclés dans les couches de base et de fondation. Les entreprises ayant en charge la réalisation du chantier devront fournir un Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets (S.O.G.E.D.). Ce document permettra à l'entreprise de s'engager sur : • la nature des déchets pouvant être produits sur le chantier, • les méthodes qui seront employées pour trier et ne pas mélanger les différents déchets (bennes, stockage, centre de regroupement) et les unités de recyclage vers lesquelles seront acheminés les différents déchets en fonction de leur typologie, • les conditions de dépôt envisagées sur le chantier, • les modalités retenues pour en assurer le contrôle, le suivi et la traçabilité, • les moyens matériels et humains mis en œuvre pour assurer ces

N°	Intitulé	Contenu de la mesure
		éléments de gestion des déchets. • L'élimination des déchets générés lors de travaux jusqu'à leur prise en charge par l'installation finale de traitement est de la responsabilité : - o du maître d'ouvrage en tant que « producteur » de déchets, - o de l'entreprise titulaire du marché en tant que « détenteur » de déchets.

Il n'y a pas d'impacts résiduels après mesures de réduction, ainsi il n'y a pas de mesure compensatoire dans le cadre du projet.

Enfin, deux mesures de suivi sont également proposées :

Mesures de suivi		
S1	Mesures acoustiques en façade des habitations et bureaux	Après mise en service de la ligne du tramway, des mesures de la pression acoustique seront réalisées in situ pour vérifier le respect des seuils réglementaires et définir le cas échéant d'éventuelles actions correctives.
S2	Mesures vibratoires aux droits d'habitations et de bureaux	Après mise en service de la ligne du tramway, des mesures vibratoires seront réalisées in situ pour vérifier le respect des seuils réglementaires et définir le cas échéant d'éventuelles actions correctives.

- **L'avis de l'Autorité environnementale**

Ce dossier a été soumis à l'avis de l'autorité environnementale. Celle-ci a jugé que la prise en compte de l'environnement par le projet était présentée de façon didactique, et n'a pas formulé d'observation majeure sur la prise en compte de l'environnement par le projet.

Elle a néanmoins indiqué que quelques compléments, vérifications et corrections éventuelles paraissent souhaitables dans l'étude d'impact.

Elle a ainsi principalement recommandé que :

- Les principaux éléments conditionnant la durée du chantier et des perturbations (sites Basol, fouilles archéologiques, calendrier de travaux des concessionnaires) fassent l'objet d'une clarification préalable à la concertation prévue avec les riverains et à fortiori au démarrage des travaux afin de minimiser les risques correspondants.
- L'analyse de l'impact du projet sur l'évolution de l'usage des modes doux de transport soit reprise, de même, que l'analyse de l'impact du projet sur la consommation énergétique.

Le maître d'ouvrage a répondu point par point à toutes les observations de l'autorité environnementale.

Sur les deux principales observations ci-dessus mentionnées, le maître d'ouvrage a :

- précisé les principes d'intervention en phase travaux (découpage du chantier, maintien des circulations, phasage) et les dispositifs d'informations et de médiation qui seront mis en place ;
- indiqué les compléments d'études qui seront réalisés préalablement aux travaux pour minimiser les risques de perturbations ;
- précisé et complété son analyse sur les impacts sur l'usage des modes doux, en particulier pour les déplacements dits du « dernier kilomètre » ;
- corrigé le calcul sur l'impact du projet sur la consommation énergétique.

La commission d'enquête a considéré dans son rapport final que le contenu du mémoire en réponse de Bordeaux Métropole (explications et compléments d'études apportés, actions complémentaires à mettre en œuvre prises en compte pour le projet) était satisfaisant.

- **L'avis des collectivités territoriales**

Ce dossier a également été soumis à l'avis des collectivités territoriales intéressées par le projet. Par délibération en date du 28 mars 2018, la commune du Haillan a émis un avis favorable sur le dossier de l'étude d'impact et a demandé « *que la fréquence et le nombre de tramway sur la ligne A desservant le Haillan Rostand soient maintenus et non impactés par cette évolution.* »

Réponse du maître d'ouvrage :

Bordeaux Métropole confirme que le projet, et en particulier l'extension de la ligne A vers l'aéroport, ne modifie pas la fréquence et le nombre de tramway sur la branche Mérignac / Pin Galant / Le Haillan Rostand.

Par délibération en date du 6 avril 2018, la commune de Mérignac a approuvé le dossier de l'étude d'impact, sous réserve des observations complémentaires suivantes :

1° « *que les études sur la création des liaisons routières Ariane, Euler et Newton soient poursuivies non seulement afin de garantir une bonne fluidité aux carrefours Cassin/Kennedy, Beaudésert/Kennedy, mais également dans l'optique de faire baisser les flux de transit dans le bourg de chemin-long, avenue de la Somme et au carrefour Somme/Vigneau/Alouette. En particulier, la liaison routière entre la rue Newton et le futur giratoire créé sur l'avenue de Cassin doit être réalisée dans la cadre des travaux d'aménagement liés à la prolongation du tramway. Une bretelle parallèle à la bretelle de sortie de la rocade paraît notamment envisageable au vu des disponibilités foncières existantes.*

Dans le cas contraire, ce projet majeur pour l'ouest de la commune et de l'agglomération ayant pour objectif de faire baisser la part modale de l'automobile dans le secteur ne saurait bénéficier directement ou indirectement aux quartiers d'habitats limitrophes. »

Réponse du maître d'ouvrage :

Bordeaux Métropole confirme la poursuite des études détaillées des liaisons routières Ariane, Euler et Newton, inscrites dans le dossier et parties intégrantes du projet.

Concernant plus particulièrement les liaisons routières Euler et Newton, Bordeaux Métropole étudie au stade de l'avant-projet, les variantes de giratoire entre les rue Euler et Newton, sur l'avenue Cassin, permettant ainsi d'une part, une transparence douce pour accéder depuis les quartiers d'habitats limitrophes au sud à la station de tramway prévue à « Parc chemin long » et d'autre part, d'accueillir les flux de transit pour faire baisser la circulation automobile dans le bourg de chemin-long, dans le respect des objectifs exposés dans le dossier d'enquête. Ces études détermineront le choix de la variante d'aménagement en lien avec l'Etat, exploitant de la rocade, vis-à-vis de la proximité d'une bretelle de sortie.

La modification du carrefour sur l'avenue Cassin en carrefour de type giratoire, selon les différentes variantes étudiées, est réalisée sur l'assiette du domaine public existant, de sorte qu'il n'y ait pas ou très peu d'acquisition foncière supplémentaire par rapport à ce qui est déjà proposé dans le dossier d'enquête. Le coût des différentes variantes de type carrefour giratoire est de l'ordre de 1 300 000 €, soit une plus-value de 200 000 euros environ par rapport à l'aménagement présenté dans le dossier, ce qui représente environ 0,2 % du coût d'investissement du projet. Un carrefour giratoire permet de drainer les habitants du bourg de chemin long, générant pour la circulation routière une amélioration des conditions de circulation, avec en conséquence une meilleure qualité de vie des habitants du bourg de chemin-long, et pour le tramway une fréquentation supplémentaire. L'impact sur la valeur actualisée nette est donc positif. Cette modification n'altère donc pas l'économie générale du projet.

Bordeaux Métropole s'engage à réaliser un aménagement de type carrefour giratoire qui permettra d'une part de répondre aux objectifs exposés dans le dossier d'enquête tant en matière de fonctionnement du carrefour Kennedy / Cassin / Vigneau que de fonctionnalités prévues pour la circulation des véhicules routiers, et d'autre part de répondre à la demande de la commune de Mérignac.

2° « *de poursuivre l'étude concernant la possibilité de créer une station supplémentaire au pied de la zone hôtelière et de déplacer la station Acacias vers l'est à proximité de la rocade. Cela permettrait en effet une desserte plus fine de « l'airport avenue » et de ses entreprises et services (en particulier l'opération 45° Parallèle), tout en conservant le caractère multimodal du parc relais créé. Le temps de parcours ne serait augmenté que d'une minute supplémentaire sur les 10 minutes de trajet prévues* »

3° « *que les études prévoient d'ores et déjà une extension ainsi qu'une transformation du parc relais en ouvrage afin de capter au mieux les flux automobiles venant de la rocade, de l'ouest de l'agglomération et du bassin d'Arcachon pour limiter la croissance des flux et la pression sur le stationnement résidentiel à l'intérieur de la rocade, avec pour objectif de maintenir la qualité de vie des Mérignacais.* »

4° « *que soit étudiée la possibilité de connecter au futur BNSP, au niveau du futur arrêt « Cœur Aéroport », des navettes cadencées qui permettraient de mieux desservir les zones d'emplois de l'avenue Marcel Dassault : Dassault, Thalès, Sabena Technics, IMA, site des Girondins, etc. Pour ce faire, il conviendrait d'envisager le prolongement des couloirs de bus / covoiturage vers Martignas sur Jalles et la création d'un parking de rabattement sur l'axe Mérignac – Martignas sur Jalles pour faciliter l'intermodalité voiture – navettes collectives* »

Réponse du maître d'ouvrage :

Ces trois observations 2°, 3° et 4° rejoignent les recommandations formulées par la commission d'enquête dans son avis. Bordeaux Métropole y répond de manière détaillée dans le paragraphe suivant.

La commune de Pessac, invitée le 14 février 2018 par le Préfet de la Gironde à délibérer dans un délai de deux mois sur les incidences environnementales du projet, ne s'est pas prononcée.

- **L'avis de la commission d'enquête**

La commission d'enquête, dans son rapport et ses avis, formule un avis favorable à la Déclaration d'utilité publique (DUP) relative au projet d'amélioration de la desserte en transport en commun de la zone aéroportuaire de Mérignac en formulant quatre recommandations :

1° « que soit étudiée la possibilité de créer une station supplémentaire de tramway en extra rocade prenant en compte l'opération 45^{ème} parallèle »

Réponse du maître d'ouvrage :

Au regard des demandes formulées par de nombreux contributeurs lors de l'enquête publique pour que la zone hôtelière soit desservie par une station supplémentaire en extra-rocade d'une part, de l'avis de la Commune de Mérignac et de la recommandation de la commission d'enquête d'autre part, Bordeaux Métropole s'engage à réaliser une cinquième station dans le secteur extra-rocade.

Les études détaillées du projet devront préciser l'implantation des stations dans ce secteur. Le principe de cette station supplémentaire est de desservir la zone hôtelière ainsi que l'opération 45^{ème} parallèle. L'insertion d'une cinquième station, entre le terminus « Aéroport » et la station « Acacias » sur la ligne nécessite de repositionner cette dernière située dans le secteur extra-rocade, de sorte à garantir la meilleure accessibilité pour tous les usagers depuis et vers les stations, tout en optimisant les temps d'accès et de diffusion aux principaux pôles d'emploi, d'équipements et de services.

La réalisation d'une cinquième station ne modifie pas l'économie générale du projet. En effet, le coût d'investissement d'une cinquième station serait de l'ordre d'1,5 millions d'euros y compris acquisition foncière supplémentaire (soit 1,7 % du coût de projet). Par ailleurs, l'insertion de cette station se fera sur l'emprise du domaine public existant ou à venir compte tenu du busage déjà prévu des fossés en extra-rocade, il n'y a donc pas d'imperméabilisation supplémentaire. Enfin, l'allongement du temps de parcours à bord de la rame serait de l'ordre d'une minute. Cela serait compensé par la diminution des temps d'accès et de diffusion aux zones d'emplois et de services d'une part, et l'augmentation de la fréquentation d'autre part. En termes d'incidence de la dépense supplémentaire, les tests de sensibilité sur le coût d'investissement présentés dans le dossier d'enquête publique montrent que l'impact du coût d'investissement est considéré comme maîtrisé, c'est-à-dire que la valeur actualisée nette (VAN) resterait largement positive.

2° « que, compte tenu des problèmes foncier et juridique que va poser la réalisation du parc relais Acacias à l'emplacement prévu par le projet, soit étudiée la possibilité soit de le déplacer, soit d'envisager la construction d'un parc relais en ouvrage avec mutualisation éventuelle des usages en concertation avec les propriétaires impactés par son implantation »

Réponse du maître d'ouvrage :

Bordeaux Métropole s'engage à étudier, pour première solution, le déplacement du parc-relais de surface. Cette étude devra identifier les parcelles susceptibles d'accueillir un parc-relais répondant aux objectifs exposés dans le dossier d'enquête et confirmer techniquement et économiquement les possibilités d'insertion. A défaut de faisabilité de cette première solution, Bordeaux Métropole s'engage à étudier la faisabilité et les conditions de mise en œuvre d'un parc-relais en ouvrage, avec mutualisation éventuelle des usages, sous réserve d'un montage juridique et administratif conforme aux règles de la commande publique auxquelles la Métropole est assujettie.

En lien avec les propriétaires impactés, ces études devront confirmer :

- Les possibilités techniques et économiques d'insertion et de mutualisation des usages d'un parking en ouvrage sur les parcelles identifiées de NEXIMMO et de BNP Paribas ;
- Les montages administratifs et juridiques permettant à Bordeaux Métropole d'envisager la phase opérationnelle et de définir les modalités ultérieures d'exploitation.

Sans que l'une de ces hypothèses soit à retenir pour le moment, la mise en œuvre éventuelle de l'une d'elles ultérieurement nécessitera une évaluation préalable de ses éventuels impacts et l'engagement des procédures réglementaires spécifiques préalable à sa réalisation et son exploitation.

3° « que soit étudiée la possibilité de créer un arrêt supplémentaire du BNSP au Nord du futur giratoire Beaudésert/Aigle/Becquerel »

Réponse du maître d'ouvrage :

Bordeaux Métropole a bien noté l'intérêt de desservir la zone d'emplois autour de l'entrée nord du domaine aéroportuaire (desservant notamment la Direction Générale de l'Aviation Civile) et du parc Cadéra Nord.

Une station supplémentaire sur l'avenue de Beaudésert permet de réduire l'importante distance inter-arrêt entre « cœur Aéroparc » et « Aéroport » de 2,4 kilomètres à environ 1,4 kilomètre entre « cœur Aéroparc » et ce nouvel arrêt d'une part, et 1 kilomètre entre ce nouvel arrêt et « Aéroport » d'autre part. Cela reste donc compatible avec l'objectif d'une ligne à haut niveau de service, présentant un tracé direct et structurant, avec des distances inter-arrêt importantes de l'ordre du kilomètre.

Les études détaillées de conception devront préciser l'insertion de cet arrêt supplémentaire. Le principe d'une implantation de cet arrêt au nord du giratoire Beaudésert / Caroline Aigle / Becquerel permet de garantir la meilleure accessibilité piétonne.

La création d'un arrêt supplémentaire du bus performant peut se faire sur l'assiette du domaine public existant, de sorte qu'il n'y a pas d'acquisition foncière supplémentaire et donc pas ou très peu d'impact sur l'imperméabilisation supplémentaire. Le coût d'un arrêt du bus performant est de l'ordre de 100 000 euros, ce qui représente 0,1 % du coût d'investissement du projet. Un arrêt supplémentaire situé sur l'avenue de Beaudésert drainerait les employés du parc Cadéra nord et du domaine aéroportuaire, générant pour le bus performant une fréquentation supplémentaire. Cet arrêt supplémentaire, sans détour du tracé, augmenterait très légèrement le temps de parcours sur la ligne du fait du temps d'arrêt du bus permettant les montées et descentes des voyageurs à ce nouvel arrêt. L'impact sur la valeur actualisée nette est négligeable et resterait largement positive. Cette modification n'altère donc pas l'économie générale du projet.

4° « que soit étudié le passage du BNSP par l'avenue Marcel Dassault jusqu'au giratoire de l'arrêt Thalès »

Réponse du maître d'ouvrage :

Bordeaux Métropole comprend l'intérêt de desservir la zone d'emplois autour de Thalès, bien que cela semble contradictoire avec l'objectif d'une ligne à haut niveau de service, présentant un tracé direct et structurant, et une bonne vitesse commerciale.

En effet, un détour par l'avenue Marcel Dassault jusqu'au giratoire de l'arrêt Thalès générerait pour le bus performant :

- Un allongement de parcours non négligeable pour le bus performant en empruntant la nouvelle avenue Marcel Dassault de 1,3 km (soit +8%) en faisant demi-tour au giratoire devant le Campus Thalès.
- Un allongement du temps de parcours estimé à plus de 2 min (soit +5%) avec une vitesse moyenne de 40 km/h du fait de la présence de couloirs dédiés au covoiturage et au bus, mais sans compter les temps de montées et de descentes des voyageurs à ce nouvel arrêt.
- Un nombre de kilomètres parcourus supplémentaires et donc les surcoûts d'exploitation et de matériel roulant associés.

Toutefois, par délibération n°2018-675 du 30 novembre 2018, le Conseil de Bordeaux Métropole a approuvé un dispositif expérimental de renforcement de l'offre en transport en commun sur le secteur de l'Aéroparc. Ainsi, dès janvier 2019, une expérimentation sera menée sur la Lianes 11 au droit du Campus Thalès pour renforcer sa desserte en heures de pointe.

Bordeaux Métropole s'engage à tirer un bilan de cette expérimentation entre 6 mois et 1 an après la mise en place de ce nouveau dispositif, et à adapter, à l'occasion des réunions sectorielles, l'offre du réseau en conséquence.

Suivant le bilan dressé de cette expérimentation, plusieurs pistes pourront être étudiées, comme par exemple :

- Le terminus partiel de la Lianes 11 pourrait être réétudié et déplacé pour desservir ces entreprises.
- Des navettes privées cadencées mises en œuvre par les entreprises dans le cadre de l'élaboration de leur Plan de mobilité (PDM) pourraient également être préconisées.

Par ailleurs, sans que cette hypothèse soit à retenir pour le moment, le tracé du bus performant pourrait être modifié pour desservir ces entreprises. Dans ce cas, la mise en œuvre ultérieure de cette modification nécessitera une évaluation préalable de ses éventuels impacts et l'engagement des procédures réglementaires spécifiques visant à autoriser son exploitation.

Outre les recommandations formulées par la commission d'enquête et détaillées dans le paragraphe précédent, Bordeaux Métropole confirme les réponses apportées aux questions de la commission dans son procès-verbal (PV) de synthèse, et en particulier :

- **Sur la modification des accès :**

La modification des accès au magasin JouéClub par l'avenue de la Somme sera étudiée lors des études détaillées du projet, en concertation avec les riverains, compte tenu des contraintes d'insertion et de sécurité du tramway.

La modification des accès aux parcelles riveraines du futur barreau Ariane sera étudiée lors des études détaillées du projet, en concertation avec les riverains, compte tenu du fonctionnement des accès et de la sécurité des usagers et des employés.

- **Sur la circulation du bus performant sur la rocade :**

Il sera possible pour le bus performant d'utiliser la Bande d'arrêt d'urgence (BAU) lorsque la rocade sera saturée.

L'étude réalisée par l'Etat, gestionnaire de la rocade, confirme la faisabilité de cette solution. En effet, suite aux travaux de mise à 2x3 voies de la rocade, la largeur et la structure de la BAU sont déjà compatibles avec la circulation d'un bus. Cela nécessite des aménagements complémentaires marginaux qui peuvent être mis en œuvre dans un délai très court et à faible coût (40 000 euros environ).

Bien que les vitesses pratiquées sur la section de la rocade comprise entre les échangeurs 12 et 13 soient satisfaisantes et ne justifient pas, à ce jour, l'utilisation de la BAU, Bordeaux Métropole a bien noté les nombreuses contributions sur la garantie de performance du bus et, l'augmentation du trafic constaté en 2018 sur les sections de la rocade récemment mises en service à 2x3 voies.

Bordeaux Métropole s'engage donc à prendre l'attache des services de l'Etat pour mettre en œuvre, dans les plus brefs délais, les aménagements sur la BAU. Ces aménagements sont sans conséquence sur l'économie générale du projet.

Ainsi, les engagements pris par le maître d'ouvrage permettent de suivre les recommandations de la commission d'enquête et de répondre à certaines des remarques exprimées par les personnes intéressées lors de l'enquête publique. L'estimation du coût de la mise en œuvre de ces engagements est d'environ 1,9 millions d'euros, ce qui représente de l'ordre de 2 % du coût initial du projet, soit un montant global hors taxe de 90,15 millions d'euros. La mise en œuvre de ces engagements améliore l'offre de transport et les composantes du projet et ne présente pas ou très peu d'impact supplémentaire sur le plan environnemental.

Au final, il apparaît que l'intérêt général du projet n'est pas contestable, comme le confirme par ailleurs la commission d'enquête dans ses conclusions. En effet, les atteintes à la propriété privée, le coût financier et les inconvénients d'ordre social et environnemental qu'il comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'il représente.

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, notamment son article L5217-2 ;

VU le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et notamment ses articles L.1, L.110-1, L.122-1, L.122-5 et R.112-4 ;

VU le Code de l'environnement, et notamment les articles L.122-1 à L.122-14 et R.122-1 à R.122-27, L.123-1 à L.123-18, R.123-1 à R.123-27 et L.126-1 ;

VU le Code des transports, et notamment les articles L.1511-1 et suivants ;

VU le Plan Local d'Urbanisme de Bordeaux Métropole approuvé le 21 juillet 2006 et révisé le 16 décembre 2016 ;

VU le Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains et la Stratégie métropolitaine pour les mobilités adoptées par délibération n°2016-7 du 22 janvier 2016 ;

VU la délibération n°2014/0766 du 19 décembre 2014 par laquelle le Conseil de Bordeaux Métropole a défini les modalités de la concertation publique organisée conformément aux dispositions alors en vigueur de l'article L.300-2 du Code de l'environnement ;

VU la délibération n°2016/208 du 29 avril 2016 par laquelle le Conseil de Bordeaux Métropole a tiré le bilan de la concertation publique qui s'est déroulée du 23 février 2015 au 12 février 2016 inclus et a arrêté les principales caractéristiques du projet ;

VU l'avis des domaines sur la valeur vénale des biens à acquérir dans le cadre du projet, daté du 30 novembre 2017 ;

VU la délibération n°2017-780 du 22 décembre 2017 du Conseil de Bordeaux Métropole autorisant son Président à requérir l'organisation d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de Bordeaux Métropole ;

VU la lettre du 31 janvier 2018 par laquelle le Président de Bordeaux Métropole sollicite la formulation d'un avis par l'autorité environnementale sur l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête et l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à déclaration d'utilité publique et mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de Bordeaux Métropole ;

VU le dossier d'enquête publique unique constitué en application de l'article R.123-8 du Code de l'environnement et comprenant les pièces requises par l'article R.112-4 du Code de l'expropriation au titre de la déclaration d'utilité publique, l'article R.153.13 du Code de l'urbanisme au titre de la mise en compatibilité du document d'urbanisme ainsi qu'une étude d'impact, une évaluation environnementale et une évaluation socio-économique ;

VU le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du dossier relatif à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de Bordeaux Métropole qui s'est tenue le 20 mars 2018 et joint au dossier ;

VU les avis des Conseils municipaux des communes de Le Haillan et de Mérignac, intervenus respectivement les 28 mars et 6 avril 2018, ainsi que l'absence d'avis du Conseil municipal de la commune de Pessac, invités à se prononcer sur les incidences environnementales notables de l'opération sur le territoire communal, conformément aux articles L.122-1 et R.122-7 du Code de l'environnement, le 12 février 2018 ;

VU l'avis délibéré du Conseil général de l'environnement et du développement durable sur la desserte en transport en commun de l'aéroport de Bordeaux et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Bordeaux Métropole, adopté le 30 mai 2018 ;

VU les éléments de réponse à l'avis de l'autorité environnementale apportés le 31 juillet 2018 par Bordeaux Métropole et intégrés au dossier d'enquête ;

VU la décision en date du 20 août 2018 par laquelle le Président du Tribunal administratif de Bordeaux a désigné une Commission d'enquête ;

VU l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique en date du 24 août 2018 ;

VU le rapport et les avis de la commission d'enquête ;

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT QU'à l'issue de l'enquête publique relative au projet d'amélioration de la desserte en transport en commun de la zone aéroportuaire de Mérignac sur les communes de Pessac, Mérignac et Le Haillan, la Commission d'enquête a émis un avis favorable, en formulant quatre recommandations,

CONSIDERANT QUE le bilan de ce projet s'avère positif,

CONSIDERANT QU'au vu des résultats de l'enquête publique, et aux fins d'amélioration du projet, il y a lieu d'apporter les modifications suivantes au projet tel que présenté au dossier d'enquête publique :

- La création d'une station supplémentaire de tramway en extra rocade prenant en compte l'opération 45ème parallèle ;
- La création d'un arrêt supplémentaire du BNSP au Nord du futur giratoire Beaudésert/Aigle/Becquerel ;
- La modification du carrefour sur l'avenue Cassin en carrefour de type giratoire en intra-rocade ;

CONSIDERANT QUE ces modifications ne sont pas de nature à altérer l'économie générale du projet ;

CONSIDERANT QUE Bordeaux Métropole s'engage également, pour répondre à d'autres remarques formulées lors de l'enquête à :

- mener une étude de faisabilité pour déplacer le parc-relais, et à défaut de faisabilité de cette solution, de mener une étude de faisabilité d'un parc-relais en ouvrage pour mutualiser les usages avec les propriétaires impactés ;
- tirer le bilan entre 6 mois et 1 an après la mise en place de l'expérimentation menée sur la lignes 11, et à étudier et mettre en œuvre en conséquence les modifications de l'offre de transports en commun dans le cadre des réunions sectorielles ;
- prendre l'attache des services de l'Etat pour mettre en œuvre, dans les plus brefs délais, les aménagements sur la bande d'arrêt d'urgence de la rocade.

DECIDE

Article 1 : de mettre en œuvre les engagements pris par notre établissement en matière de mesures d'évitement, de réduction ou de compensation (ERC) des impacts sur l'environnement du projet d'amélioration de la desserte en transports en commun de la zone aéroportuaire.

Article 2 : d'approuver les modifications du projet, d'engager les procédures nécessaires à leur réalisation, et d'approuver l'augmentation associée du coût de projet d'environ 1,9 millions d'euros, telles que décrites comme suit et qui n'altèrent pas l'économie générale du projet :

- Modification du carrefour Euler / Cassin / Newton en carrefour de type giratoire ;
- Ajout d'une cinquième station de tramway dans le secteur extra-rocade ;
- Ajout d'une station supplémentaire du bus performant sur l'avenue de Beaudésert.

Article 3 : de mettre en œuvre les engagements suivants pris par notre établissement en réponse aux avis des collectivités territoriales, aux contributions de l'enquête publique et aux recommandations de la commission d'enquête :

- Mener une étude de faisabilité pour déplacer le parc-relais, et à défaut de faisabilité de cette solution, de mener une étude de faisabilité d'un parc-relais en ouvrage pour mutualiser les usages avec les propriétaires impactés ;
- Tirer le bilan entre 6 mois et 1 an après la mise en place de l'expérimentation menée sur la lignes 11, et à étudier et mettre en œuvre en conséquence les modifications de l'offre de transports en commun dans le cadre des réunions sectorielles ;
- Prendre l'attache des services de l'Etat pour mettre en œuvre, dans les plus brefs délais, les aménagements sur la bande d'arrêt d'urgence de la rocade.

Article 4 : de déclarer que le projet d'amélioration de la desserte en transports en commun de la zone aéroportuaire de Mérignac tel que modifié à l'article 2 est d'intérêt général.

Article 5 : d'autoriser Monsieur le Président :

- à solliciter Monsieur le Préfet pour la Déclaration d'utilité publique (DUP) du projet tel que déclaré d'intérêt général.

- à accomplir toutes les formalités et à signer tous actes nécessaires à l'exécution du projet d'amélioration de la desserte en transports en commun de la zone aéroportuaire de Mérignac.

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

Abstention : Monsieur JAY;

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 25 janvier 2019

REÇU EN PRÉFECTURE LE : 29 JANVIER 2019	Pour expédition conforme, le Vice-président, Monsieur Michel LABARDIN
PUBLIÉ LE : 29 JANVIER 2019	