

	<b>EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE</b>	<i>Délibération</i>
	<b>Séance publique du 12 juillet 2019</b>	<b>N° 2019-420</b>

Convocation du 5 juillet 2019

Aujourd'hui vendredi 12 juillet 2019 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Patrick BOBET, Président de Bordeaux Métropole.

**ETAIENT PRESENTS :**

M. Patrick BOBET, M. Alain ANZIANI, M. Nicolas FLORIAN, M. Emmanuel SALLABERRY, Mme Christine BOST, M. Michel LABARDIN, M. Jean-François EGRON, M. Jacques MANGON, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Patrick PUJOL, Mme Anne-Lise JACQUET, M. Fabien ROBERT, Mme Claude MELLIER, Mme Agnès VERSEPUY, M. Michel DUCHENE, Mme Brigitte TERRAZA, M. Jean TOUZEAU, Mme Anne WALRYCK, M. Dominique ALCALA, M. Max COLES, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Véronique FERREIRA, M. Michel HERITIE, Mme Andréa KISS, M. Kévin SUBRENAT, M. Jean-Pierre TURON, Mme Josiane ZAMBON, Mme Emmanuelle AJON, Mme Cécile BARRIERE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Maribel BERNARD, M. Jacques BOUTEYRE, Mme Anne BREZILLON, M. Nicolas BRUGERE, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Alain CAZABONNE, M. Didier CAZABONNE, M. Gérard CHAUSSET, Mme Brigitte COLLET, Mme Emmanuelle CUNY, M. Jean-Louis DAVID, M. Yohan DAVID, Mme Nathalie DELATTRE, M. Stéphan DELAUX, M. Arnaud DELLU, Mme Laurence DESSERTINE, M. Gérard DUBOS, Mme Michèle FAORO, M. Vincent FELTESSE, M. Marik FETOUH, M. Jean-Claude FEUGAS, Mme Florence FORZY-RAFFARD, M. Philippe FRAILE MARTIN, Mme Magali FRONZES, M. Guillaume GARRIGUES, M. Max GUICHARD, M. Jacques GUICHOUX, M. Jean-Pierre GUYOMARC'H, M. Daniel HICKEL, M. Pierre HURMIC, Mme Dominique IRIART, Mme Laetitia JARTY-ROY, M. François JAY, M. Franck JOANDET, Mme Conchita LACUEY, Mme Anne-Marie LEMAIRE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Eric MARTIN, M. Jacques PADIE, Mme Arielle PIAZZA, M. Michel POIGNONEC, Mme Dominique POUSTYNNIKOFF, M. Benoît RAUTUREAU, Mme Marie RECALDE, Mme Karine ROUX-LABAT, M. Alain SILVESTRE, Mme Gladys THIEBAULT, Mme Anne-Marie TOURNEPICHE, M. Serge TOURNERIE, Mme Elisabeth TOUTON, M. Thierry TRIJOLET, Mme Marie-Hélène VILLANOVE.

**EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:**

M. Christophe DUPRAT à M. Michel LABARDIN  
M. Franck RAYNAL à M. Eric MARTIN  
M. Jean-Jacques PUYOBRAU à Mme Conchita LACUEY  
M. Alain TURBY à Mme Zeineb LOUNICI  
M. Michel VERNEJOUL à Mme Andréa KISS  
M. Erick AOUIZERATE à M. Jean-Pierre GUYOMARC'H  
Mme Odile BLEIN à M. Max GUICHARD  
Mme Isabelle BOUDINEAU à M. Arnaud DELLU  
M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE à Mme Brigitte TERRAZA  
Mme Anne-Marie CAZALET à Mme Maribel BERNARD  
Mme Chantal CHABBAT à M. Guillaume GARRIGUES  
Mme Solène CHAZAL-COUCAUD à Mme Elisabeth TOUTON  
Mme Michèle DELAUNAY à M. Vincent FELTESSE  
Mme Martine JARDINE à Mme Michèle FAORO  
M. Bernard JUNCA à Mme Dominique POUSTYNNIKOFF  
M. Marc LAFOSSE à Mme Dominique IRIART  
M. Bernard LE ROUX à M. Alain ANZIANI  
M. Pierre LOTHAIRE à Mme Marie-Hélène VILLANOVE  
Mme Emilie MACERON-CAZENAVE à Mme Gladys THIEBAULT  
M. Thierry MILLET à M. Dominique ALCALA  
M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM à M. Philippe FRAILE MARTIN  
Mme Christine PEYRE à Mme Cécile BARRIERE

**EXCUSE(S) :**

Mme Marie-Christine BOUTHEAU.

**PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :**

Mme Marie RECALDE à M. Thierry TRIJOLET jusqu'à 10h30  
M. Jean-Louis DAVID à M. Nicolas BRUGERE à partir de 10h15  
M. Alain CAZABONNE à M. Didier CAZABONNE à partir de 10h30  
Mme Emmanuelle AJON à Mme Christine BOST à partir de 11h00  
Mme Anne-Lise JACQUET à M. Kévin SUBRENAT à partir de 11h00  
Mme Laurence DESSERTINE à Mme Magali FRONZES à partir de 11h10  
Mme Karine ROUX-LABAT à M. Daniel HICKEL jusqu'à 11h25  
Mme Florence FORZY-RAFFARD à Mme Anne BREZILLON à partir de 11h35  
M. Jean-François EGRON à M. Jean TOUZEAU à partir de 12h00  
M. Michel HERITIE à Mme Josiane ZAMBON à partir de 12h00  
M. Alain SILVESTRE à M. Benoît RAUTUREAU à partir de 12h00  
Mme Nathalie DELATTRE à M. Yohan DAVID à partir de 12h00  
M. Jacques GUICHOUX à M. Serge TOURNERIE à partir de 12h15  
Mme Emmanuelle CUNY à Mme Brigitte COLLET à partir de 12h15

**EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :**

**LA SEANCE EST OUVERTE**

	<b>Conseil du 12 juillet 2019</b>	<b>Délibération</b>
	Direction générale Mobilité  <b>Direction des infrastructures et des déplacements</b>	<b>N° 2019-420</b>

---

**Transports en commun - Amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) - Instauration d'un périmètre de prise en considération - Approbation - Décision - Autorisation**

---

Monsieur Michel LABARDIN présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

1. Contexte de la présente délibération

Par délibération n° 2018-794 en date du 21 décembre 2018 concernant l'ouverture de la concertation publique du projet d'amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS), les objectifs suivants du projet ont été approuvés :

- Renforcer le lien entre le Centre Hospitalier universitaire Pellegrin, les campus universitaires et les quartiers politique de la ville Thouars et Barthez-Malartic ;
- Interconnecter les grands réseaux structurants de transports en commun urbain (tramways A et B) pour favoriser les correspondances en dehors de l'hyper centre de Bordeaux ;
- Renforcer la complémentarité entre les réseaux de transport urbain et ferroviaire par la desserte de la halte de la Médoquine dès sa réouverture ;
- Permettre un rabattement des voitures et encourager au report modal par la création de parcs-relais à proximité des grands axes routiers, notamment pour les pendulaires empruntant la porte d'accès sud de l'agglomération tels que les habitants de la Communauté de communes de Montesquieu ;
- Rétablir ou conforter les itinéraires modes doux le long de ce projet et faciliter les déplacements de proximité vers les équipements desservis, et en particulier les équipements de commerce, de loisirs, de paysages, et les polarités des quartiers politique de la ville Thouars et Barthez-Malartic ;
- Présenter une efficacité économique et des coûts compatibles avec les capacités financières de Bordeaux Métropole tant en investissement qu'en exploitation

En l'état des réflexions de Bordeaux Métropole (Cf. annexe ci-jointe), plusieurs solutions alternatives peuvent être proposées à la concertation. Le projet aurait comme point de départ un secteur situé à proximité du CHU, voire des boulevards.

Les hypothèses de tracé sont principalement situées dans un fuseau autour de l'actuel tracé de la Lianes 8+ :

- En mode tramway, le projet consisterait en une liaison jusqu'au quartier de Talence Thouars, assortie d'un rabattement bus de qualité entre le quartier Malartic et le futur terminus du tramway.
- En mode BHNS, le projet consisterait en une liaison jusqu'à Gradignan Malartic avec un potentiel terminus partiel situé à Talence Thouars.

Dans ces hypothèses, il présenterait un tracé de l'ordre de 6 km entre CHU Pellegrin et Talence Thouars et environ 2,5 km entre Talence Thouars et Gradignan Barthez-Malartic.

Un ou plusieurs parcs-relais pourraient être proposés pour encourager au rabattement et au report modal.

## 2. L'instauration d'un périmètre de prise en considération

Il est possible que le projet de développement du réseau de transports en commun vienne impacter certaines parcelles situées le long du corridor qui sera retenu à l'issue de la concertation et des études pilotées par la direction générale des mobilités.

Il s'avère en conséquence opportun d'instaurer un périmètre de prise en considération le long des diverses hypothèses de tracé, afin de pouvoir éventuellement surseoir à statuer sur les demandes d'autorisation d'urbanisme susceptibles de compromettre ou de rendre plus onéreuse la réalisation du projet.

Ce périmètre est défini en considérant une parallèle à 100 m de part et d'autre de l'emprise projetée du tracé du Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) tel que figurant sur le plan annexé.

Ce périmètre sera reporté dans les annexes du Plan local d'urbanisme approuvé par délibération du conseil de la Métropole en date du 16 décembre 2016.

## 3. Publicité et effets de la délibération instaurant le périmètre de prise en considération

Le sursis à statuer ne peut être prononcé que si la décision de prise en considération a été publiée avant le dépôt de la demande d'autorisation.

Conformément à l'article R424-24 du Code de l'urbanisme, la décision de prise en considération de la mise à l'étude de ce projet de travaux publics sera affichée pendant un mois au siège de Bordeaux Métropole compétente en matière de Plan local d'urbanisme et, dans les mairies des communes membres concernées à savoir : Bordeaux, Talence, Gradignan et Villenave d'Ornon,

Une mention de cet affichage sera insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département.

Chacune de ces formalités de publicité mentionnera le ou les lieux où le dossier pourra être consulté.

La décision de prise en considération produira ses effets juridiques, dès l'exécution de l'ensemble des formalités prévues ci-dessus, la date à prendre en compte pour l'affichage étant celle du premier jour où il est effectué.

La décision de prise en considération cesse de produire effet si, dans un délai de dix ans, à compter de son entrée en vigueur, l'exécution des travaux publics ou la réalisation de l'opération d'aménagement n'a pas été engagée.

Lorsqu'une décision de sursis à statuer est intervenue, les propriétaires des terrains auxquels a été opposé le refus d'autorisation de construire ou d'utiliser le sol peuvent mettre en demeure la collectivité ou le service public qui a pris l'initiative du projet de procéder à l'acquisition de leur terrain dans les conditions et délai mentionnés aux articles L.230-1 et suivants du Code de l'urbanisme.

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

### **Le Conseil de Bordeaux Métropole**

**VU** l'article L5217-2 du Code général des collectivités territoriales,

**VU** le Code de l'urbanisme, notamment ses articles L424-1-2° et R424-24 du Code de l'urbanisme,

**VU** la délibération n° 2018-794 en date du 21 décembre 2018 concernant l'ouverture de la concertation publique, relative à l'amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS)

**VU** le Plan local d'urbanisme approuvé par délibération du Conseil de la Métropole en date du 16 décembre 2016,

**ENTENDU** le rapport de présentation,

**CONSIDERANT** la nécessité d'instaurer un périmètre de prise en considération le long des différentes hypothèses de tracés du projet d'amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un TCHNS et ce, afin de permettre de surseoir à statuer sur des demandes d'autorisation d'urbanisme susceptibles de compromettre ou de rendre plus onéreuse la réalisation du projet,

### **DECIDE**

**Article 1** : d'approuver l'instauration d'un périmètre de prise en considération au titre de l'article L424- 1 2° du Code de l'urbanisme sur le territoire défini sur le plan annexé permettant d'opposer un sursis à statuer pour le projet d'amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un TCHNS.

**Article 2** : d'autoriser Monsieur le Président à engager toutes les formalités nécessaires à l'exécution de la présente délibération dont notamment les procédures de publicité du présent acte et de mise à jour du Plan local d'urbanisme.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à la majorité.

Contre : Monsieur JAY

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 12 juillet 2019

<b>REÇU EN PRÉFECTURE LE :</b> <b>15 JUILLET 2019</b>	Pour expédition conforme,
<b>PUBLIÉ LE :</b> <b>15 JUILLET 2019</b>	le Vice-président,
	Monsieur Michel LABARDIN

# 1. Présentation générale



## Préambule

Approuvée par le conseil métropolitain lors de sa séance du 22 janvier 2016, la stratégie métropolitaine des mobilités plaçait comme axe central du plan d'actions de la Métropole, le Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM).

Les études opérationnelles qui avaient été réalisées depuis 2014 en ayant démontré le potentiel élevé, la liaison Gradignan – Talence – Bordeaux – Cenon figurait en bonne place au sein de ce SDODM.

Il actait ainsi la poursuite des études opérationnelles sur ce dossier, et ce sur deux volets :

- Une étude complète d'optimisation de la liaison visant à en optimiser les coûts et à en maximiser le bilan socio-économique ;
- Une étude sur le plan de circulation sur les boulevards.

L'intérêt de cette liaison a, par la suite, été à nouveau confirmé par la délibération N°2017-20, approuvée par le conseil métropolitain lors de sa séance du 27 janvier 2017. Cette délibération actait le lancement d'études complémentaires.

Or, il s'avère que ces études de niveau plus avancé ont démontré la grande difficulté à intégrer sur les boulevards un Transport en commun à haut Niveau de service (TCHNS) structurant, que ce soit un tramway ou un Bus à haut niveau de service (BHNS). Les conséquences seraient en effet trop lourdes sur la circulation, avec une augmentation forte de la congestion due à un rétrécissement à une seule voie de circulation pour les véhicules légers. En termes d'insertion, un tel projet nécessiterait en outre de couper de nombreux arbres, de supprimer un nombre significatif de places de stationnement et de se contenter d'aménagements peu qualitatifs pour les modes doux, non cohérents avec les ambitions très élevées de la Métropole en la matière.

*Une synthèse des études antérieures menées entre 2014 et 2018 est ici portée à la connaissance du public dans la présente notice explicative.*

La poursuite de ce projet ne semble donc plus possible sous la forme initialement prévue.

Pour autant, le renforcement du maillage territorial du réseau structurant de transport, et l'amélioration de la desserte du campus et du secteur sud-ouest de l'agglomération restent des enjeux de mobilité prioritaires pour la métropole.

Cette amélioration est envisagée suivant deux vecteurs, reposant sur des objectifs de desserte et des rayons d'attraction bien distincts :

- D'une part, le raccordement direct de la commune de Gradignan et de ses grands équipements au réseau structurant, en renforçant la desserte du Campus universitaire ;
- D'autre part, l'amélioration de la desserte des quartiers « politique de la ville » de Thouars à Talence et de Barthez-Malartic à Gradignan.

Ces deux projets peuvent coexister de manière indépendante et remplir le rôle pour lequel ils sont chacun envisagés.

En conséquence, notre établissement envisage l'amélioration de la desserte des quartiers « politique de la ville » de Thouars à Talence et de Barthez-Malartic à Gradignan par un transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) entre le CHU Pellegrin, Talence Thouars et Gradignan Malartic, principalement sur le fuseau aujourd'hui desservi par la Lianes 8+, selon différentes solutions alternatives, notamment le mode tramway ou le mode Bus à haut niveau de service (BHNS).



En parallèle, de manière complémentaire par rapport aux enjeux portés par la stratégie mobilité et le SDODM, une autre concertation sera organisée sur un projet d'amélioration de la desserte du campus et du centre-ville de Gradignan par l'extension du réseau de tramway, liaison visant également à servir de point d'accès à l'agglomération pour les collectivités limitrophes telles que la Communauté de communes de Jalles Eau Bourde, et les secteurs du bassin d'Arcachon et du nord des Landes.

A l'issue de ces phases de concertation, et en tenant compte des enrichissements qui seront apportés par la consultation du public, Bordeaux Métropole pourra le cas échéant mettre en cohérence le SDODM pour le territoire concerné.

### Contexte et enjeux du projet

Les communes de Gradignan, Talence et Villenave d'Ornon comptent parmi les territoires métropolitains à enjeux de premier ordre. Elles sont composées d'un important bassin universitaire et d'écoles supérieures, ainsi que plusieurs pôles d'emplois et d'habitats majeurs. Ce secteur représente une population cumulée de plus de 100 000 habitants, ainsi qu'une population étudiante actuelle de près de 60 000 personnes en forte croissance. Le territoire comporte en outre deux quartiers ciblés politique de la ville représentant une population cumulée d'environ 5 000 habitants. Le quartier de Thouars fait également l'objet d'un projet de requalification en cours de réalisation.

En complément, ces communes constituent la porte d'accès sud à l'agglomération bordelaise, notamment pour les habitants de la Communauté de communes de Montesquieu.

En conséquence, la demande de déplacement de ces territoires vers et depuis le centre de l'agglomération et le campus est forte. Or, aujourd'hui, la mobilité dans l'ensemble du secteur est entravée par la situation du réseau routier. La qualité de vie des riverains et des habitants en pâtit.

Ce territoire doit nécessairement être doté d'une offre complémentaire et efficace de transports publics structurants, facilitant l'accès à ces centralités d'enseignement, économiques et urbaines qui, en étant reliée aux grands axes du réseau de transport en commun de l'agglomération, y compris le réseau ferroviaire régional, permet de densifier la desserte du territoire.

En effet, en date du 9 novembre 2018, Bordeaux Métropole a réaffirmé son souhait de renforcer la complémentarité entre les réseaux de transport urbain et ferroviaire et en conséquence, sa demande auprès de SNCF Réseau de réouverture de la halte de la Médoquine à Talence.

Ce projet devra proposer une offre de transport public massive et attractive, permettant également un rabattement des voitures par la création de parcs-relais à proximité des grands axes routiers.

*Un diagnostic de l'état existant est joint à la présente notice (Document « Notice explicative – Diagnostic de l'état existant »).*



## Les objectifs du projet

Afin de répondre aux enjeux identifiés sur ce territoire métropolitain et rappelés ci-dessus, il vous est proposé de retenir pour le projet les objectifs suivants :

- Renforcer le lien entre le CHU Pellegrin, les campus universitaires et les quartiers politique de la ville Thouars et Barthez-Malartic ;
- Interconnecter les grands réseaux structurants de transports en commun urbain (tramways A et B) pour favoriser les correspondances en dehors de l'hyper centre de Bordeaux ;
- Renforcer la complémentarité entre les réseaux de transport urbain et ferroviaire par la desserte de la halte de la Médoquine dès sa réouverture
- Permettre un rabattement des voitures et encourager au report modal par la création de parcs-relais à proximité des grands axes routiers, notamment pour les pendulaires empruntant la porte d'accès sud de l'agglomération tels que les habitants de la Communauté de communes de Montesquieu;
- Rétablir ou conforter les itinéraires modes doux le long de ce projet et faciliter les déplacements de proximité vers les équipements desservis, et en particulier les équipements de commerce, de loisirs, de paysages, et les polarités des quartiers politique de la ville Thouars et Barthez-Malartic
- Présenter une efficacité économique et des coûts compatibles avec les capacités financières de Bordeaux Métropole tant en investissement qu'en exploitation.

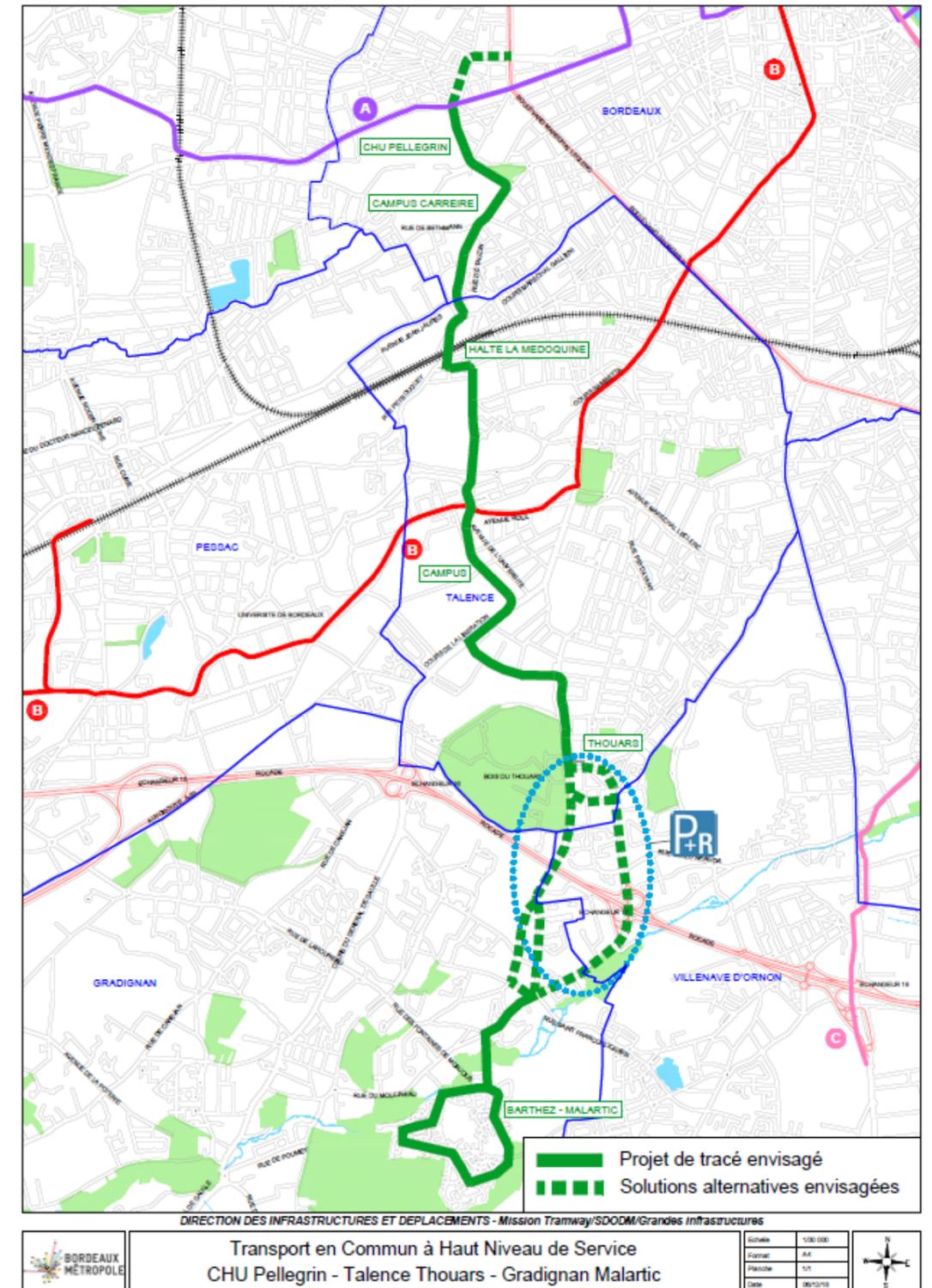
## Le projet et ses hypothèses de tracés

En l'état des réflexions de Bordeaux Métropole, plusieurs solutions alternatives peuvent être proposées.

Le projet aurait comme point de départ un secteur situé à proximité du CHU, voire des boulevards.

Les hypothèses de tracé sont principalement situées dans un fuseau autour de l'actuel tracé de la Lianes 8+ :

- En mode tramway, le projet consisterait en une liaison jusqu'au quartier de Talence Thouars, assortie d'un rabattement bus de qualité entre le quartier Malartic et le futur terminus du tramway.
- En mode BHNS, le projet consisterait en une liaison jusqu'à Gradignan Malartic avec un potentiel terminus partiel situé à Talence Thouars.



Dans ces hypothèses, il présenterait un tracé de l'ordre de 6 km entre CHU Pellegrin et Talence Thouars et environ 2,5 km entre Talence Thouars et Gradignan Barthez-Malartic.

Un ou plusieurs parcs-relais pourraient être proposés pour encourager au rabattement et au report modal.

### Le dispositif de concertation mis en place

L'article L.103-2 du Code de l'urbanisme fait obligation aux maîtres d'ouvrage publics de délibérer sur les objectifs poursuivis ainsi que sur les modalités d'une concertation associant la population pendant l'élaboration des projets relevant de leur compétence de nature à modifier de façon substantielle leur cadre de vie. Cette obligation concerne notamment la réalisation d'investissements routiers dans une partie urbanisée d'une commune ainsi que les travaux générant la création ou l'extension de « gares » d'un montant supérieur à 1,9 million d'euros (article R.103-1 du Code de l'urbanisme).

La concertation ainsi ouverte sur ce projet concerne les communes de Bordeaux, Gradignan, Pessac, Talence et Villenave d'Ornon.

Les modalités de cette concertation sont les suivantes :

Un dossier de présentation du projet et un registre de concertation seront respectivement déposés :

- aux mairies de Bordeaux, Gradignan, Pessac et Talence,
- et à la direction Tramway/SDODM/Grandes Infrastructures de la direction générale Mobilités de Bordeaux Métropole,

où ils pourront être consultés par le public, aux jours et heures d'ouverture de leurs bureaux, en vue de recevoir les observations ou suggestions éventuelles de la population.

Le dossier de présentation mis à disposition du public au tout début de la concertation comporte notamment :

- Un plan de situation ;
- Un plan du périmètre d'intervention ;
- Une notice explicative rappelant synthétiquement les enjeux liés au projet, les objectifs poursuivis, les caractéristiques principales, un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement ;
- Un registre de concertation.

La concertation sera également ouverte sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole (<https://participation.bordeaux-metropole.fr/>), lequel comportera les mêmes éléments que les registres papier et mettra à disposition du public un registre électronique.

Il est prévu d'organiser deux séries de réunions publiques en liaison avec les communes pendant cette concertation. Y seront présentés les objectifs, enjeux et éléments du projet. Les documents alors diffusés seront portés à la connaissance du public par une insertion dans les dossiers papier et numérique.



Un ou plusieurs documents pourront également être versés pendant cette période pour alimenter et enrichir la concertation, notamment si des études complémentaires venaient à être menées. Le public sera tenu informé du versement de ces compléments via une information sur le site internet de la participation et un avis d'affichage en mairie.



## 2. Synthèse des études antérieures



## Préambule

La desserte du CHU Pellegrin, des campus universitaires et de Talence Thouars par un Transport en Commun à Haut Niveau de Service (TCHNS) est un long parcours de diagnostic et d'études.

Quatre séries d'études ont ainsi été réalisées entre 2012 et aujourd'hui. Ces études successives ont été nécessaires avant de parvenir au projet aujourd'hui présenté à la concertation publique. Nous résumons ci-après ce parcours, qui après avoir envisagé, analysé et soupesé de nombreuses hypothèses et options, conduit à présent à une solution dont le programme a été redéfini et optimisé tel qu'il se présente à cette concertation.

## Les études de faisabilité du SDODM (2012-2014)

Dès 2011, parmi les axes de desserte à fort potentiel identifiés dans le Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains (SDODM) et qui devaient faire l'objet d'études plus approfondies, figurait **l'axe de desserte Gradignan – Talence campus – Bordeaux CHU Pellegrin**. Cette liaison offrait la perspective de créer un lien entre deux lignes de tramway existantes et d'améliorer les possibilités de correspondance.

La desserte du CHU Pellegrin, des campus universitaires et de Talence Thouars a ainsi, pour la première fois, été étudiée dans le cadre des études de faisabilité du SDODM entre 2012 et début 2014 (*lot 4 : desserte Gradignan – Talence – Bordeaux CHU Pellegrin*). La ligne apparaît en vert sur la carte ci-contre, qui montre l'ensemble des lots étudiés dans le cadre des études de faisabilité du SDODM.

Au cours de cette étude, la ligne envisagée reliait alors Gradignan à l'hôpital Pellegrin, en passant par le campus universitaire. Elle permettait ainsi une correspondance avec la ligne B à « Arts et Métiers », et avec la ligne A à « Hôpital Pellegrin ». Sur la commune de Talence, le tracé contournait le bois de Thouars afin de desservir le quartier de Thouars, ciblé « politique de la ville ». Une variante envisageait également un passage direct par le cours de la Libération.

Le potentiel de cette ligne, estimé à 20 000 voyageurs par jour, était cependant trop faible pour justifier le coût élevé de la ligne, alors évalué à environ 240 M€ d'investissement pour 11,7 km de ligne en mode tramway.

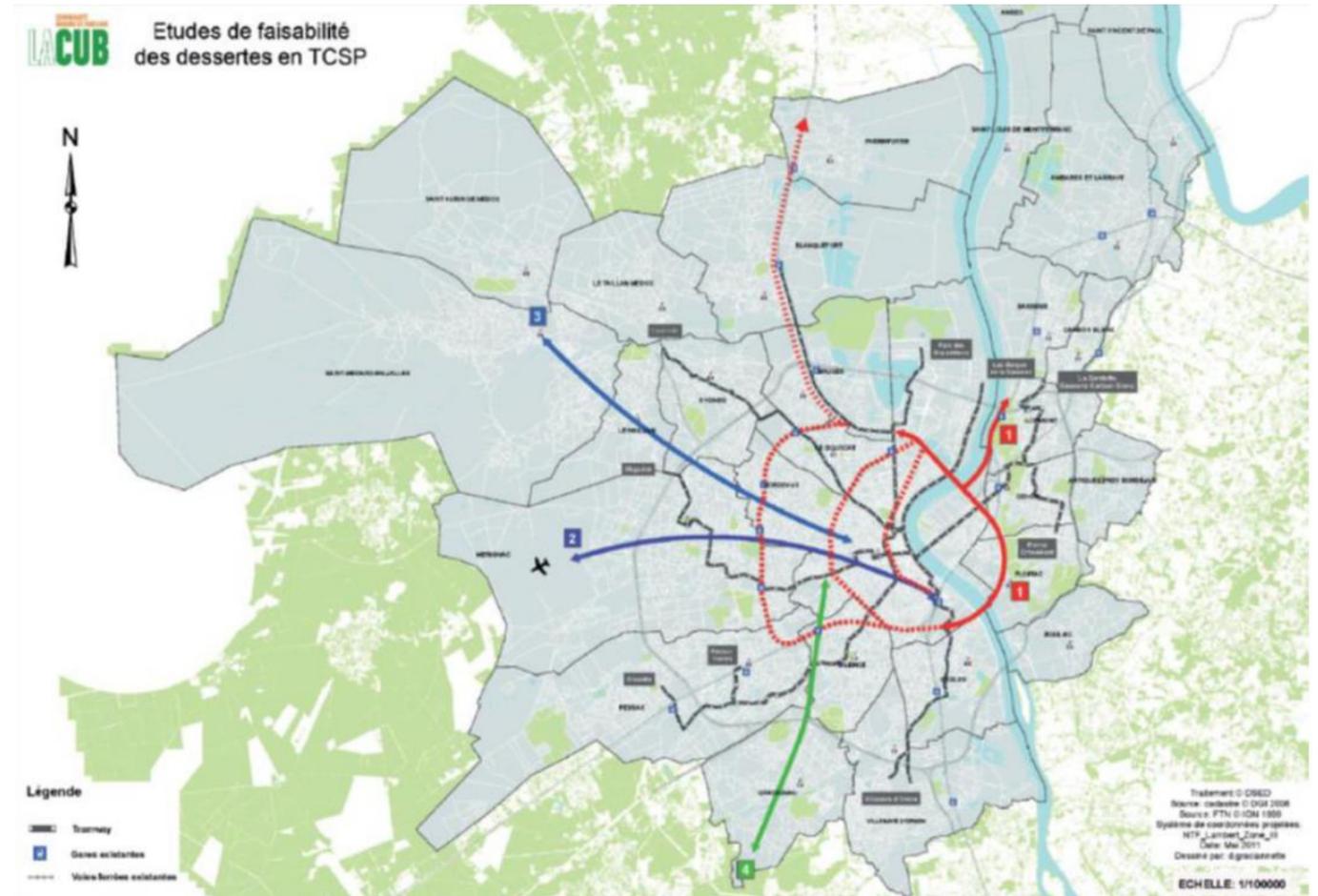


Figure 1 : Les 4 lots des études de faisabilité du SDODM (2011)



Classiquement, les grands projets d'infrastructure de transport font l'objet d'une évaluation socio-économique. Les bilans monétarisés, qui se traduisent au travers de l'indicateur synthétique **Valeur Actualisée Nette Socio-économique (VAN-SE)**, sont une des composantes de l'évaluation socio-économique permettant de juger de l'intérêt d'un projet. S'il s'agit d'un élément important d'information du décideur, l'ensemble des critères d'appréciation qualitative et quantitative d'un projet le sont également. La VAN-SE correspond à la somme actualisée des coûts (ou inconvénients) et des avantages du projet sur toute sa durée de vie. Les avantages, qui sont souvent non monétaires (gains de temps, réduction de la pollution, etc.) sont monétarisés, c'est-à-dire qu'on leur donne une valeur financière sur la base d'une méthodologie définie par l'Etat. Une VAN-SE positive signifie que les gains du projet évalués sont plus importants que les coûts. La ligne Gradignan-Pellegrin en tramway présentait une VAN-SE très largement négative.

La ligne apparaît en jaune sur la carte ci-contre, qui montre l'ensemble des tracés envisagés suite aux études de faisabilité du SDODM en 2014.

Les enseignements principaux de ces études de faisabilité étaient :

- Une étude différenciée par ligne ne permet pas de bénéficier d'un « effet réseau » et d'optimiser le potentiel de clientèle. Le choix des tracés et des modes devait donc être réinterrogé selon une approche globale de l'organisation et de l'articulation des lignes et non selon une approche distincte par ligne ;
- Dans cette organisation radiale, les potentiels de voyageurs (tronçons de ligne les plus chargés) sont essentiellement situés en intra-rocade ;
- L'organisation des points d'interconnexion des lignes de tramway en hypercentre contribue, d'une part, à maximiser le potentiel sur l'offre de destination et génère, d'autre part, des temps de parcours particulièrement longs engendrant une saturation des lignes ;
- L'hypothèse d'une ligne en transport en commun en site propre (TCSP) sur les boulevards induit une réorganisation globale des flux de déplacements tous modes sur la métropole et notamment en intra-rocade.

Ces premières études ayant donc abouti à des résultats insuffisants sur la liaison Gradignan – Bordeaux CHU Pellegrin (environ 20 000 voyageurs par jour) mais également sur une autre ligne, la ligne circulaire des boulevards (environ 40 000 voyageurs par jour), une nouvelle étude a été conduite afin d'optimiser le schéma global du réseau.

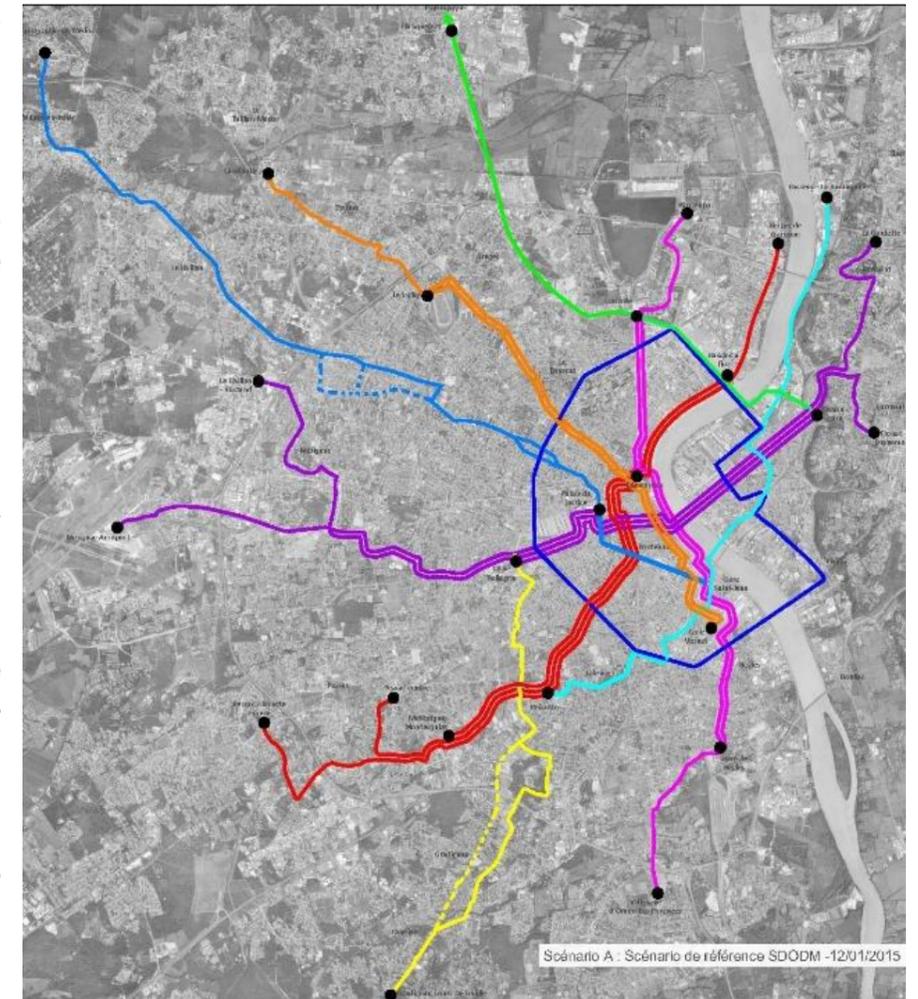


Figure 2 : Schéma initial du SDODM suite aux études de faisabilité (2014)



## L'étude d'optimisation du réseau de transport en commun en site propre (2014-2015)

En conséquence, une nouvelle étude a été menée entre 2014 et 2015 (*Etudes pré-opérationnelles pour l'optimisation du réseau de TCSP – Transports en Commun en Site Propre*) afin de réfléchir à l'articulation du réseau, c'est-à-dire à l'agencement des lignes souhaitées et identifiées dans le SDODM pour les rendre les plus efficaces possible.

Deux objectifs étaient clairement recherchés :

- Développer un réseau de TCSP maillé et interconnecté afin d'accroître les possibilités de connexion entre les lignes (les relier aussi avec les autres modes comme le ferroviaire et l'interurbain) et répondre au déficit du réseau actuel en termes de liaisons circulaires ;
- Définir la meilleure organisation des futures lignes de TCSP afin d'optimiser leur potentiel de voyageurs.

Contrairement aux études de faisabilité du SDODM, qui avaient étudié chaque tracé potentiel séparément, l'étude d'optimisation du réseau de TCSP a pris en compte l'ensemble du réseau cible à l'horizon 2025. 20 scénarios d'agencement de lignes ont été ainsi considérés, en s'autorisant pour certains de modifier le réseau de tramway existant.

Ainsi, la desserte des boulevards, initialement prévue avec la réalisation d'une seule ligne circulaire, a été modifiée en proposant le prolongement des lignes radiales sur les différentes sections des boulevards.

A l'issue de l'étude, le scénario B présenté ci-contre a été retenu. Ce schéma prévoyait **une nouvelle ligne Gradignan-Talence-Bordeaux-Cenon via les boulevards** (en jaune). La nouvelle ligne ainsi formée, longue de 20 km environ, associait plusieurs barreaux essentiels en matière de demande de déplacements (la traversée de la Garonne par le pont Chaban-Delmas, la desserte des boulevards, le lien entre le CHU Pellegrin et les universités), tout en offrant des possibilités de correspondances avec le réseau ferroviaire régional TER (gare de Cenon, future gare de Talence-Médoquine) et le réseau structurant de transport en commun de la métropole (lignes de tramway, futur BHNS, lignes majeures).

C'était la ligne la plus intéressante du point de vue du potentiel voyageurs. La fréquentation estimée de la ligne, s'établissait à 66 000 voyageurs par jour avec une charge de 1840 voyageurs par heure sur le tronçon le plus chargé. De tels niveaux de trafic permettaient d'envisager, parmi les possibles, une solution de type tramway. Cependant, le bilan socio-économique de la ligne restait encore insuffisant par rapport aux exigences réglementaires.

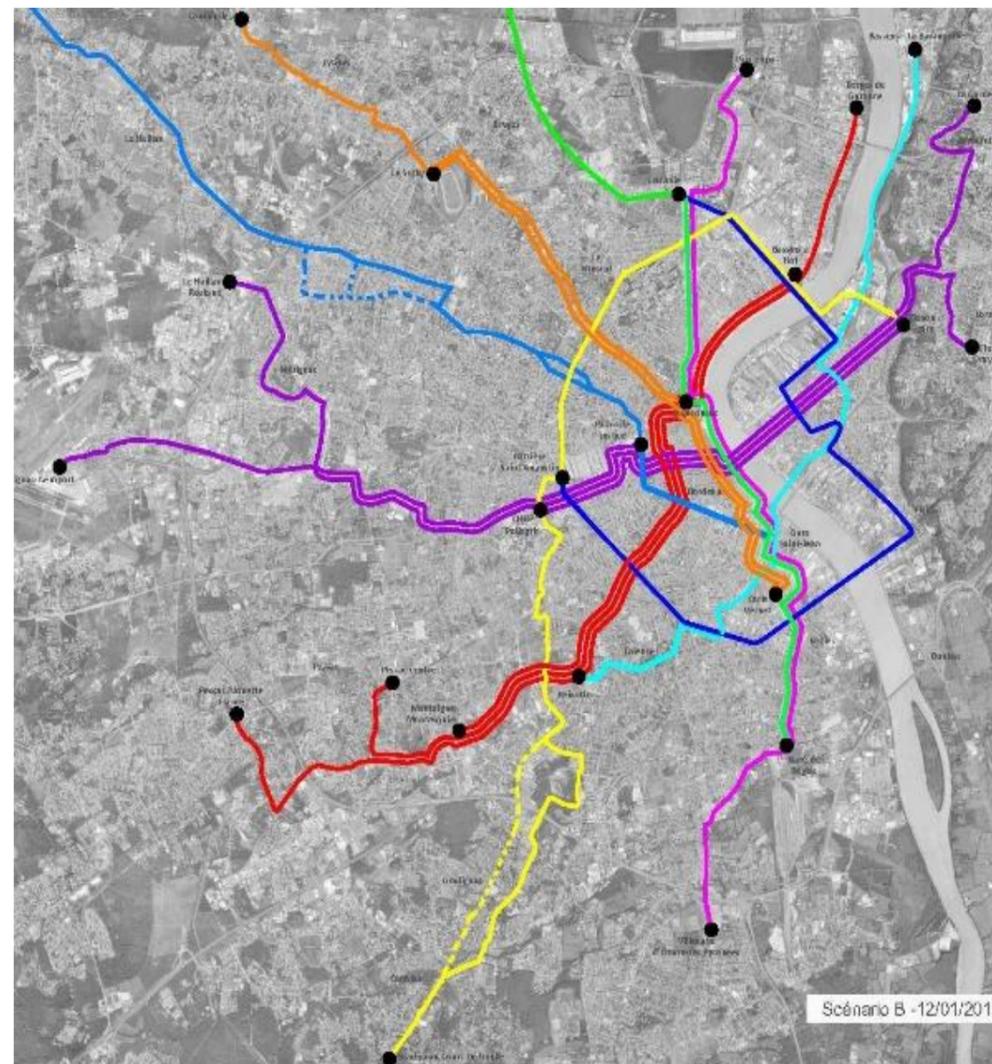


Figure 3 : Scénario d'optimisation du réseau de TCSP retenu à l'issue des études pré-opérationnelles (2015)



## L'étude d'optimisation de la liaison de TCSP Gradignan-Talence-Bordeaux-Cenon (2015-2016)

Par la suite, une étude d'optimisation de la ligne a été conduite entre 2015 et 2016 (*Etude d'optimisation d'une liaison de TCSP Gradignan-Talence-Bordeaux-Cenon*), prenant en compte des recherches d'optimisations complémentaires pour en améliorer le bilan socio-économique. En effet, compte tenu de son potentiel, Bordeaux Métropole a souhaité approfondir les conditions de réalisation de cette ligne.

Les optimisations envisagées incluaient notamment :

- L'optimisation des fréquences sur la nouvelle ligne, en ayant recours à des services partiels ;
- La réduction des coûts d'investissement, en considérant notamment des sections en voie unique, et un niveau de qualité moindre des espaces publics autour de la ligne ;
- La prise en compte de l'amélioration du réseau des Lianes, qui favorise l'utilisation des transports en commun, et donc de la nouvelle ligne en correspondance avec ces Lianes ;
- La prise en compte de l'extension du périmètre du stationnement payant, qui encourage le report modal vers les transports en commun.

Cette étude a fait émerger **un scénario en forme de fourche**, représenté sur la figure ci-contre, avec la création de deux branches au sud à partir du cours de la Libération, une vers le quartier de Thouars via la rue Rabelais, et une vers Gradignan via l'échangeur 16. En l'occurrence, la fourche permet de desservir Talence et Gradignan plus rapidement, d'améliorer la fréquentation globale de la ligne, et ce pour un coût d'investissement similaire au tracé initial qui contournait le bois de Thouars. Le coût global de l'investissement était alors estimé à 413 M€, pour une fréquentation de 74 000 voyageurs par jour.

Par ailleurs, si les études ont montré qu'il était possible, en principe, d'insérer un TCSP sur les boulevards entre la place Latule et la barrière Saint-Augustin en supprimant une voie de circulation dans chaque sens, l'impact sur la circulation automobile, sans en connaître véritablement l'ampleur, serait alors très fort (augmentation des temps de parcours, taux de saturation des voies, reports d'itinéraire...). Enfin, la VAN-SE du projet, bien qu'améliorée, restait toutefois nettement négative, incitant à poursuivre les études au-delà des principes d'insertion, en analysant les impacts sur les conditions de circulation automobile sur l'axe majeur des boulevards.

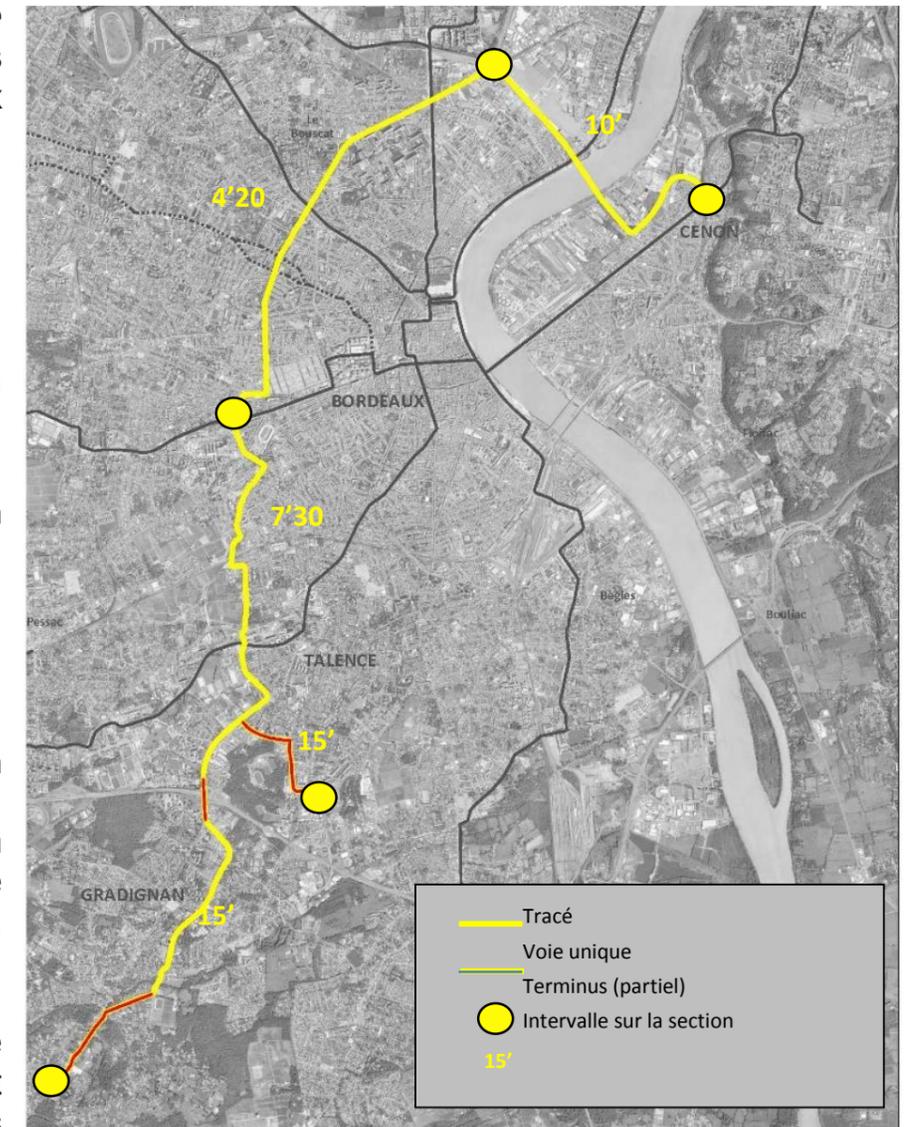


Figure 4 : Tracé optimisé en forme de fourche suite aux études d'optimisation de la ligne (2016)



## L'étude d'insertion d'un TCSP sur les boulevards bordelais (2017-2018)

Démarrée en 2017, cette nouvelle série d'études (*Etudes opérationnelles pour le projet de liaison Gradignan-Talence-Bordeaux-Cenon*) avait pour objectif **l'analyse de la faisabilité de l'insertion d'un TCSP (tramway ou BHNS) sur les boulevards bordelais, et l'évaluation du niveau d'impact de celui-ci sur la circulation routière et sur le stationnement.**

Une vaste enquête de terrain sur les boulevards entre la place Latule et la barrière Saint-Augustin a ainsi été menée pour connaître les trajets réels des automobilistes (points d'entrée et de sortie sur les boulevards), les temps de parcours sur les boulevards, ainsi que l'occupation du stationnement selon l'heure de la journée. Ces données ont notamment permis de calibrer un modèle dynamique des déplacements en heure de pointe sur les boulevards.

Les principaux enseignements de cette enquête sont :

- Les boulevards sont essentiellement alimentés par les pénétrantes, le trafic de transit Nord-Sud ne représentant qu'à peine 1% du trafic au cordon ;
- Ils assurent aujourd'hui pleinement leur rôle de contournement du centre-ville et de support des échanges avec le centre de Bordeaux, permettant ainsi de préserver les quartiers intra et extra boulevards d'une diffusion du trafic ;
- Les mouvements de tourne-à-gauche sont élevés et doivent être maintenus pour préserver la fonction d'échange assurée par les boulevards.

Factuellement, l'insertion sur les boulevards d'un tramway ou d'un BHNS s'avère très difficile et nécessite de supprimer une voie de circulation dans chaque sens, tout en conservant quasiment toutes les voies dédiées au mouvement de tourne-à-gauche. Ainsi, pour pouvoir fonctionner, le projet doit impliquer une réduction de 40% environ du trafic automobile actuel qui transite par les boulevards en heure de pointe.

Avec les faibles possibilités de report sur d'autres axes, cet impact se traduit surtout par une hausse importante de la congestion routière sur toutes les voies menant aux boulevards, avec des remontées de files très importantes sur l'ensemble des sécantes aux boulevards.



Figure 5 : Image de synthèse de l'insertion d'un BHNS sur les boulevards



Figure 6 : Image de synthèse de l'insertion d'un tramway sur les boulevards



En parallèle, le projet présente un impact conséquent sur le stationnement sur les boulevards, alors même que le diagnostic a montré le très fort taux d'occupation du stationnement (jusqu'à 150% d'occupation à certains endroits) : 65% des places sont supprimées dans le cas du projet tramway, notamment au niveau des barrières, où se trouvent les commerces, mais aussi les voies de tourne-à-gauche, et une suppression quasi intégrale du stationnement dans le cas du projet BHNS.

Cette insertion se traduit également par une perte de confort et d'espace public dédié aux piétons et en particulier au droit des barrières où se concentre l'essentiel des polarités (commerces, correspondances entre les lignes de transport) alors même que l'implantation des stations de tramway doit en être éloigné pour permettre d'insérer l'ensemble des fonctionnalités au niveau des carrefours (signalisation, voie de tourne-à-gauche, refuge piéton, ...).

Enfin, bien que le projet permette de « remodeler » les boulevards et donc de pacifier et d'améliorer le partage des usages sur l'axe, il nécessite d'abattre entre 200 et 300 arbres sur l'axe. Un nombre a minima équivalent de nouveaux arbres pourrait cependant être planté, mais avec d'autres essences et sans pour autant restituer les alignements. Ce qui ne semble pas compatible avec la réalisation d'un véritable projet paysager.

Pour toutes ces raisons, les élus n'ont pas souhaité poursuivre le projet sous la forme et le programme initialement prévus.

Pour autant, le renforcement du maillage territorial du réseau structurant de transport, et l'amélioration de la desserte du campus et du secteur sud-ouest de l'agglomération restent des enjeux de mobilité prioritaires pour la métropole.

Cette amélioration est envisagée suivant deux vecteurs, reposant sur des objectifs de desserte et des rayons d'attraction bien distincts :

- D'une part, le raccordement direct de la commune de Gradignan et de ses grands équipements au réseau structurant, en renforçant la desserte du Campus universitaire – projet 1 ;
- D'autre part, **l'amélioration de la desserte des quartiers « politique de la ville » de Thouars à Talence et de Barthez-Malartic à Gradignan – projet 2.**

Ces deux projets peuvent coexister de manière indépendante et remplir le rôle pour lequel ils sont chacun envisagés.

**Ce dossier de présentation concerne le projet 2, proposé à la présente concertation publique.**





### 3. Les partis d'aménagement



Quatre partis d'aménagements, identifiés T1, T2 et B1, B2, sont proposés à la concertation. Ils ont été étudiés conformément aux objectifs de la concertation et répondant aux enjeux de mobilité. Les quatre partis diffèrent par le mode de transport (tramway ou bus à haut niveau de service – BHNS) et par leur insertion entre le quartier de Thouars à Talence et le franchissement de la rocade vers Gradignan et Villenave d'Ornon. Les synoptiques des tracés étudiés figurent à la page suivante.

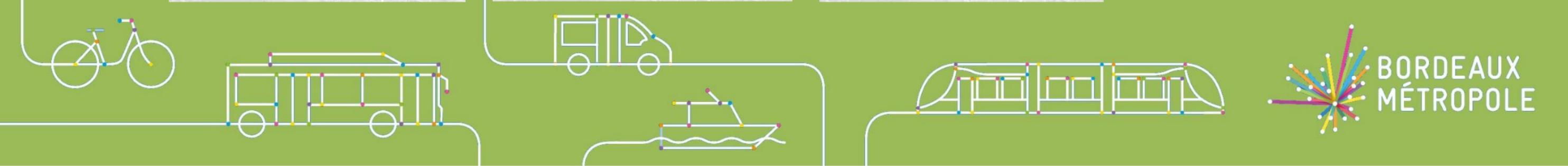
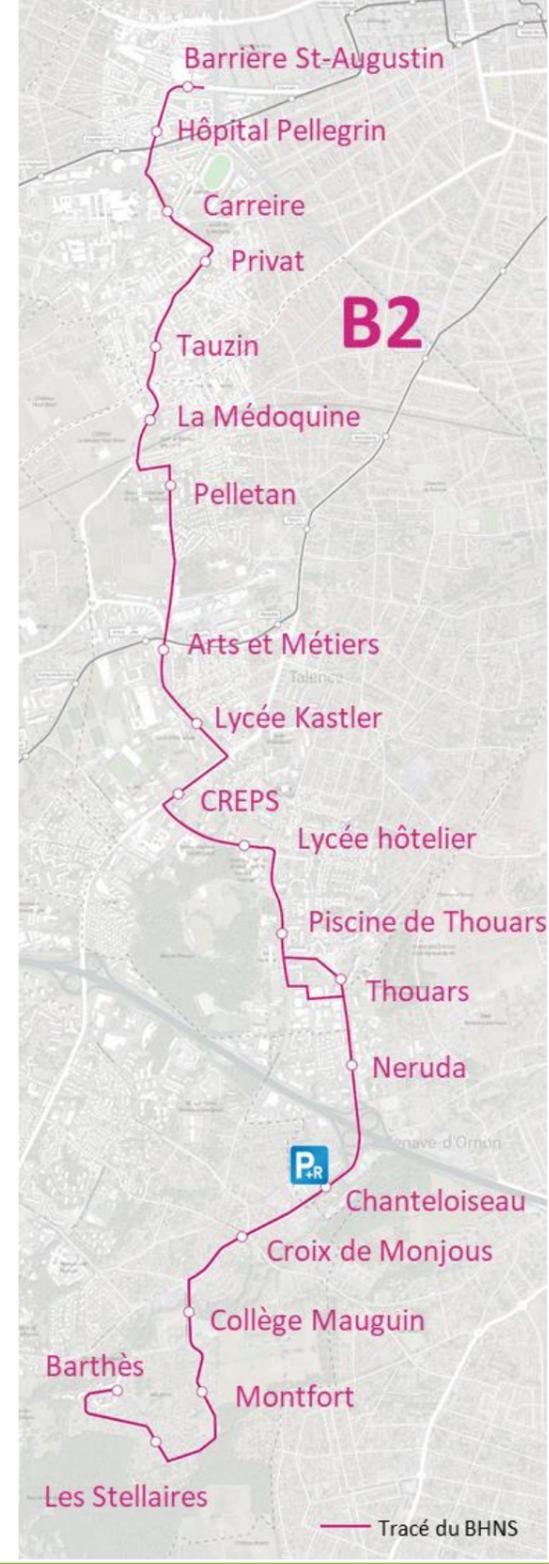
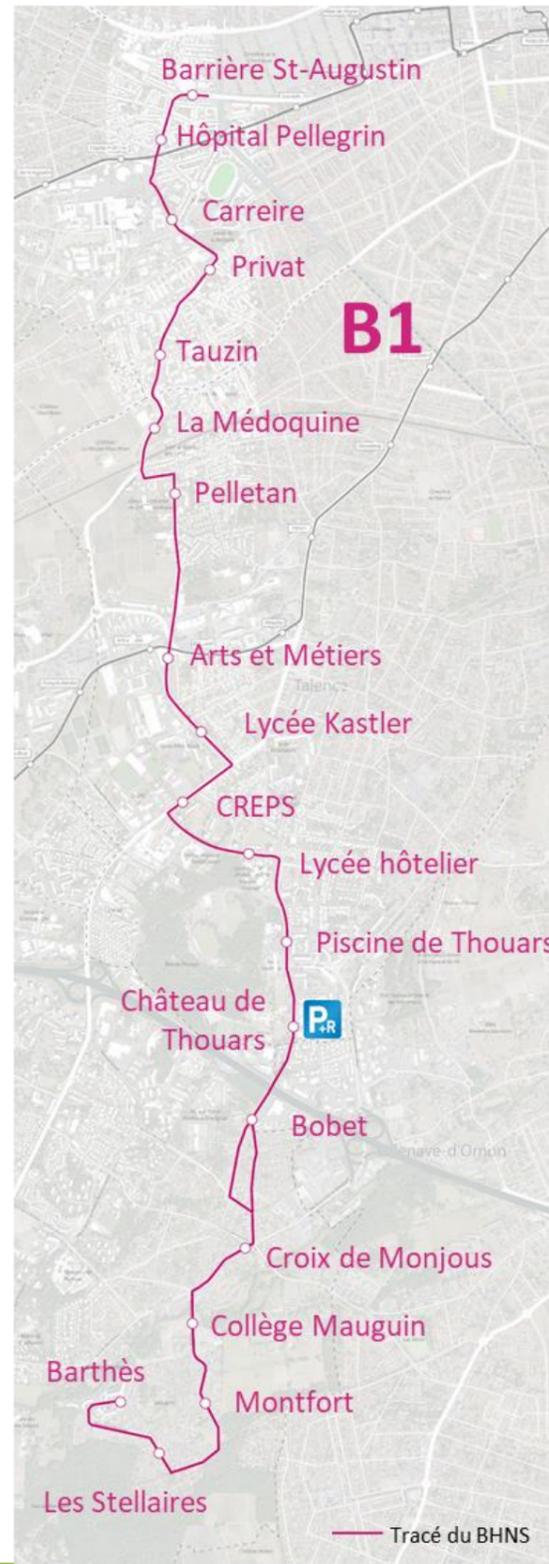
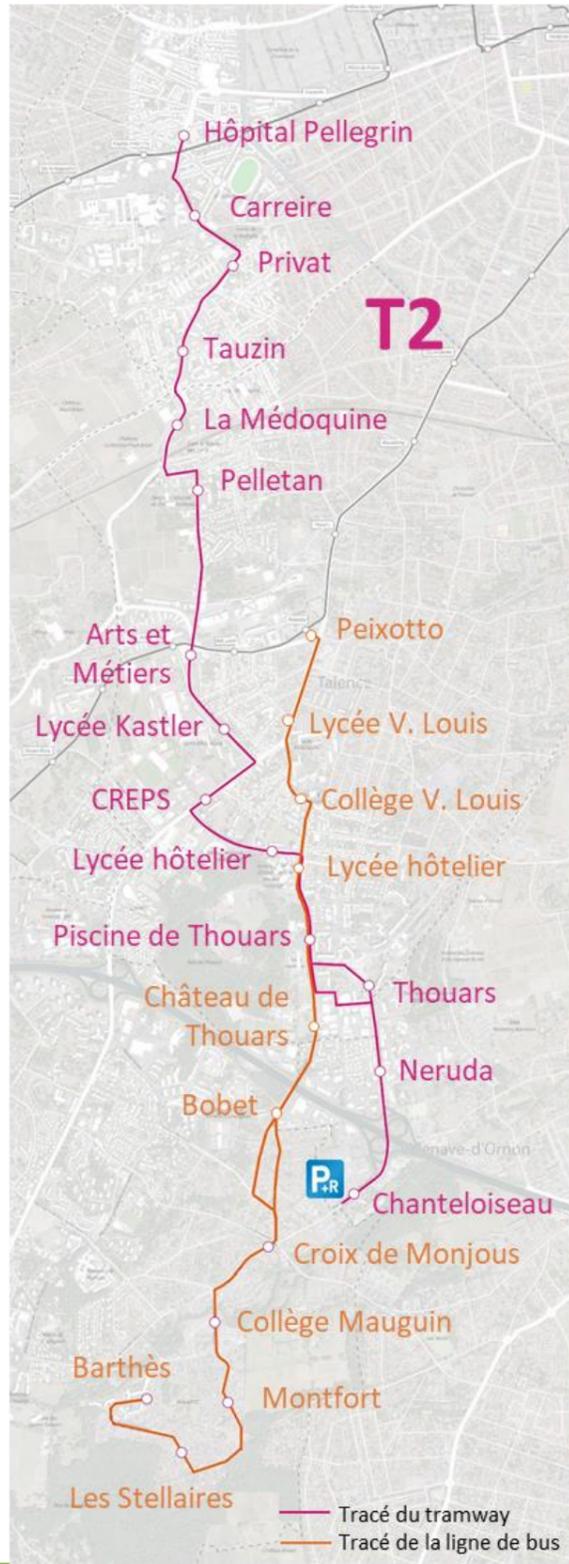
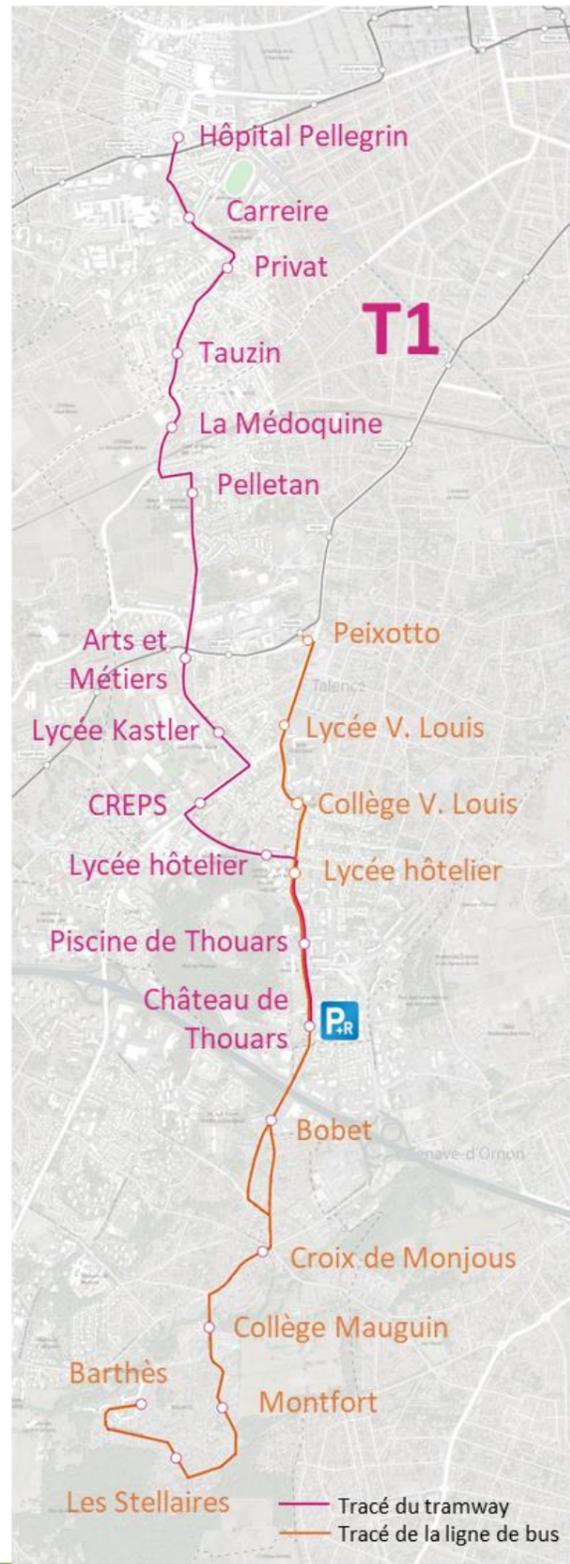
Le tableau suivant présente une description synthétique des partis d'aménagements.

Parti d'aménagement	T1	T2	B1	B2
<b>Description</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ligne tramway entre Pellegrin et Château de Thouars</li> <li>Ligne de bus efficace entre Malartic et Peixotto via Château de Thouars</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ligne tramway entre Pellegrin et Chanteloiseau (éch. 17)</li> <li>Ligne de bus efficace entre Malartic et Peixotto via Château de Thouars</li> </ul>	Ligne BHNS entre Pellegrin et Malartic via le Château de Thouars	Ligne BHNS entre Pellegrin et Malartic via le quartier de Thouars et l'échangeur 17
<b>P+R</b>	150 places En face du Château de Thouars	150 places Au sud de l'échangeur 17	150 places En face du Château de Thouars	150 places Au sud de l'échangeur 17
<b>Matériel roulant</b>	Tramway + Bus	Tramway + Bus	BHNS électrique	BHNS électrique
<b>Nombre de stations</b>	Tram : 12 Bus : 12	Tram : 14 Bus : 12	BHNS : 20	BHNS : 21
<b>Longueur des lignes</b>	Tram : 6,1 km (dont 300m de voie unique) Bus : 6 km	Tram : 7,4 km (dont 300m de voie unique) Bus : 6 km	BHNS : 10,3 km	BHNS : 10,9 km
<b>Service</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 tramway toutes les 10 min</li> <li>1 bus toutes les 10 min, cadencé avec le tramway</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 tramway toutes les 10 min</li> <li>1 bus toutes les 10 min, cadencé avec le tramway</li> </ul>	1 BHNS toutes les 10 min avec renforcement à 5 min en heure de pointe entre Pellegrin et Thouars (terminus partiel)	1 BHNS toutes les 10 min avec renforcement à 5 min en heure de pointe entre Pellegrin et Thouars (terminus partiel)

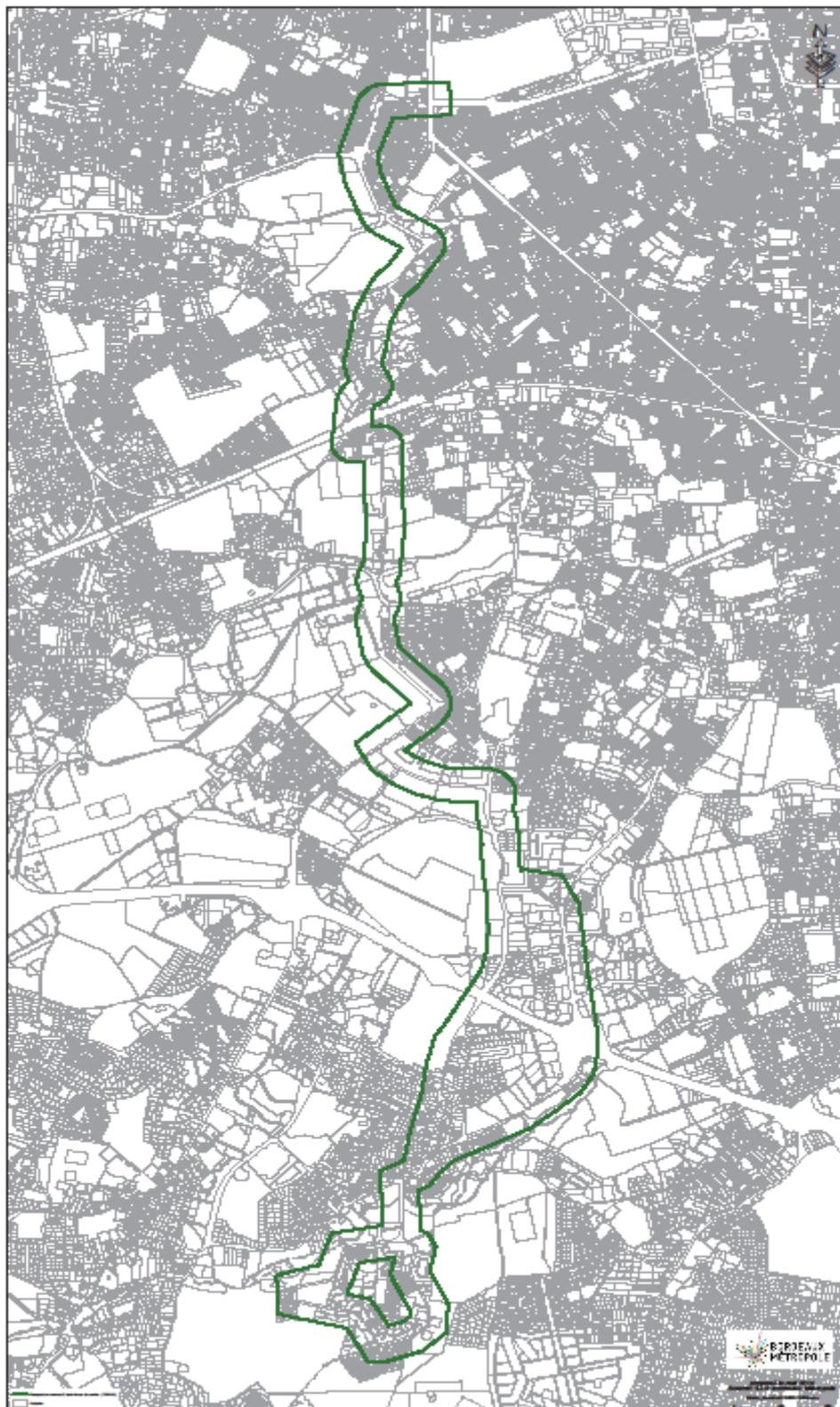
Ces partis sont comparés dans une analyse multicritères selon certains critères. Elle permet d'apprécier les qualités d'insertion, la performance et les impacts environnementaux et urbains des différents partis d'aménagement.

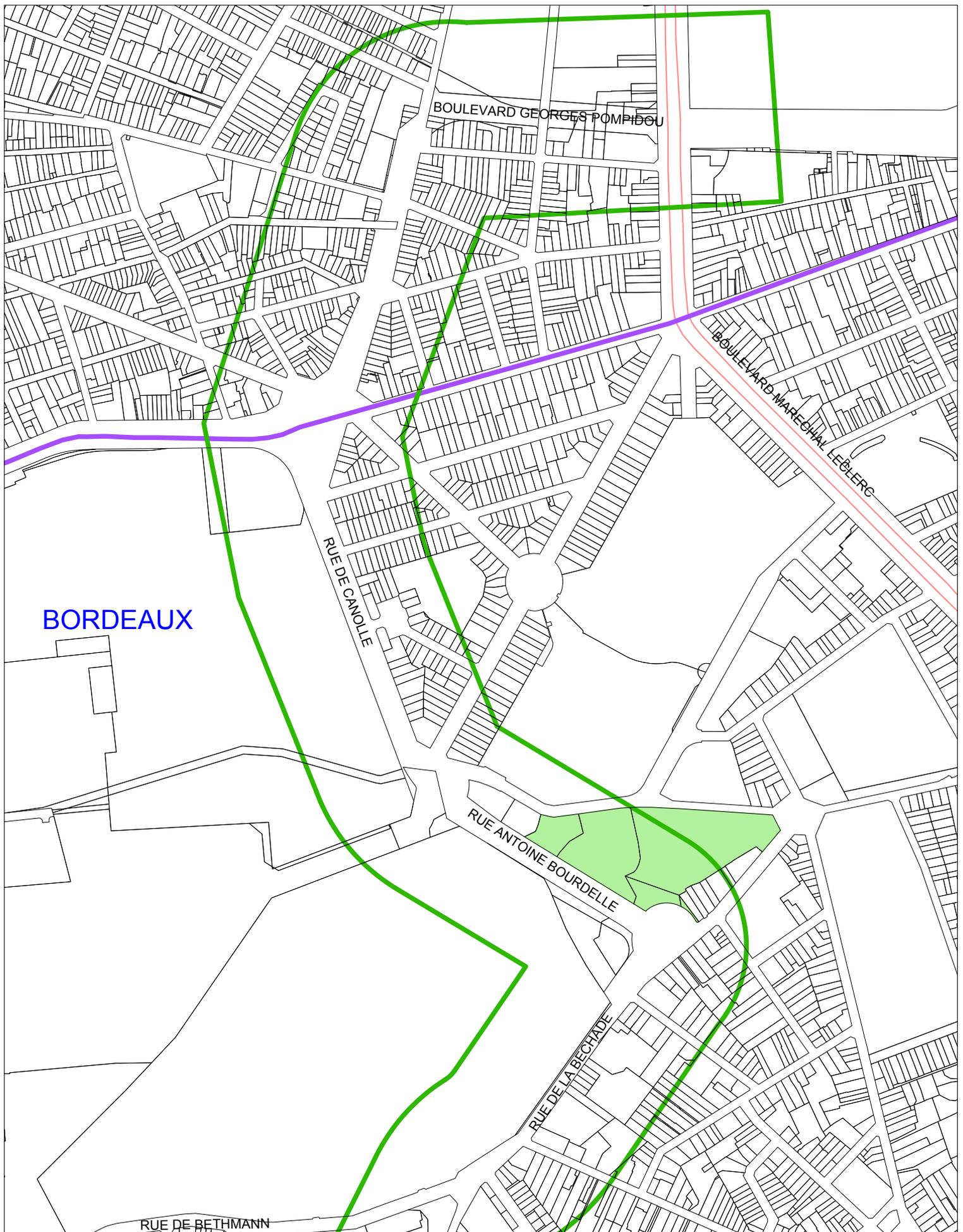
*L'analyse multicritère est jointe à la notice (Document « Notice explicative – Analyse multicritères et analyse des impacts détaillés »).*





## Instauration d'un périmètre de prise en considération

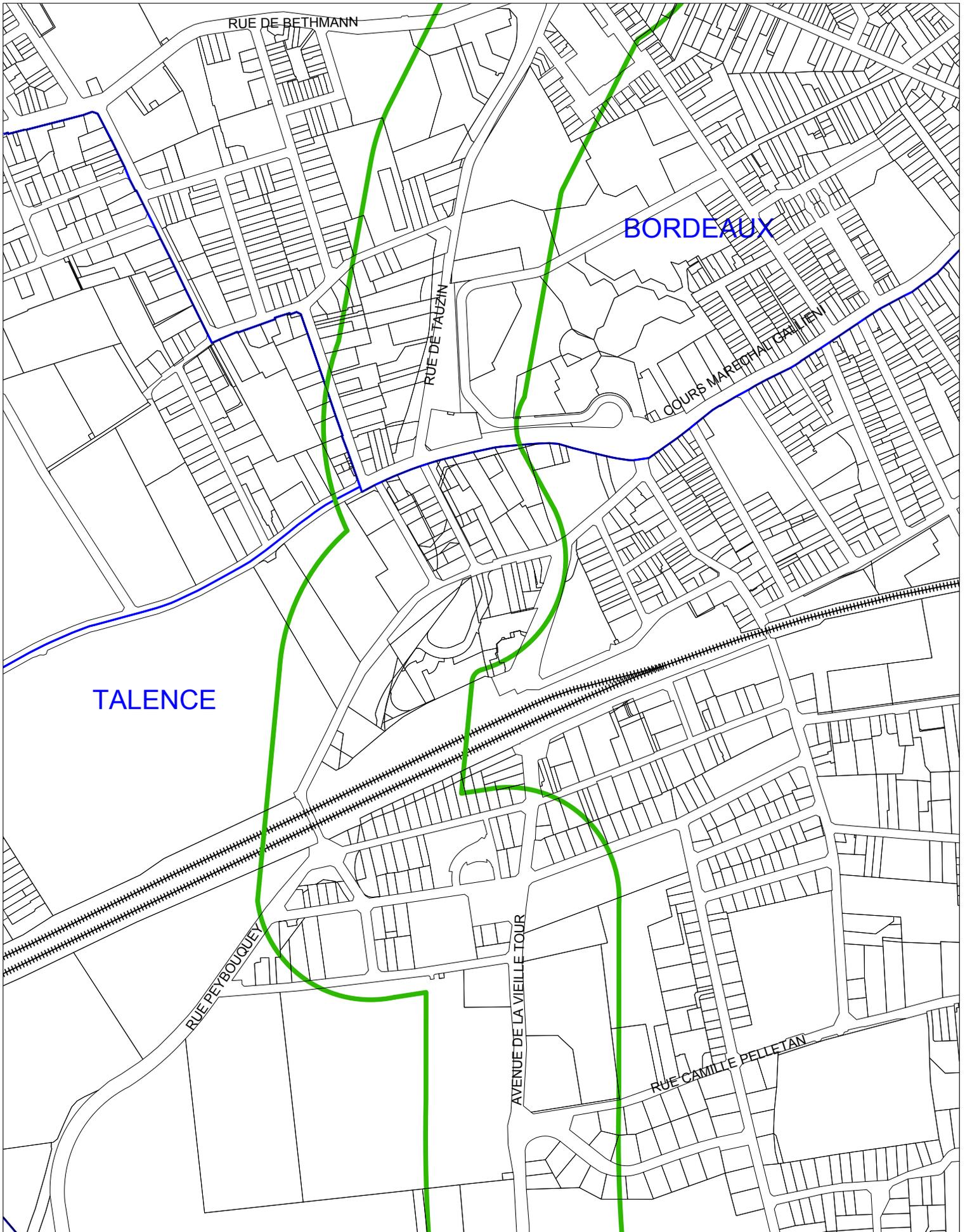




PROPOSITION D'UN PERIMETRE DE PRISE EN CONSIDERATION

Echelle	1 / 5000
Format	A 4
Planche	1
Date	27/05/2019

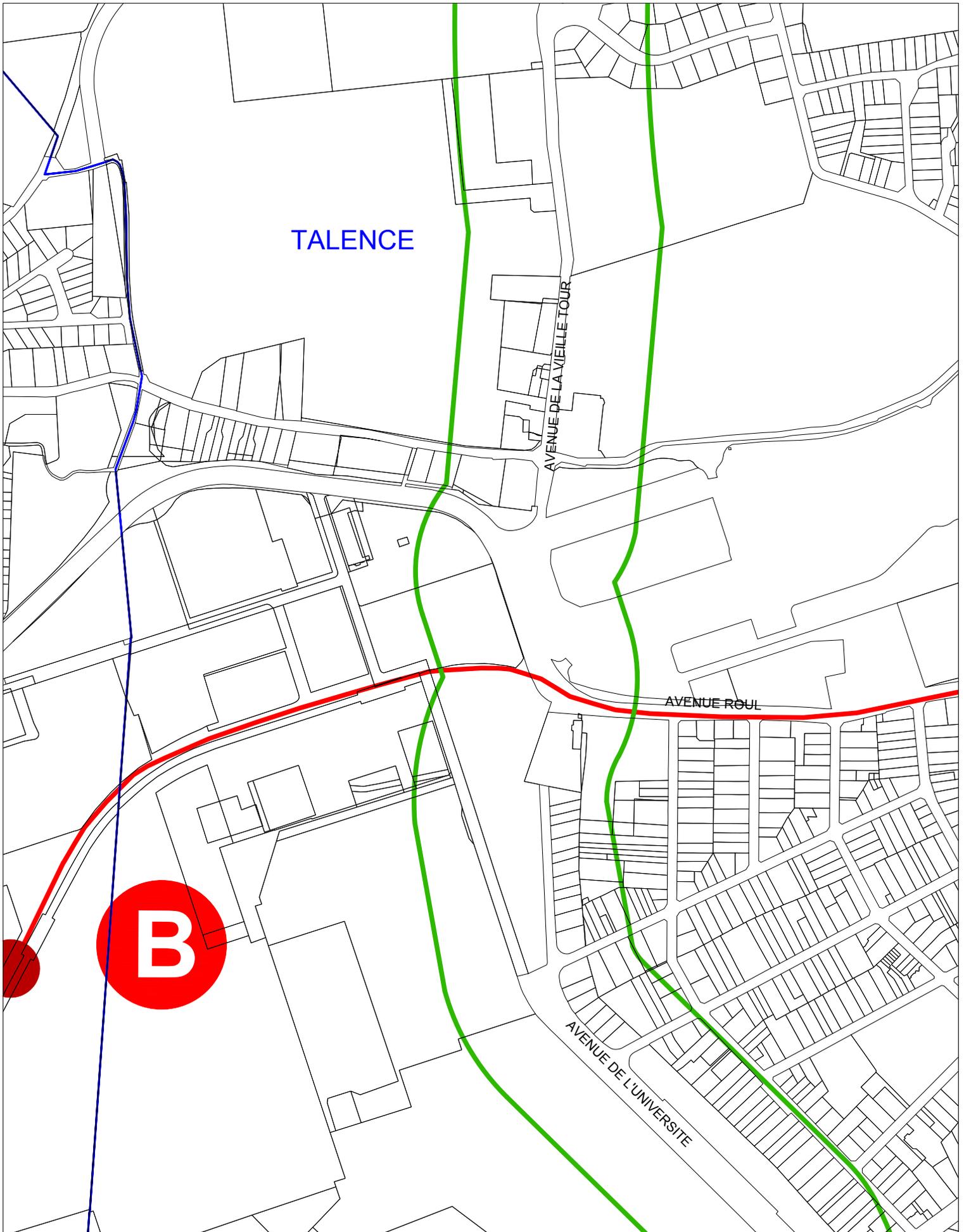




PROPOSITION D'UN PERIMETRE DE PRISE EN CONSIDERATION

Echelle	1 / 5000
Format	A 4
Planche	2
Date	27/05/2019

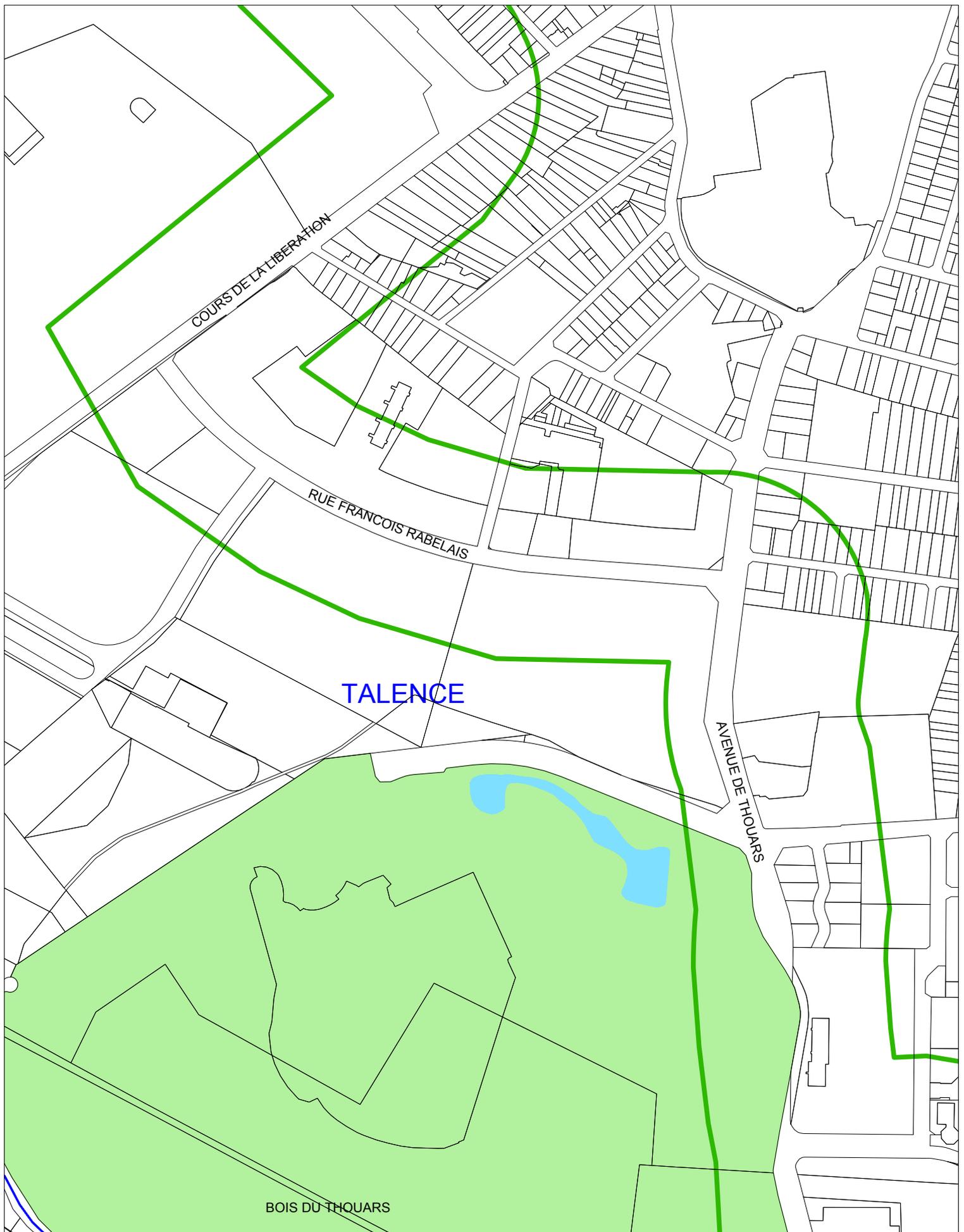




PROPOSITION D'UN PERIMETRE DE PRISE EN CONSIDERATION

Echelle	1 / 5000
Format	A 4
Planche	3
Date	27/05/2019

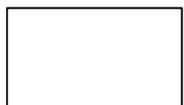
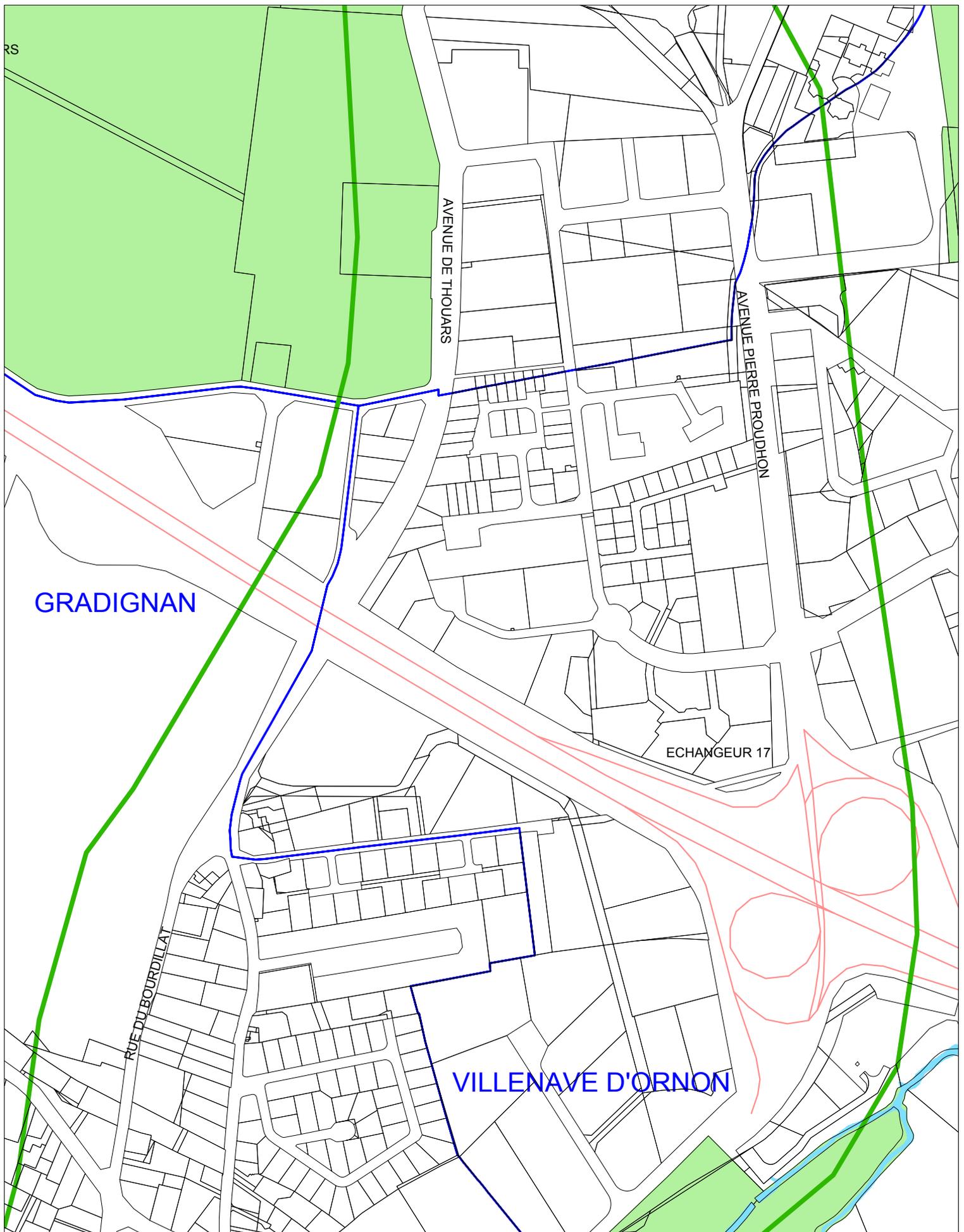




PROPOSITION D'UN PERIMETRE DE PRISE EN CONSIDERATION

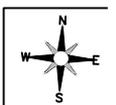
Echelle	1 / 5000
Format	A 4
Planche	4
Date	27/05/2019

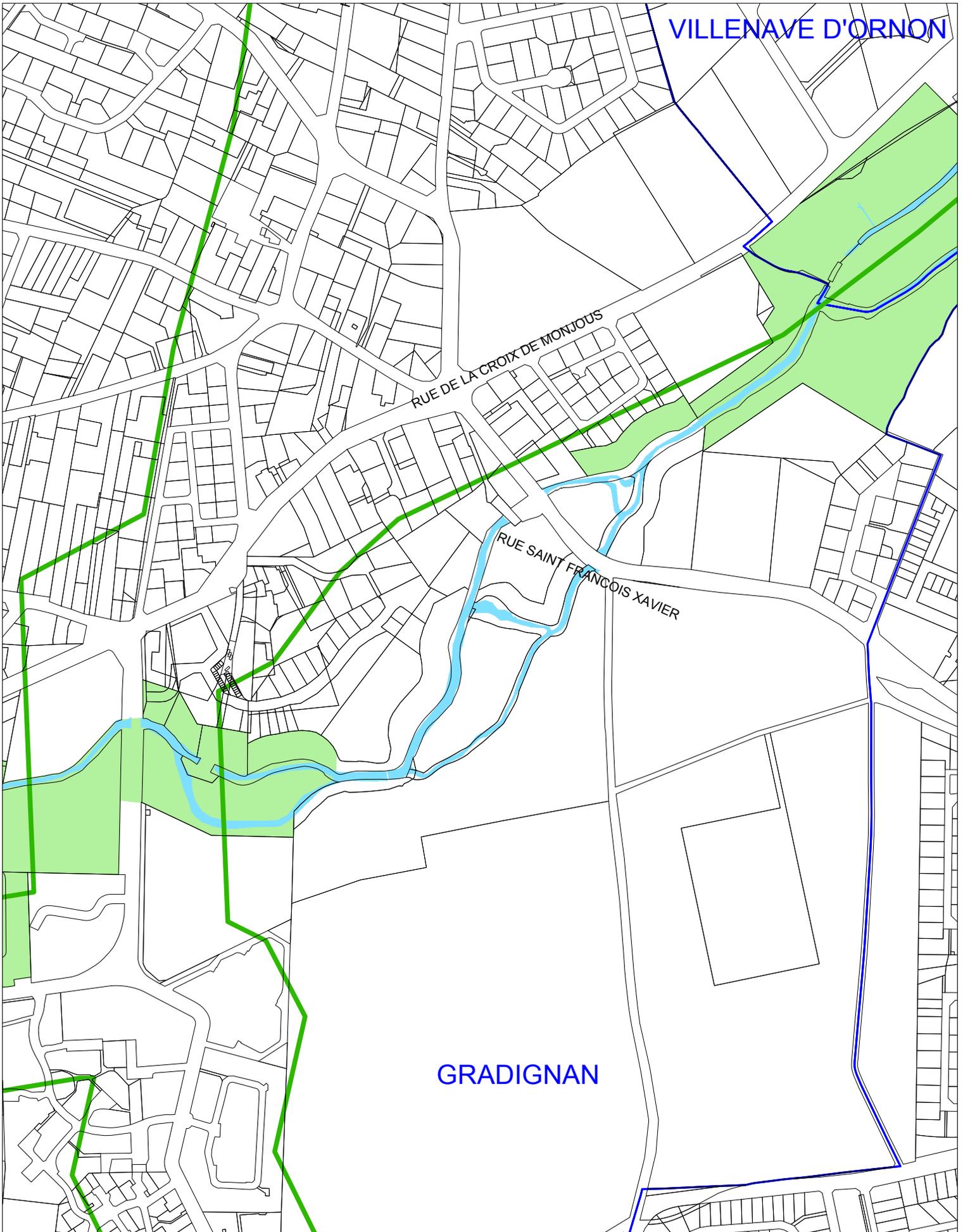




**PROPOSITION D'UN PERIMETRE DE PRISE EN CONSIDERATION**

Echelle	1 / 5000
Format	A 4
Planche	5
Date	27/05/2019





VILLENAVE D'ORNON

RUE DE LA CROIX DE MONJOUS

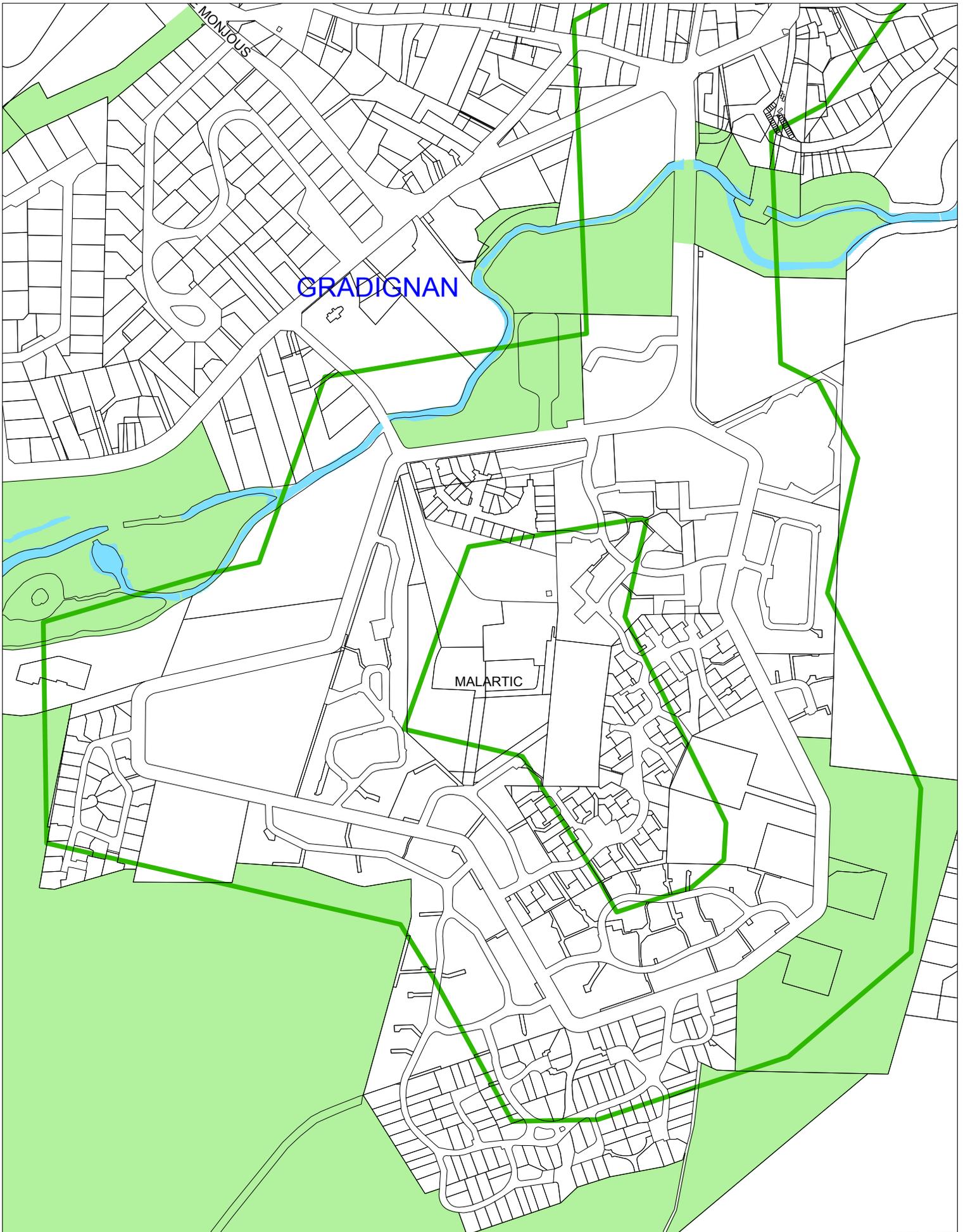
RUE SAINT FRANCOIS XAVIER

GRADIGNAN

PROPOSITION D'UN PERIMETRE DE PRISE EN CONSIDERATION

Echelle	1 / 5000
Format	A 4
Planche	6
Date	27/05/2019





PROPOSITION D'UN PERIMETRE DE PRISE EN CONSIDERATION

Echelle	1 / 5000
Format	A 4
Planche	7
Date	27/05/2019

