

**Transports en commun - Amélioration de la desserte des communes de Saint-Médard-en-Jalles, Le Haillan, Eysines et Le Taillan-Médoc par l'extension du réseau de tramway**

***Concertation publique  
à Saint Médard en Jalles***

***Réunion du 10 février 2017***

DG Mobilités – DID-  
Mission  
tramway/SDODM/grandes  
infrastructures  
Février 2017



# Sommaire

*1/ les Enjeux du projet*

*2/ les Objectifs du projet*

*3/ Les étapes de la concertation publique*

*4/ les partis d'aménagement envisagés ( tracés )*

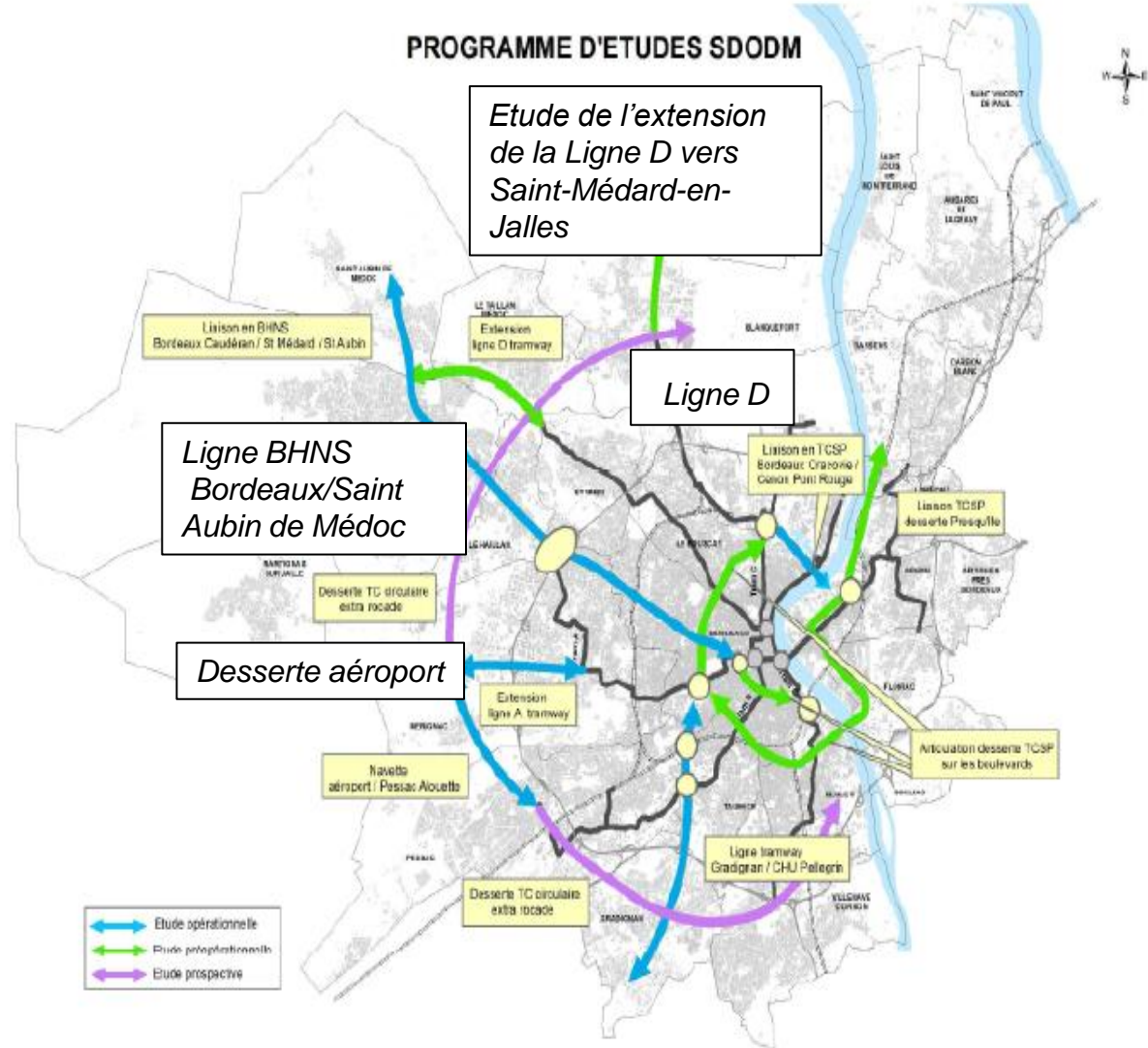
*5/ Comparaison des partis d'aménagement*

*6/ le dispositif de concertation*



# 1/ Les Enjeux du projet

*Cette opération du Schéma directeur opérationnel des déplacements (SDODM) s'inscrit et est à replacer dans les actions relevant de la **Stratégie mobilités de Bordeaux Métropole**.*



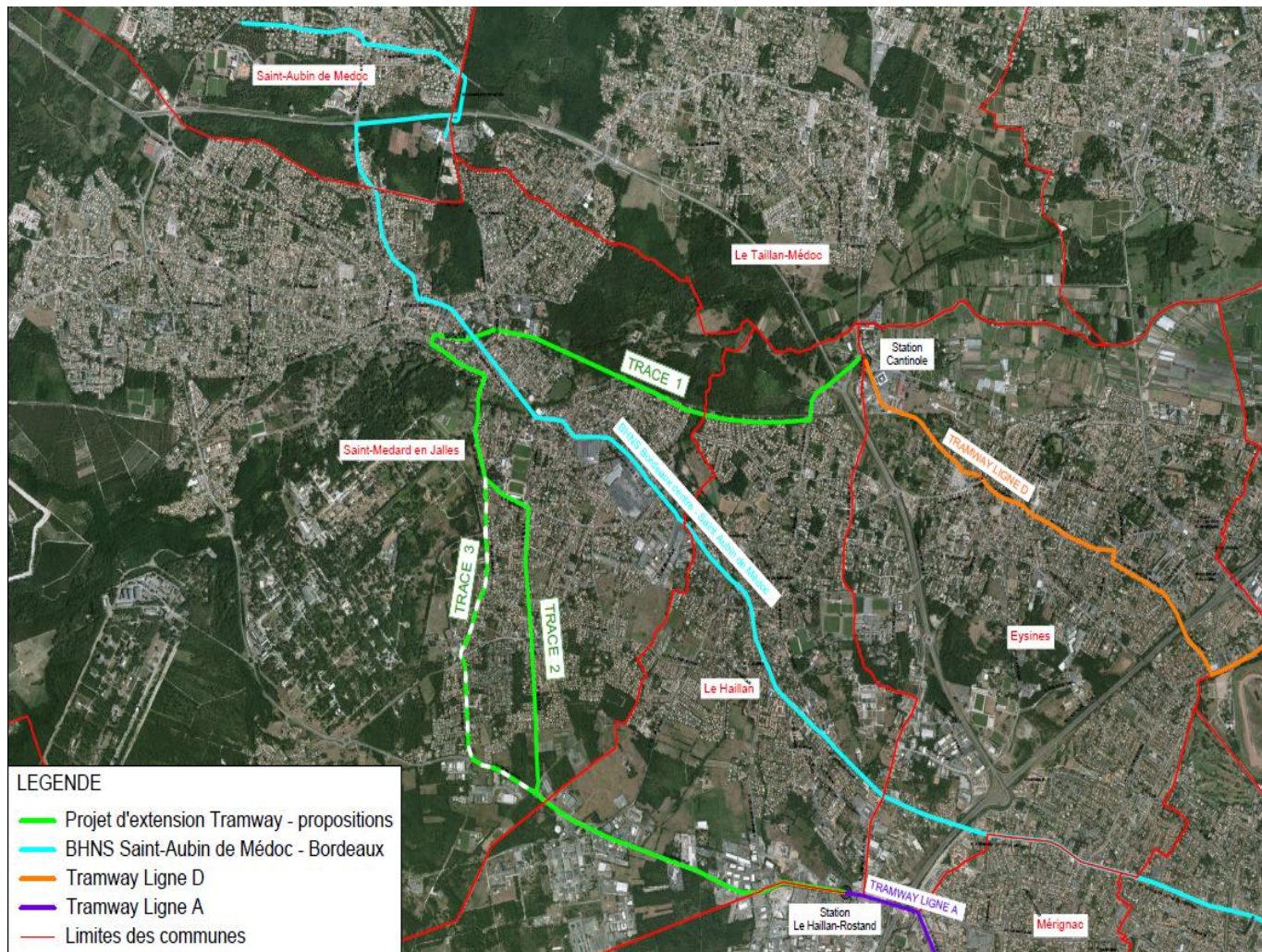


# 1/ Les Enjeux du projet

*Amélioration de la desserte de ces territoires, pôles d'habitat et économiques avec une infrastructure de transport en commun :*

*- performante et attractive  
- connectée au réseau structurant de transport*

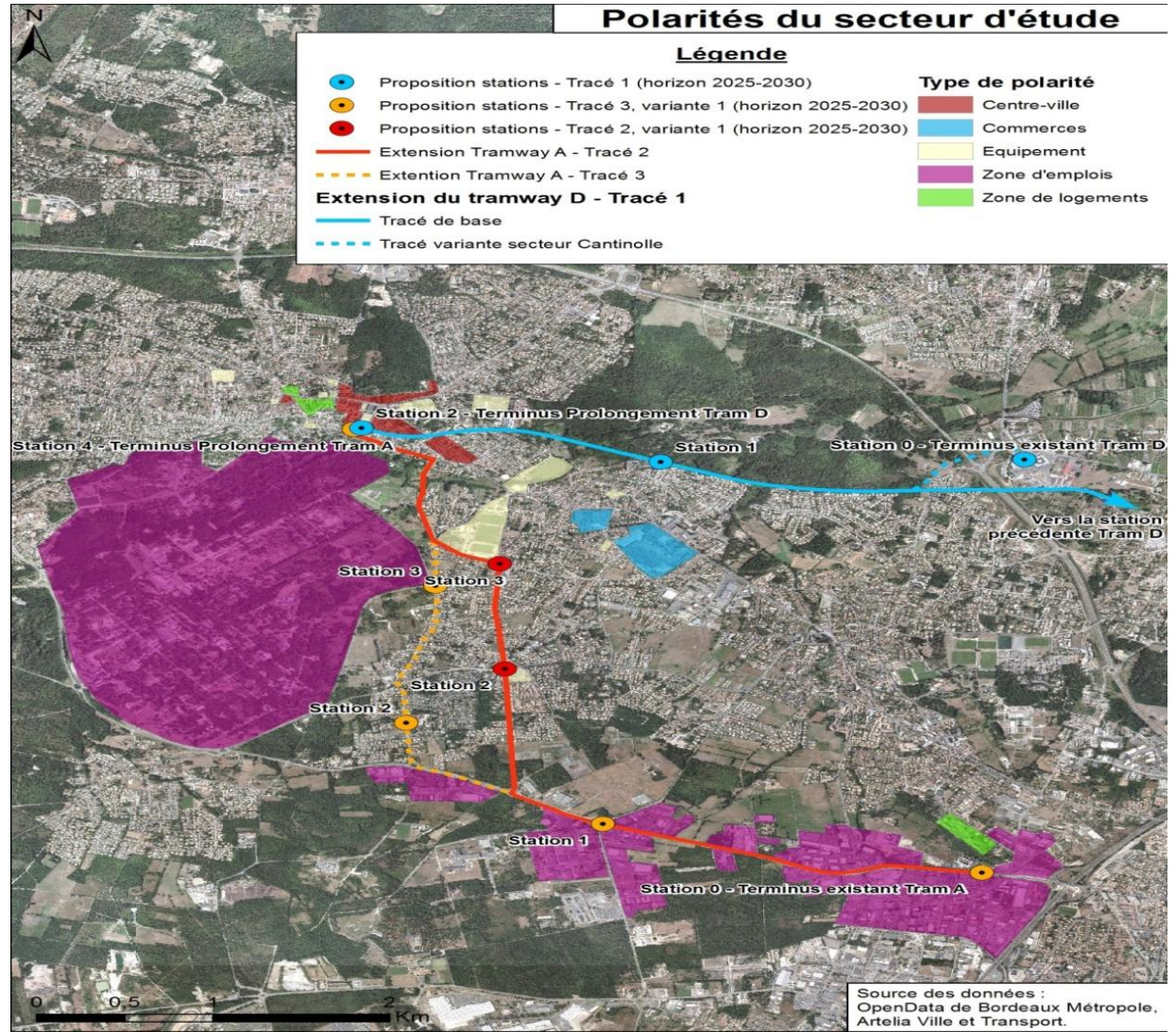
*- complémentaire de l'axe BHNS St Aubin de Médoc – Bordeaux centre*





# 1/ Les Enjeux du projet

*Localisation des principaux des pôles générateurs de déplacements*

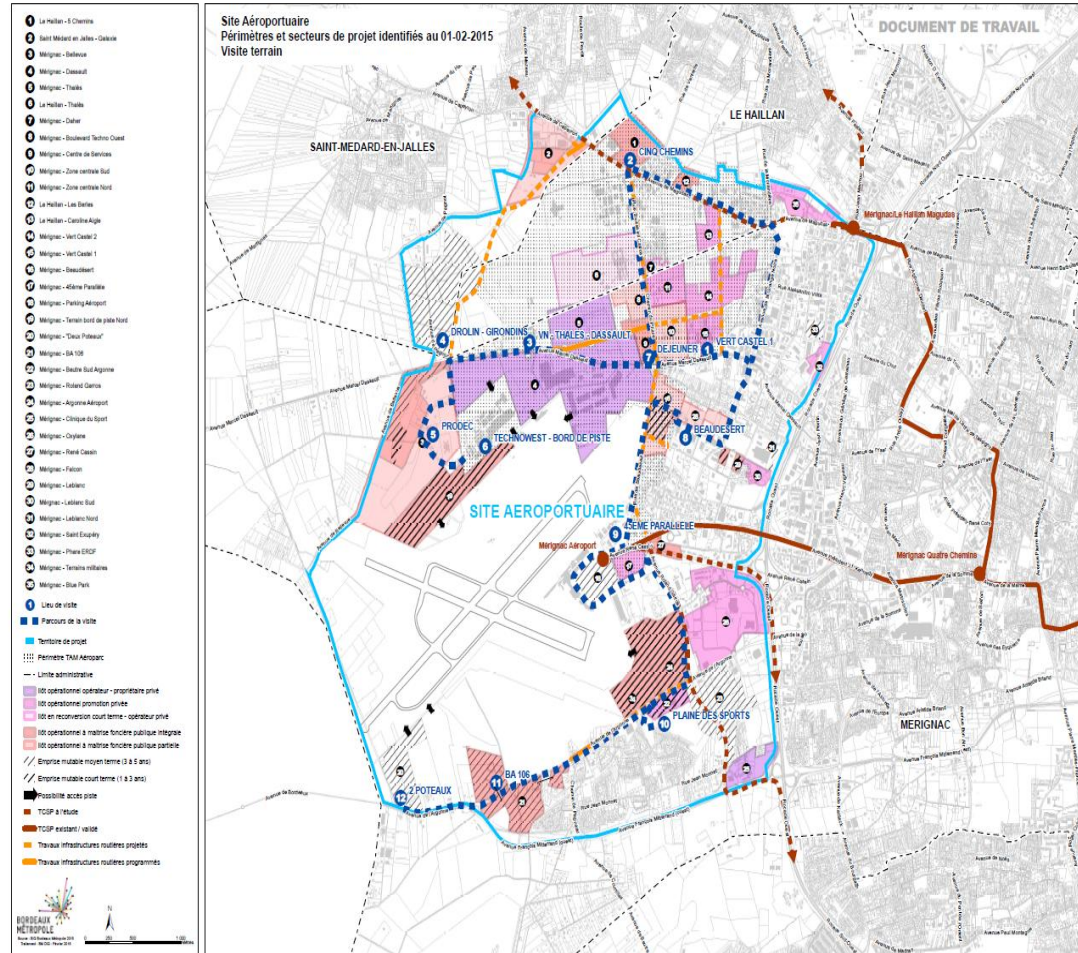




# 1/ Les Enjeux du projet

*Localisation des principaux des pôles générateurs de déplacements*

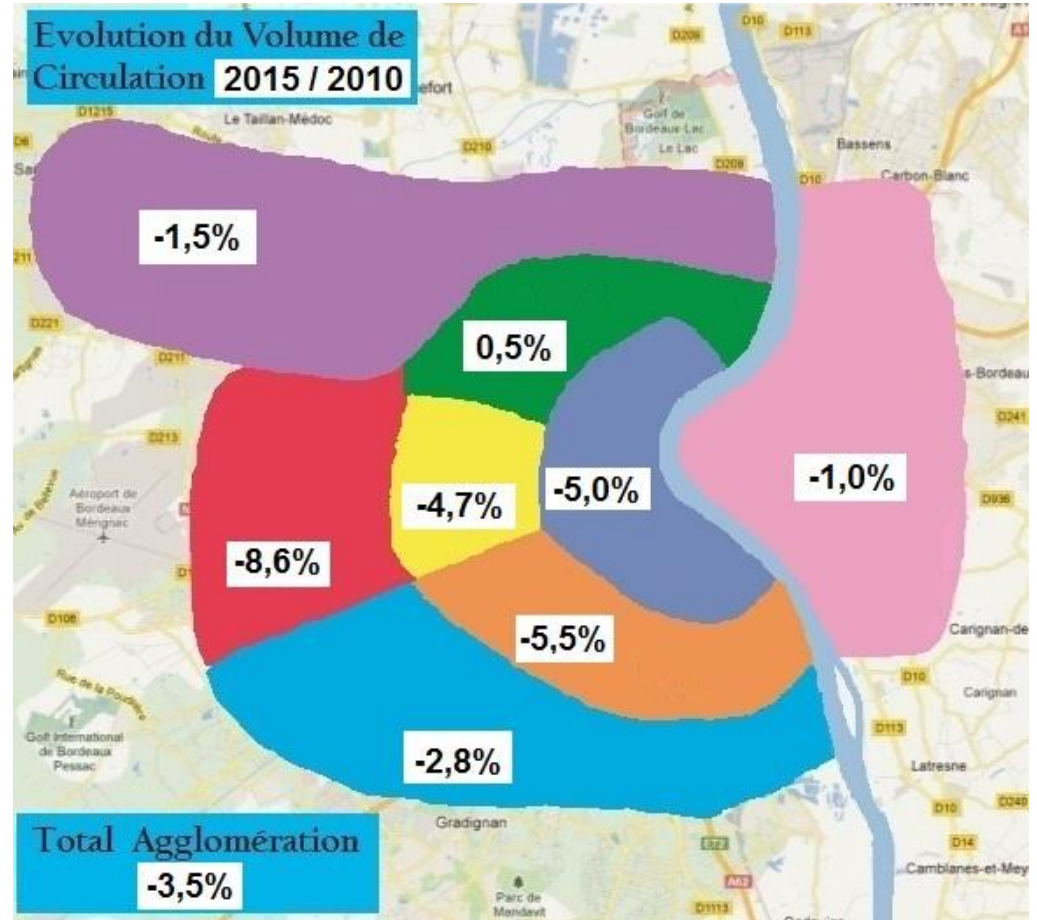
*Secteur de OIM Bordeaux-Aéroport*



# 1/ Les Enjeux du projet

*Les enjeux de circulation  
et de report modal*

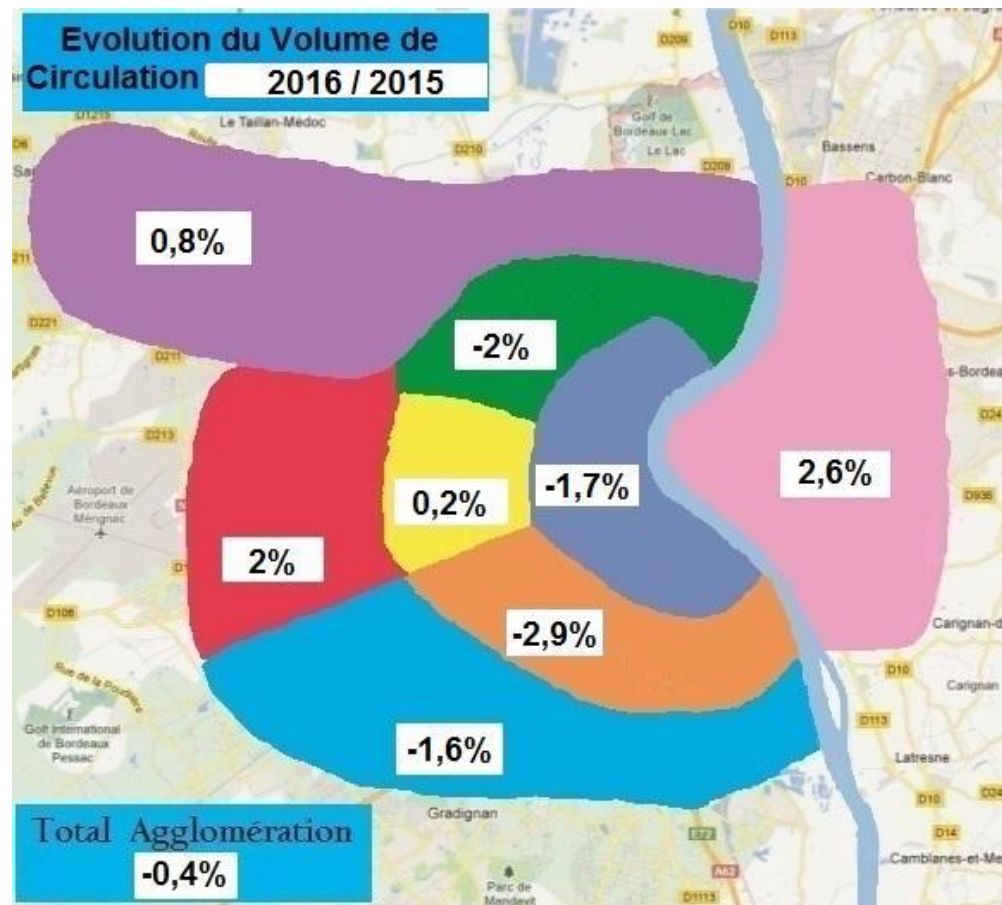
*Le quadrant nord-ouest  
présente une des plus  
faibles baisses de  
circulation*



# 1/ Les Enjeux du projet

*Les enjeux de circulation et de report modal*

*Le quadrant nord-ouest présente une légère augmentation de circulation*





# 1/ Les Enjeux du projet

*Les difficultés de circulation → favoriser le report modal sur les TC notamment*

*Trafic et congestion le matin à l'heure de pointe , sens ouest vers l'est*



## 2/ les objectifs du projet

- **Améliorer la desserte en transports en commun des communes de Saint-Médard-en-Jalles, Le Haillan, Eysines et le Taillan-Médoc, par l'extension du tramway, selon des tracés prolongeant la ligne D depuis la station « Cantinolle » à Eysines ou la ligne A depuis la station « Le Haillan – Rostand » au Haillan ;**
- **Créer une infrastructure respectueuse de son environnement urbain ou naturel en privilégiant une conception à faible empreinte écologique et à moindre impact foncier tant en phase travaux qu'à terme ;**
- **Rétablir ou conforter les itinéraires modes doux, marche et bicyclette, le long de ce projet et faciliter les déplacements de proximité vers les zones d'emploi;**
- **Présenter une efficacité économique et des coûts compatibles avec les capacités financières de Bordeaux Métropole tant en investissement qu'en exploitation ultérieure.**





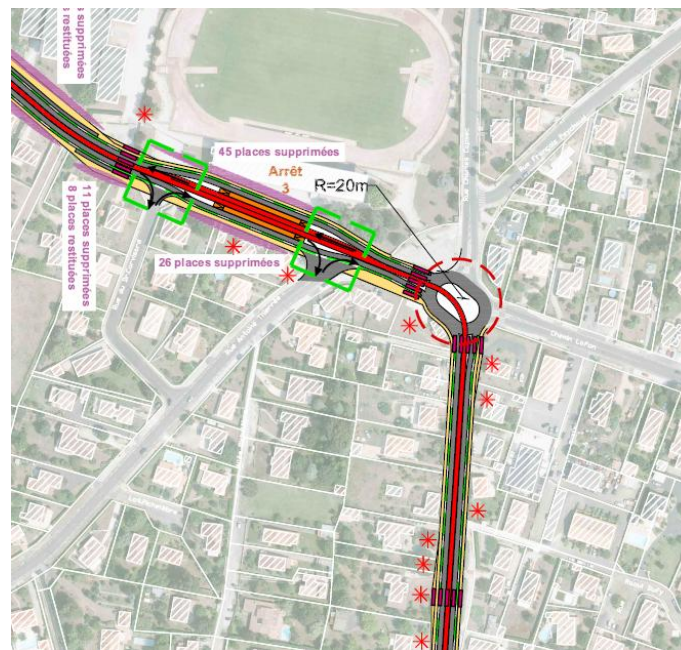
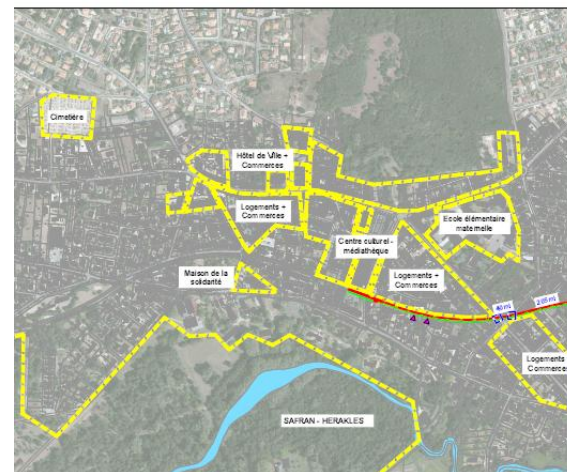
# 3/ Les étapes de la concertation

*Décision de lancer la concertation publique: Conseil du 2 décembre 2016: 3 partis d'aménagement selon 3 tracés prolongeant le réseau tramway*

*Elle répond à un cadre réglementaire ( art L300-2 Code de l'urbanisme ).*

*Sur la base d'études de faisabilité mises à disposition du public et complétées au fur et à mesure de son déroulement →*

*Recueillir les avis , les expressions du public sur les partis d'aménagement proposés pour alimenter et enrichir le processus de concertation et d'élaboration du projet .*



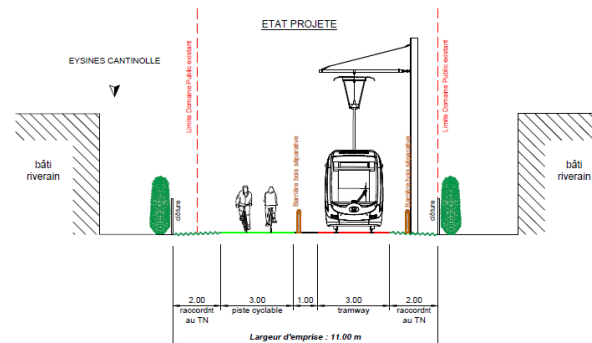
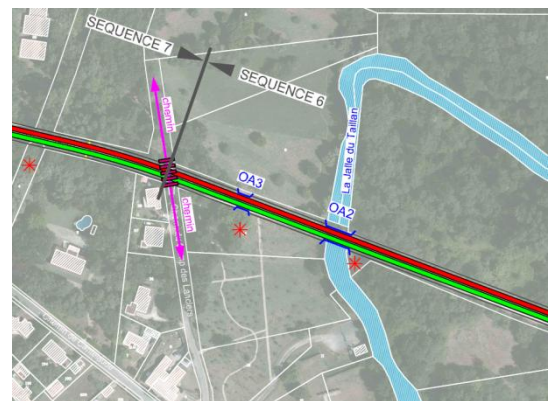
# 3/ Les étapes de la concertation

## Déroulement de la concertation

--**Février 2017** : 1 ère série de réunions publiques .  
Présentation des études de faisabilité ( tracés des 3 partis d'aménagement proposés , principes d'insertion , appréciation comparée des impacts , estimation des coûts, ...)

-- **Février à septembre 2017**: Réalisation des études complémentaires ( fréquentation, éléments socio-économiques , comparaison détaillée des partis , optimisation des impacts singuliers et des coûts prévisibles) . Ces études porteront également sur d'éventuelles variantes de tracé , d'insertion suggérées en cours de concertation .

--- **Septembre 2017** : 2 ème série de réunions publiques .  
Présentation des études de faisabilité complétées





## 4/ Les partis d'aménagement envisagés ( tracés )

*3 partis d'aménagement proposés qui diffèrent de par leur tracé , leurs principes d'insertion , l'analyse des contraintes et leurs impacts.*

### *Tracé 1 - Extension depuis la Ligne D :*

- depuis la Station CANTINOLLE ;*
- Linéaire tracé : 4 150ml. **1 nouvelle station** ( av du Thil ) et **un terminus** Place de la République ( coté rue Jean Dupérier )*

### *Tracé 2 - Extension depuis la Ligne A :*

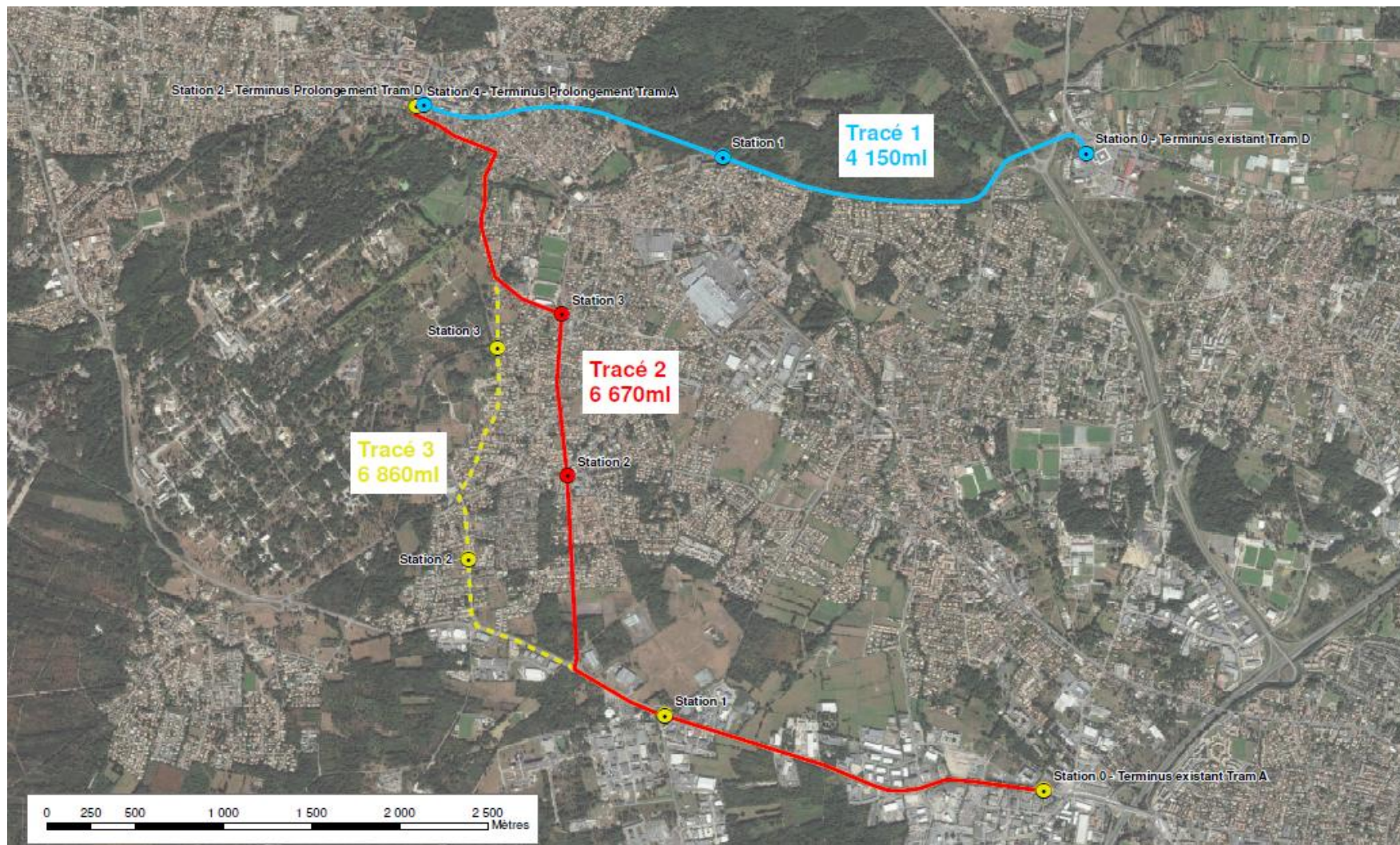
- depuis la Station MAGUDAS ;*
- Linéaire tracé : 6 670ml. **3 nouvelles stations** ( Av Magudas /5 Chemins ----Rte de Feydit/ Av du Haillan --- Av Paul Bernard et **un terminus** au sud place de la République , rue Jean Dupérier*

### *Tracé 3 - Extension depuis la Ligne A :*

- depuis la Station MAGUDAS ;*
- Linéaire tracé : 6 860ml. **3 nouvelles stations** (Av Magudas /5 Chemins ----Av de Mazeau/ Rue Antoine Bourdelle--- Route de Corbiac/Rue Antoine Thierrée et **un terminus** au sud de la place de la République , rue Jean Dupérier*



# 4/ Les partis d'aménagement envisagés ( tracés )





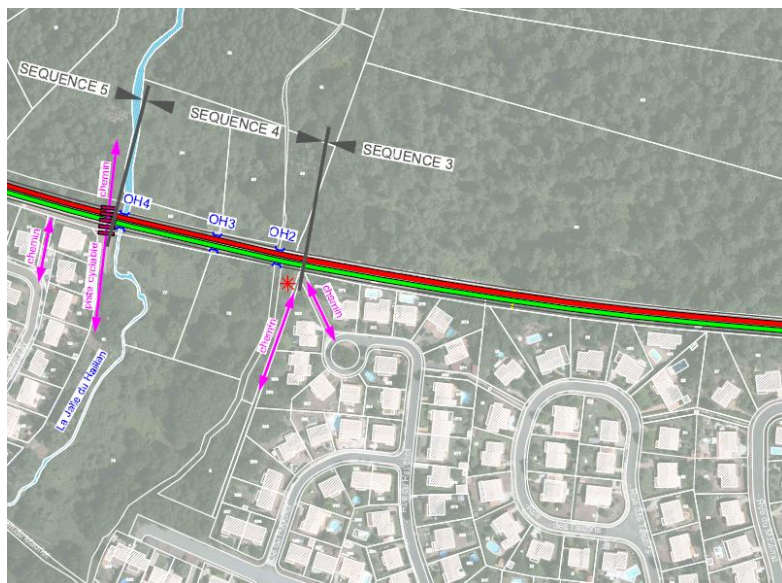
# 4/ Les partis d'aménagement envisagés ( tracés )

Principes d'insertion vues en plan , profils en travers ,

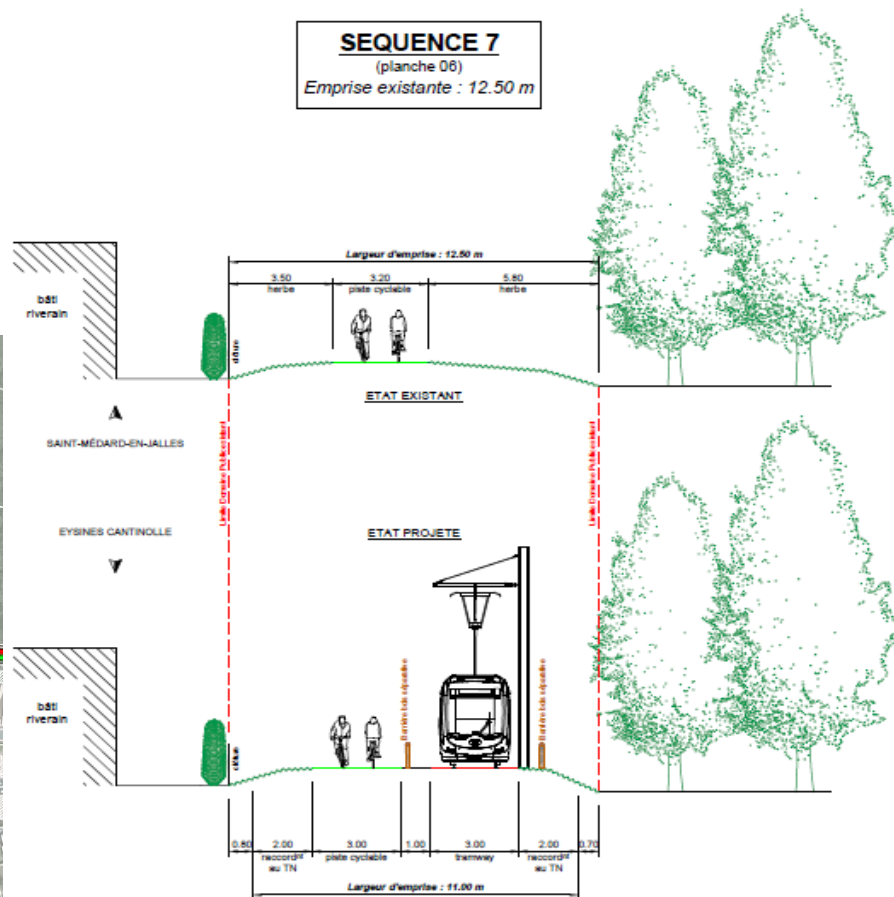
## Tracé 1 - Extension depuis la Ligne D

- depuis la Station CANTINOLLE ;
- Linéaire tracé : 4 150ml.

Emprise totale d'environ 11 m pour une largeur utile de 8 m



**SEQUENCE 7**  
(planche 06)  
Emprise existante : 12.50 m



# 4/ Les partis d'aménagement envisagés ( tracés )

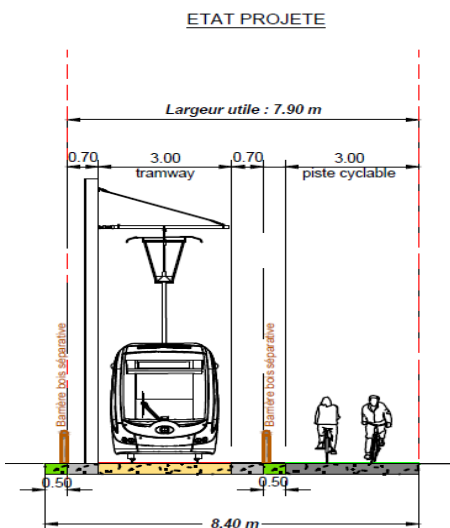
Principes d'insertion vues en plan , profils en travers ,

## Tracé 1 - Extension de la Ligne D :

- depuis la Station CANTINOLLE
- Linéaire tracé : 4 150ml.

### Secteur du Moulinat Le Haillan

Aménagement cyclable et piétons





# 4/ Les partis d'aménagement envisagés

## Tracé 1 - Extension de la Ligne D :

▫ depuis la Station CANTINOLLE

La sécurité des usagers de ces espaces publics et naturels implique des aménagements spécifiques vis-à-vis de l'insertion du tramway en zone boisée et pavillonnaire :

Traversées aménagées de la plateforme piétonnes/cycles ;

Séparateurs physiques matérialisant le GLO.



Traversée sauvage

Aménagement envisageable avec voie ferrée



Voie ferrée



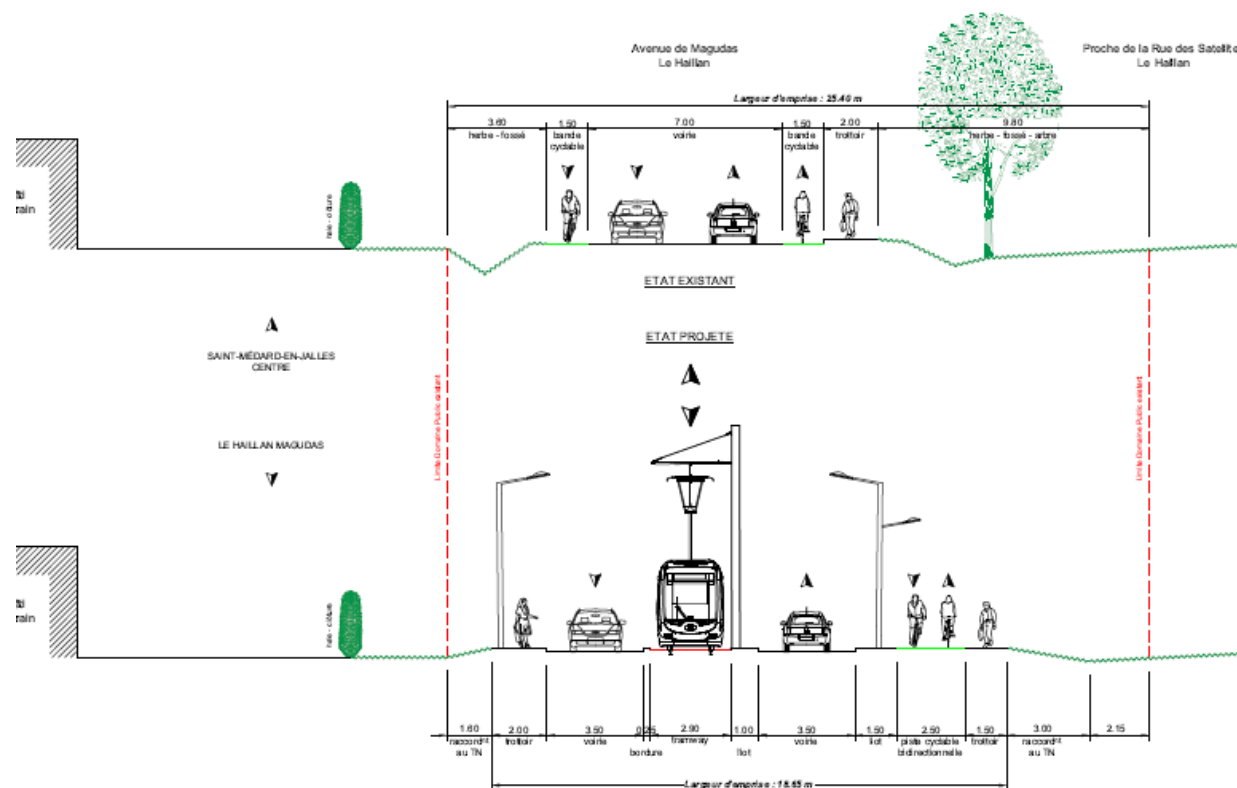
# 4/ Les partis d'aménagement envisagés ( tracés )

Principes d'insertion vues en plan , profils en travers ,

Tracé 2 - Extension depuis la Ligne A :

- depuis la Station MAGUDAS ;
- Linéaire tracé : 6 670ml

Emprise totale de 18,60 m  
Pas d'acquisitions foncières



## 4/ Les partis d'aménagement envisagés ( tracés )

*Principes d'insertion vues en plan , profils en travers ,*

*Tracé 2 -*

*Extension depuis  
la Ligne A :*

- depuis la Station  
MAGUDAS ;
- Linéaire tracé :  
▫ 6 670ml.

*▫ Avenue de  
Magudas*





## 4/ Les partis d'aménagement envisagés ( tracés )

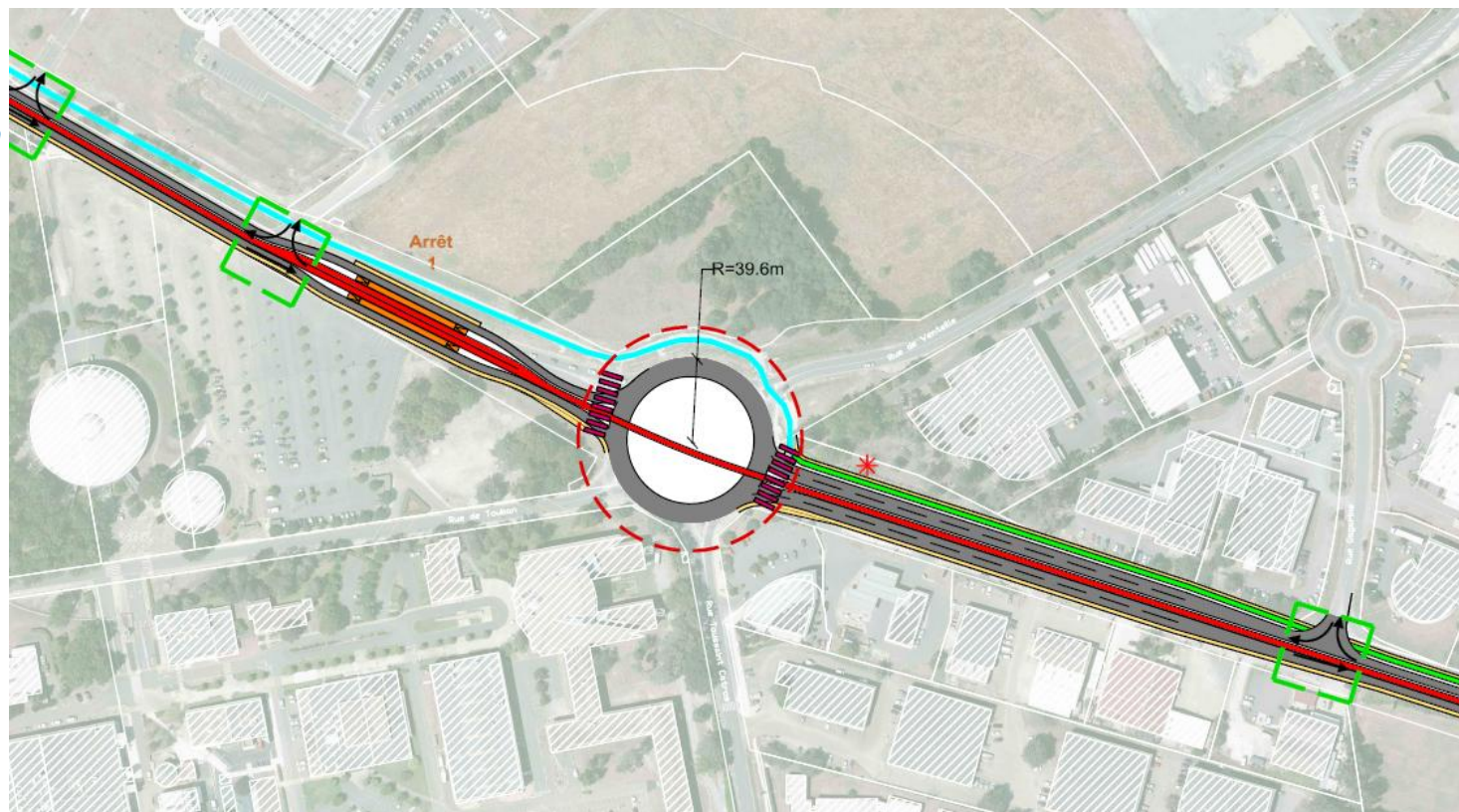
*Principes d'insertion vues en plan , profils en travers ,*

*Tracé 2 -*

*Extension depuis  
la Ligne A :*

- depuis la Station  
MAGUDAS ;
- Linéaire tracé :  
▫ 6 670ml.

*Avenue de  
Magudas/5  
Chemins*



# 4/ Les partis d'aménagement envisagés ( tracés )

Principes d'insertion vues en plan , profils en travers ,

## Tracé 2 - Extension de la Ligne A :

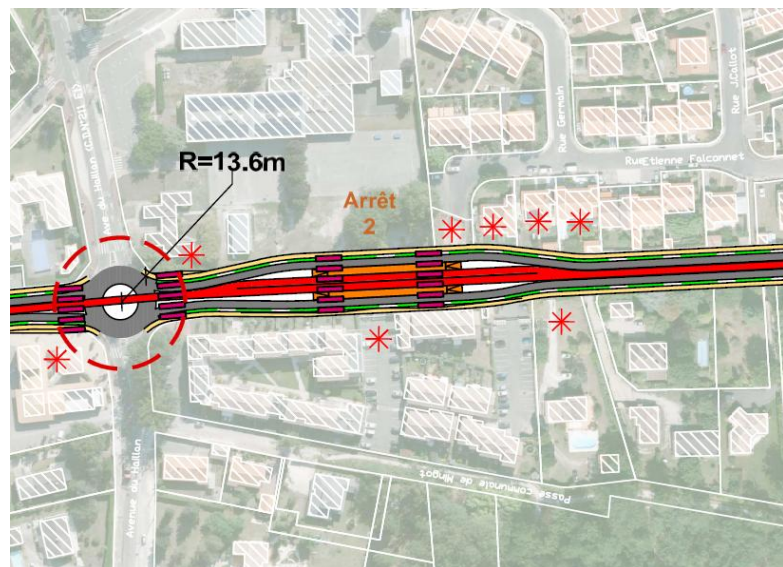
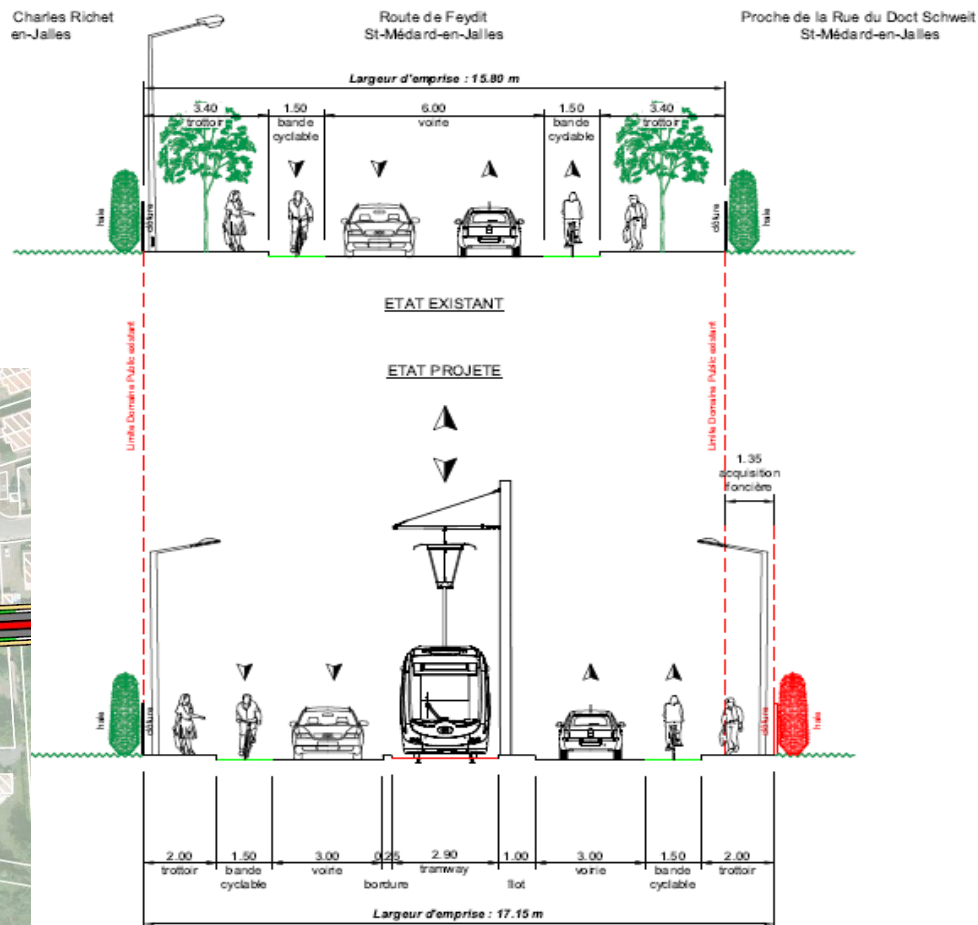
depuis la Station MAGUDAS ;

Linéaire tracé : 6 670ml.

Route de Feydit /av du Haillan

Emprise totale de 17,15 m

Acquisitions foncières nécessaires





# 4/ Les partis d'aménagement envisagés ( tracés )

*Principes d'insertion vues en plan , profils en travers ,*

*Tracé 2 -*

*Extension de la  
Ligne A :*

*▫ depuis la Station  
MAGUDAS ;*

*▫ Linéaire tracé : 6  
670ml.*

*Route de  
Feydit/Av du  
Haillan*





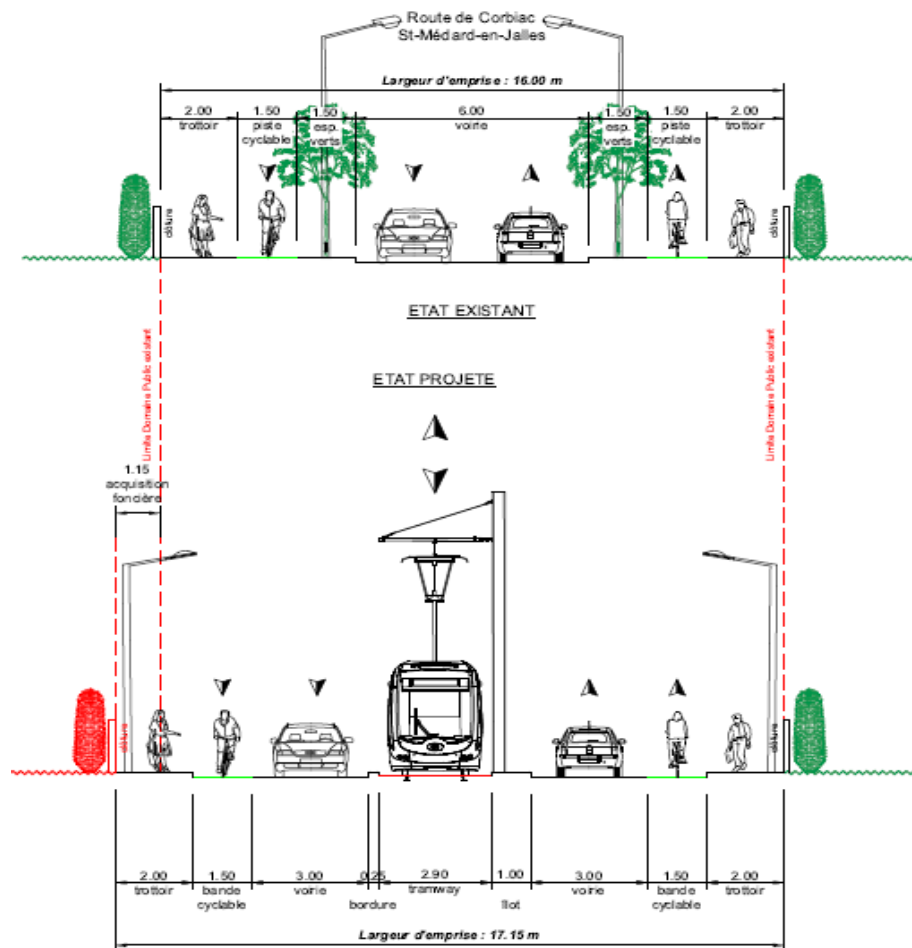
# 4/ Les partis d'aménagement envisagés ( tracés )

Principes d'insertion vues en plan , profils en travers ,

## Tracé 3 - Extension depuis la Ligne A :

- depuis la Station MAGUDAS ;
- Linéaire tracé : 6 860ml. Avenue de Mazeau/Route de Corbiac

Emprise totale de 17,15 m  
Acquisitions foncières nécessaires - à optimiser



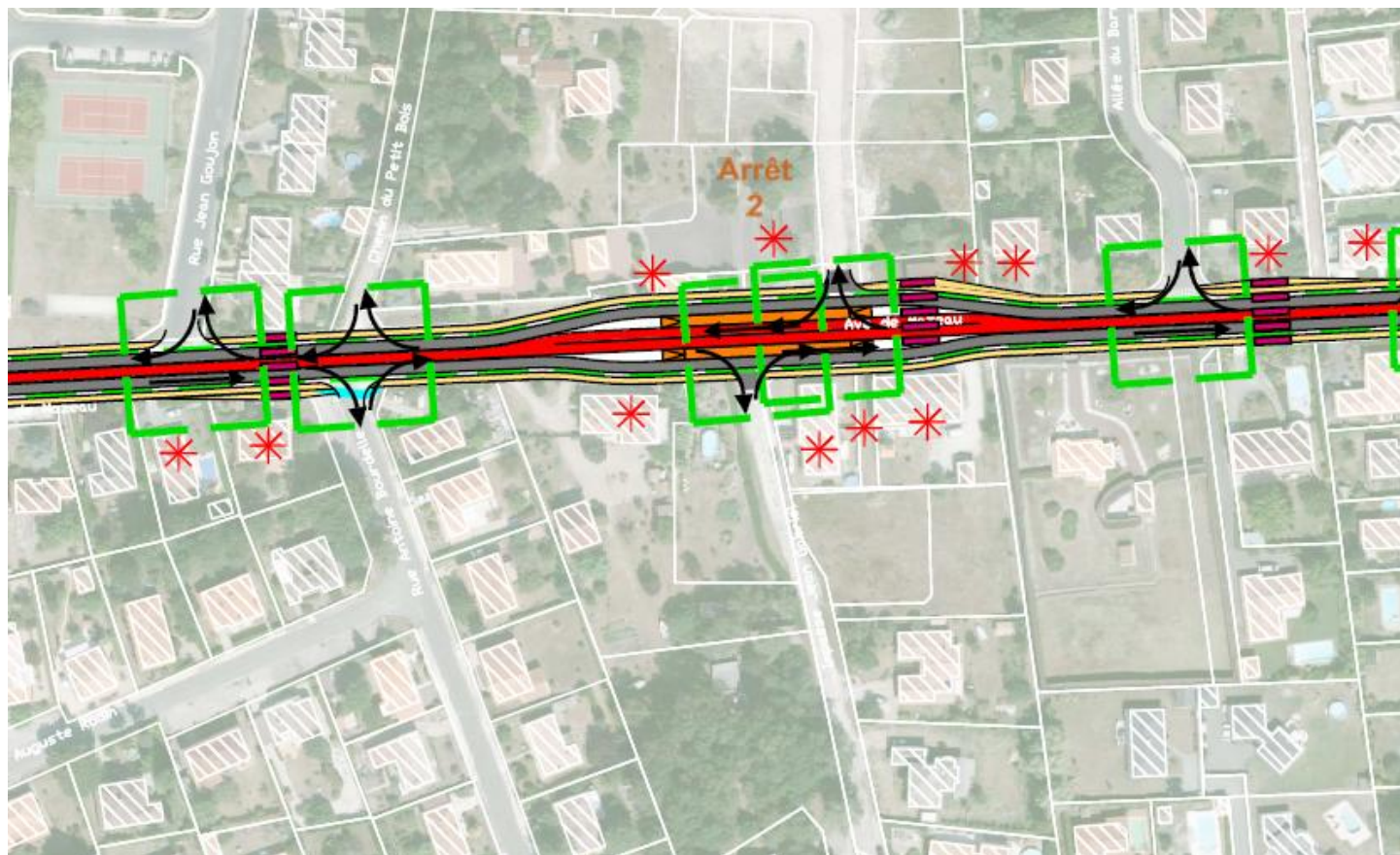
## 4/ Les partis d'aménagement envisagés ( tracés )

*Principes d'insertion vues en plan , profils en travers ,*

### *Tracé 3 - Extension depuis la Ligne A :*

*depuis la Station  
MAGUDAS  
Linéaire tracé :  
6860ml.*

*Avenue de  
Mazeau / rue  
Antoine  
Bourdelle*





# 4/ Les partis d'aménagement envisagés ( tracés )

*Principes d'insertion vues en plan , profils en travers ,*

*Tracé 3 - Extension  
depuis la Ligne A :*

- depuis la Station MAGUDAS ;
- Linéaire tracé : 6860ml.

*Avenue de  
Mazeau*



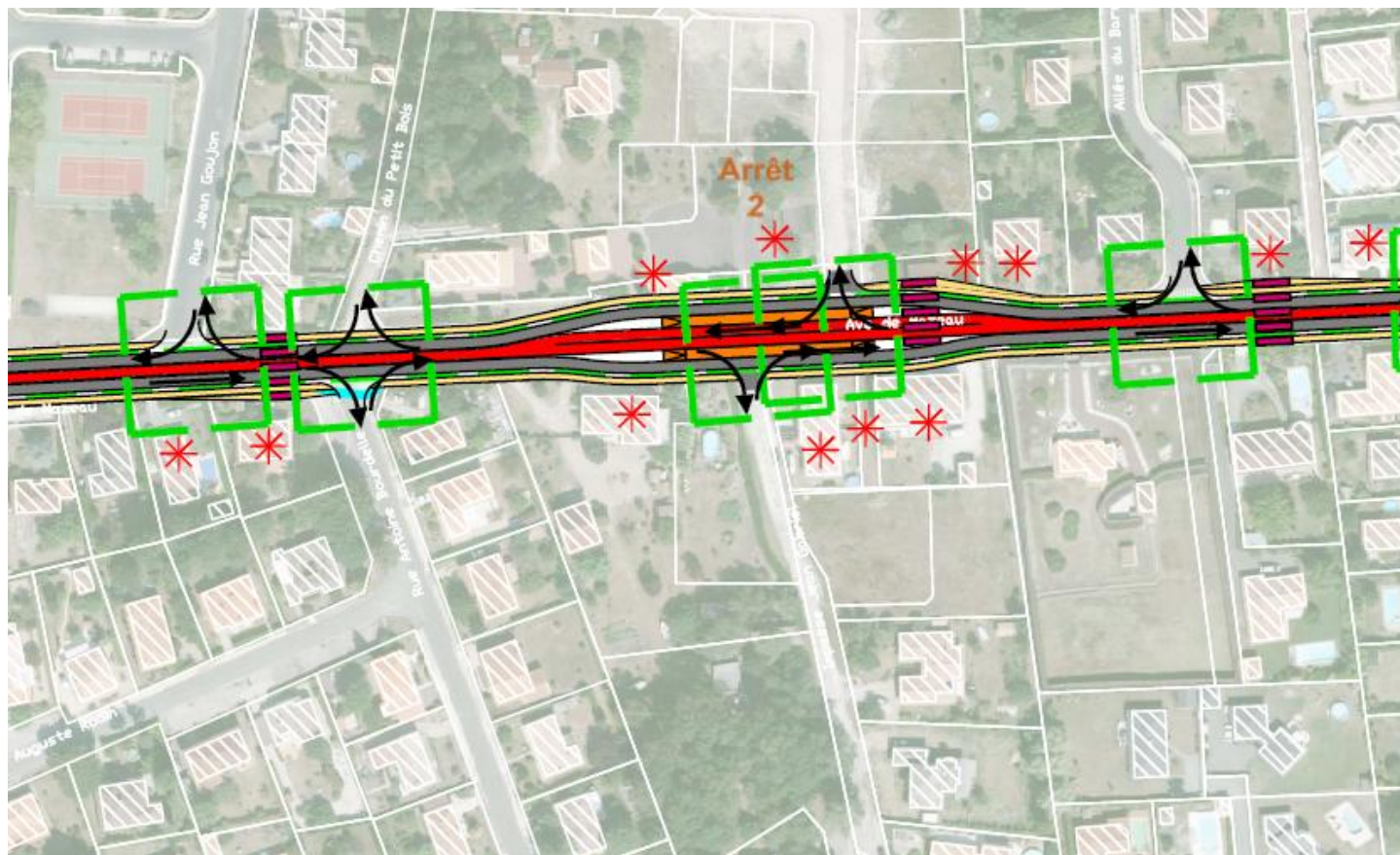
## 4/ Les partis d'aménagement envisagés ( tracés )

*Principes d'insertion vues en plan , profils en travers ,*

### *Tracé 3 - Extension depuis la Ligne A :*

- depuis la Station MAGUDAS ;
- Linéaire tracé : 6860ml.

*Avenue de  
Mazeau / rue  
Antoine  
Bourdelle*

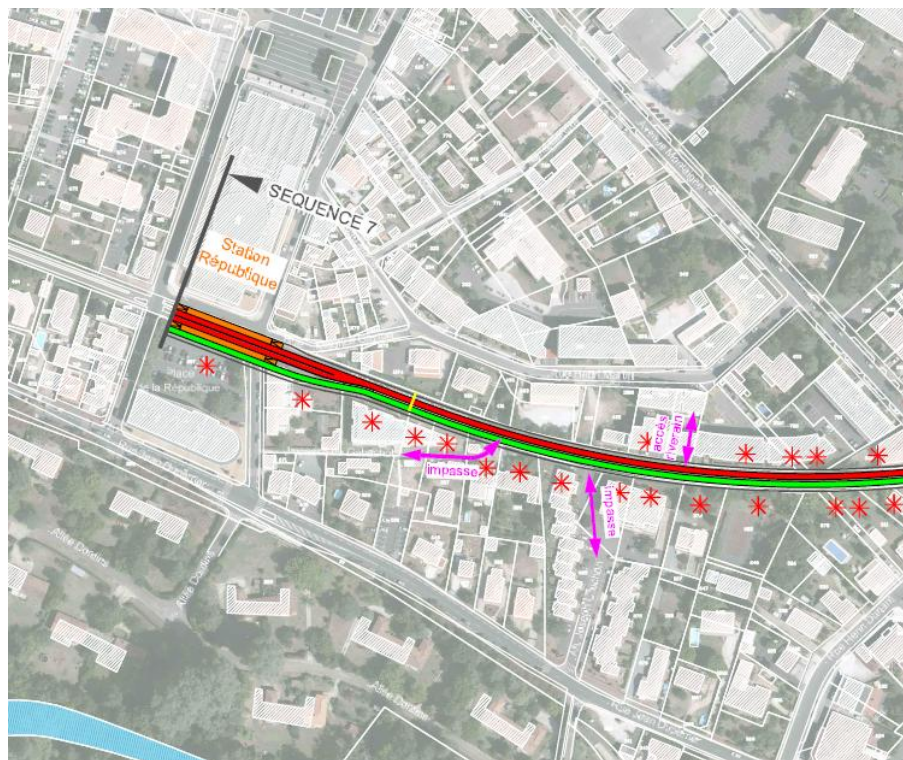




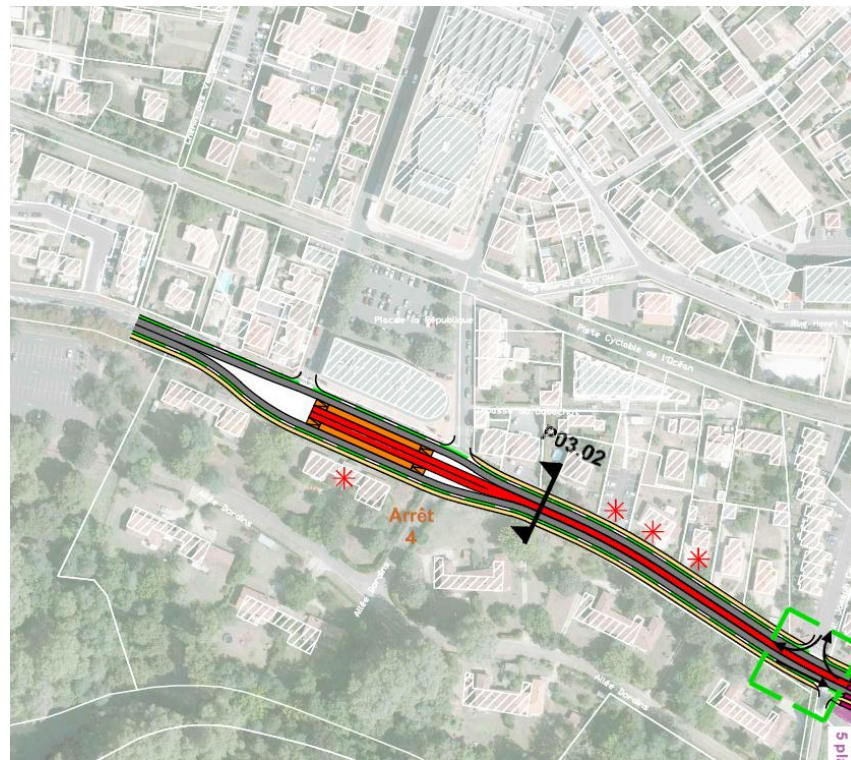
# 4/ Les partis d'aménagement envisagés ( tracés )

## Localisation des terminus

Tracé 1 - extension ligne D  
À l'arrière du Carré des Jalles  
Emplacement de la piste cyclable



Tracés 2 et 3 - extension ligne A  
Station à l'axe de la Rue Jean Dupérier





# 4/ Les partis d'aménagement envisagés ( tracés )

## Localisation des terminus

Tracés 2 et 3 - extension ligne A - Station à l'axe de la Rue Jean Dupérier





# 5/ Comparaison des partis d'aménagement

*L'insertion technique et physique du projet tramway permet d'apprécier comparativement les 3 partis d'aménagement proposés, notamment vis-à-vis des aspects suivants :*

*Les vitesses commerciales et les temps de parcours*

*le foncier ;*

*le stationnement ;*

*les circulations cyclables ;*

*la circulation routière ;*

*l'acoustique ;*

*la faune et la flore ;*

*Les estimations des coûts d'investissement ;*

3	Bénéfices et Impacts	TRAMWAY VOIE UNIQUE Tracé 1	TRAMWAY VOIE UNIQUE Tracé 2	TRAMWAY VOIE UNIQUE Tracé 3
3.1	Report modal et décongestion	A compléter - études d'évaluation à venir. Enjeu de report modal. Insertion à usage restreint en terme d'impact sur le réseau viaire.	A compléter - études d'évaluation à venir. Enjeu de report modal. Insertion dans l'axe du réseau viaire reconstruit, à priori peu impactant sur l'offre VL.	A compléter - études d'évaluation à venir. Enjeu de report modal. Insertion dans l'axe du réseau viaire reconstruit, à priori peu impactant sur l'offre VL.
3.2	Amélioration de l'offre en faveur des modes doux	Création d'infrastructures cyclables intégrées le long du projet	Création d'infrastructures cyclables intégrées le long du projet	Création d'infrastructures cyclables intégrées le long du projet
3.3	Sécurité routière	Impact nul	Risque réduit suite au report modal	Risque réduit suite au report modal
3.4	Impact sur le foncier	Impact potentiel modéré à faible du fait d'un domaine public disponible (aménagement équivalent au profit en travers de section courante / emprises de fossés de protection)	Risque important dans secteur central existant (à l'exception de terrain en "coulée" d'habitat existant)	Risque élevé et dans secteur central existant (à l'exception de terrain en "coulée" d'habitat existant)
3.5	Impact sur le stationnement	Impact nul	Risque potentiel important dans les zones à forte densité d'habitat	Impact modéré
3.6	Impact sur la circulation cyclable	Insertion en dehors du réseau viaire existant, pas à part dans le secteur Cartier/cole et à l'arrivée au centre de Saint-Maurice en Jullès	Complexification plus ou moins modérée de la circulation au droit des carrefours existants	Complexification plus ou moins modérée de la circulation au droit des carrefours existants
3.7	Impact sur les circulations cyclables	Circulations existantes maintenues et renforcées	Circulations existantes maintenues et complétées par de nouvelles plates et bandes cyclables créées par le projet.	Circulations existantes maintenues et complétées par de nouvelles plates et bandes cyclables créées par le projet.
3.8	Impact milieux naturels (faune et la flore, etc.)	Impact modéré (l'insertion dans les emprises existantes) (11 m - ex zone sensible). A compléter selon l'évolution du régime d'usage environnemental (études d'impact - Natura 2000, etc.) sur l'eau, zones humides, espèces protégées (CNPV), santé (castagne), espace boisé classé - Dossiers intégrés dans une procédure d'autorisation d'unique.	Impact limité du fait de l'insertion dans zone existante et plateforme intégrée dans un réseau viaire existant sous réserve du diagnostic travaux à mener	Impact limité du fait de l'insertion dans zone existante et plateforme intégrée dans un réseau viaire existant sous réserve du diagnostic travaux à mener
3.9	Impact acoustique	Impact limité. Après évaluation de l'incidence de la circulation du tramway dans une ambiance existante modérée. Sous réserve de vérification - pas de nécessité de protections contre le bruit compte tenu du niveau de contribution sonore du tramway	Impact limité du point de vue d'insertion dans un réseau viaire existant avec un report modal	Impact limité du point de vue d'insertion dans un réseau viaire existant avec un report modal
3.1	Emissions de gaz à effet de serre	Pas d'émission de gaz lors des circulations du matériel roulant du tramway	Pas d'émission de gaz lors des circulations du matériel roulant du tramway	Pas d'émission de gaz lors des circulations du matériel roulant du tramway
3.11	Pollutions totales généralisées	Diminution générale de la pollution, au regard de l'importance du report modal, et de la qualité des continuités DR revalorisées le long de l'infrastructure	Diminution générale de la pollution, au regard de l'importance du report modal, et de la qualité des continuités DR revalorisées le long de l'infrastructure	Diminution générale de la pollution, au regard de l'importance du report modal, et de la qualité des continuités DR revalorisées le long de l'infrastructure
3.12	Image auprès du public	Image attractive du tramway, inscrite dans les	Image attractive du tramway, inscrite dans les	Image attractive du tramway, inscrite dans les



# Temps de parcours, niveau de service

## Vitesse moyenne commerciale

Les vitesses moyennes commerciales et les temps de parcours obtenus en première approche sont les suivantes :

### Tracé 1 :

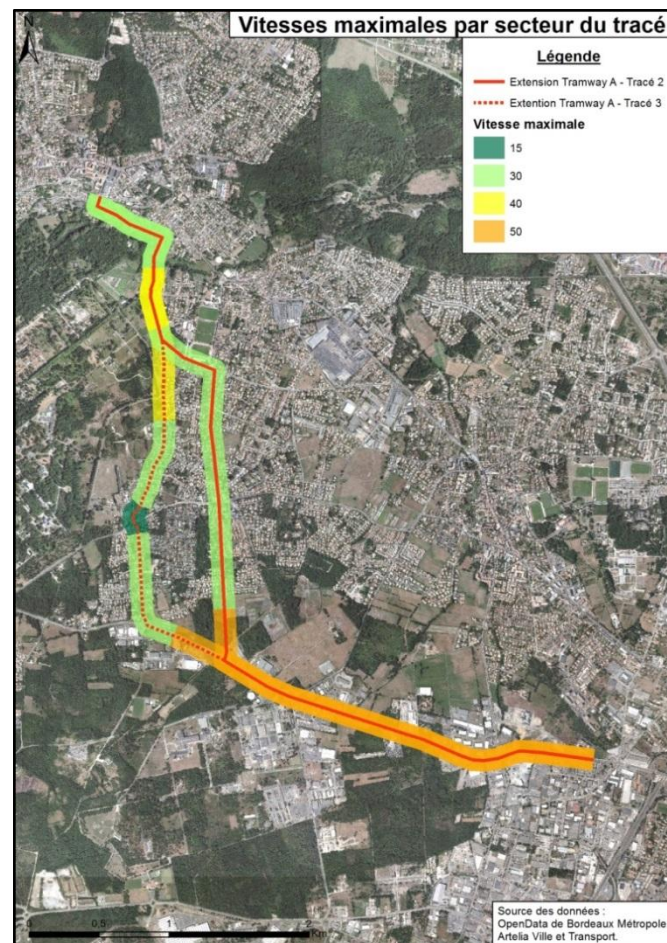
- Vitesse commerciale moyenne : 33 km/h ;
- Temps de parcours : 7 min environ.

### Tracé 2 :

- Vitesse commerciale moyenne : 31.90 km/h ;
- Temps de parcours : 12 min et 30 sec environ.

### Tracé 3 :

- Vitesse commerciale moyenne : 31.80 km/h ;
- Temps de parcours : 13 min.





# 5/ Comparaison des partis d'aménagement

## Temps de parcours moyens en heures de pointes

Temps de parcours moyens en heures de pointes de références :  
Trajet entre le Centre Ville de Saint-Médard-en-Jalles et Bordeaux Quinconces,  
Bordeaux Hôtel de ville et Gare St Jean

	TRAMWAY VOIE UNIQUE <i>Tracé 1</i> 4150ml	TRAMWAY VOIE UNIQUE <i>Tracé 2</i> 6700ml	TRAMWAY VOIE UNIQUE <i>Tracé 3</i> 6900ml
Temps estimé de trajet moyen Saint-Médard-en-Jalles et Bordeaux Quinconces	38 min	1 h 01 min	1 h 02 min
Temps estimé de trajet moyen Saint-Médard-en-Jalles et Bordeaux Hotel de Ville	48 min	51 min	52 min
Temps estimé de trajet moyen Saint-Médard-en-Jalles et Gare St Jean	48 min	1 h 05 min	1h 06 min



# Impacts potentiels du projet

## *Impact sur le foncier*

*Le tracé 1 implique un impact foncier potentiel suivant :*

- Parcelle terrain nu : 41
- Parcelle terrain bâti : 17
- Parcelle avec bâtiment impacté : 1
- Bilan impact foncier : 59 parcelles impactées

*Le tracé 2 implique un impact foncier potentiel suivant :*

- Parcelle terrain nu : 8
- Parcelle terrain bâti : 54
- Parcelle avec bâtiment impacté : 5
- Bilan impact foncier : 67 parcelles impactées

*Le tracé 3 implique un impact foncier potentiel suivant :*

- Parcelle terrain nu : 17
- Parcelle terrain bâti : 75
- Parcelle avec bâtiment impacté : 9
- Bilan impact foncier : 99 parcelles impactées





# Impacts potentiels du projet

## *Impact sur le stationnement*

*Le tracé 1 implique un impact stationnement potentiel suivant :*

▫Places à supprimer :	0
▫ <u>Places restituables :</u>	<u>0</u>
▫Bilan impact stationnement :	0 pas de place impactée

*Le tracé 2 implique un impact stationnement potentiel suivant :*

▫Places à supprimer :	162
▫ <u>Places restituables :</u>	<u>31</u>
▫Bilan impact stationnement :	-131 places perdues

*Le tracé 3 implique un impact stationnement potentiel suivant :*

▫Places à supprimer :	5
▫ <u>Places restituables :</u>	<u>0</u>
▫Bilan impact stationnement :	-5 places perdues



# Impacts potentiels du projet

## Impact sur les circulations cyclables

*Le tracé 1 conduit à un bilan sur les circulations cyclables suivant :*

▫ Piste cyclable renouvelée : 4150 m

*Le tracé 2 conduit à un bilan sur les circulations cyclables suivant :*

▫ Sur une portion, passage de 4124 m de bande cyclable en 2231 m de piste cyclable

▫ Piste cyclable conservée : 656 m

▫ Bande cyclable renouvelée : 2200 m

▫ Bande cyclable créée : 1597 m

▫ Passage de piste cyclable en bande cyclable : 360 m

*Le tracé 3 conduit à un bilan sur les circulations cyclables suivant :*

▫ Sur une portion, passage de 4124 m de bande cyclable en 2231 m de piste cyclable

▫ Piste cyclable conservée : 1340 m

▫ Passage de piste cyclable en bande cyclable : 4500 m

▫ Bande cyclable renouvelée : 820 m

▫ Bande cyclable créée : 1182 m





# Impacts potentiels du projet

## Impact sur la circulation routière

### Tracé 1 :

#### Carrefours à feux :

Existant : 2

Projetés : 5

#### Carrefours statiques

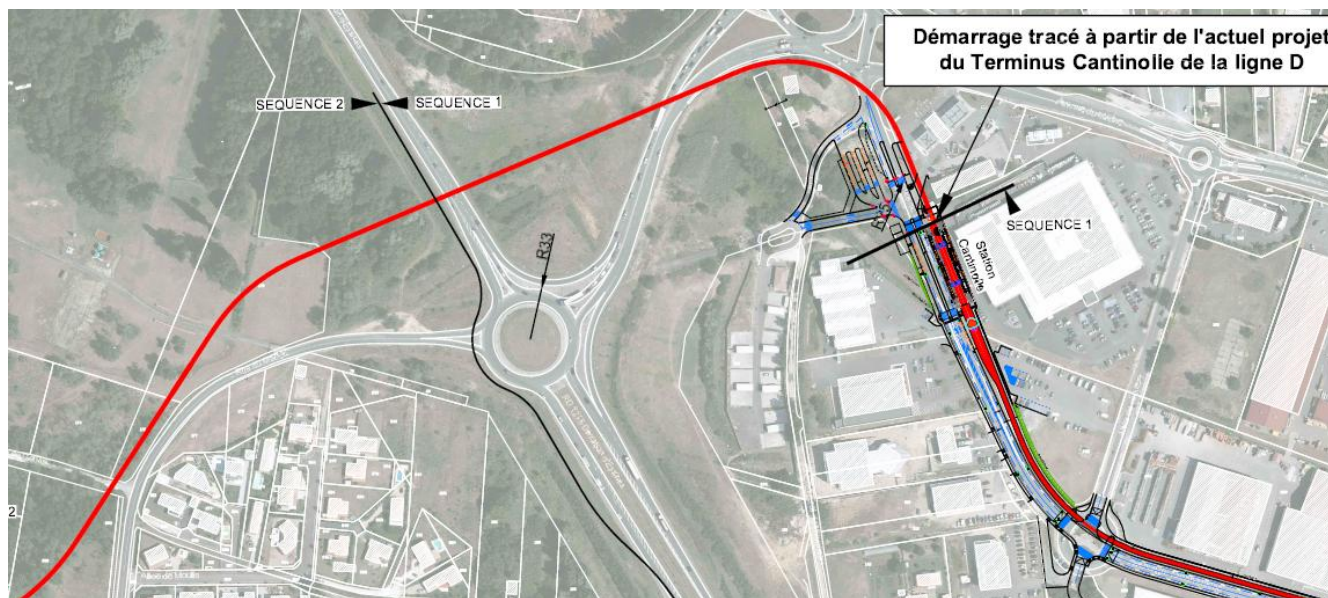
Existant : 4

Projetés : 0

#### Carrefours giratoires

Existant : 1 (Giratoire Cantinolle)

Projetés : 1 (Giratoire Cantinolle :  
traversée branche nord en R24)



# Impacts potentiels du projet

## Impact sur la circulation routière

### Tracé 2 :

#### Carrefours à feux :

Existant : 1

Projetés : 2

#### Carrefours statiques

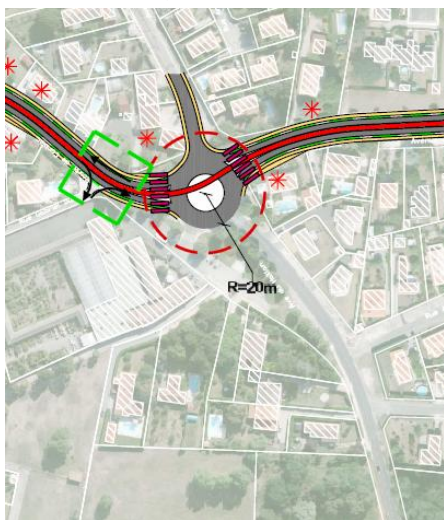
Existant : 14

Projetés : 16

#### Carrefours giratoires

Existant : 8

Projetés : 8



### Tracé 3 :

#### Carrefours à feux :

Existant : 1

Projetés : 1

#### Carrefours statiques

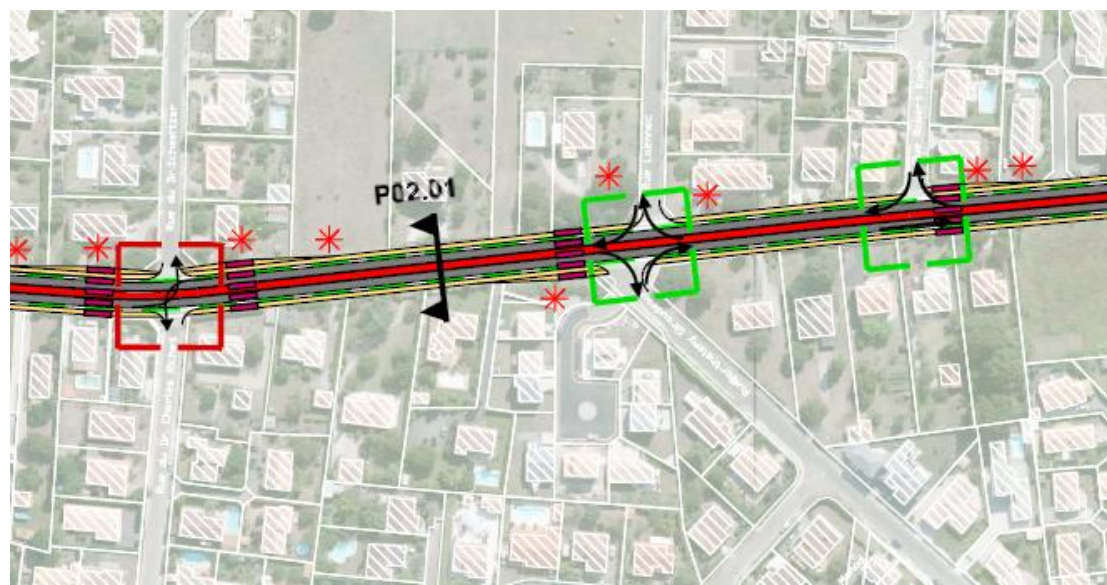
Existant : 23

Projetés : 25

#### Carrefours giratoires

Existant : 7

Projetés : 7





# Impacts potentiels du projet

## *Impact acoustique*

*La réglementation en matière de bruit diffère en fonction du contexte projet de tracé envisagé :*

***Pour le Tracé 1***, il s'agit d'un projet s'apparentant à une « nouvelle infrastructure ferroviaire » au sens de l'« Arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires » ;  
A ce stade des études préalables, il n'y a pas d'incidence acoustique nécessitant des mesures de protection bruit à envisager

*(point à confirmer par un étude acoustique détaillée , avec une campagne de mesures exhaustives de l'ambiance existante et une modélisation acoustique avancée de la contribution sonore de la future voie de tramway en service évaluée)*

***Pour les Tracés 2 et 3***, il s'agit d'un projet classique de projet tramway qui s'insère dans un contexte de réseau viaire existant.



# Impacts potentiels du projet

## Impact faune et flore

Identification des cadres et procédures réglementaires

CODE DE L'ENVIRONNEMENT	DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE	Dossier intégré à la procédure d'autorisation unique en cas d'autorisation Loi sur l'Eau	Dossier d'étude d'impact environnemental (EIE)
			Dossier Loi sur l'Eau (DLE)
			Dossier d'incidences Natura 2000
			Dossier de défrichement
			Dossier de demande de dérogation de destruction d'espèces et d'habitats d'espèces protégées (CNP)
CODE DE L'URBANISME			Dossier de mise en compatibilité du PLU et évaluation environnementale
TOUS CODES			Dossier d'enquête publique
CODE DE LA SANTE PUBLIQUE			Dossier de demande de modification de périmètres de protection de captage AEP





# Impacts potentiels du projet

## Impact faune et flore

Identification  
des cadres et  
procédures  
réglementaires

TRAMWAY VOIE UNIQUE <i>Tracé 1</i> 4150ml	TRAMWAY VOIE UNIQUE <i>Tracé 2</i> 6700ml	TRAMWAY VOIE UNIQUE <i>Tracé 3</i> 6900ml
Impact modéré ( s'inscrit dans les emprises actuelles - 11 m - en zone sensible ) .A instruire selon plusieurs cadres réglementaires environnement ( etude d'impact , Natura 2000, loi sur l'eau , zones humides , espèces protégées CNPN), santé ( captage) , espace boisé classé - Dossiers intégrés dans une procédure d'autorisation d'unique	Impact limité, du fait de l'insertion dans contexte urbain et plateforme intégrée dans un réseau viaire existant sous réserve du diagnostic faune flore à mener	Impact limité, du fait de l'insertion dans contexte urbain et plateforme intégrée dans un réseau viaire existant sous réserve des diagnostic faune flore à mener



# Estimations des coûts prévisionnels d'opération

## Tracé 1 - Extension depuis la Ligne D

### Programme de référence pour le Tracé T1 proposé à ce stade des réflexions

A regard de ces différents programmes étudiés, il peut être retenu un **programme de référence pour le Tracé 1** ramené à coût d'opération décomposés selon les montants suivants:

ETUDES AVP et PRO :	1.44M€HT
MAITRISE D'OUVRAGE :	0.72M€HT
MAITRISE D'OEUVRE TRAVAUX :	2.16M€HT
<u>TRAVAUX (AUTRES POSTES CEREMA) :</u>	<u>50.0M€HT</u>
<b>COUT TOTAL DE L'OPERATION AVEC TRACE 1 :</b>	<b>54.3M€HT</b>

Ce « programme de référence », associé à un coût de TRAVAUX de 50M€HT avec aléa de 5 à 8 %.





# Estimations des coûts prévisionnels d'opération

## Tracé 2 - Extension depuis la Ligne A

### Programme proposé pour le Tracé 2

Sur la base d'un programme de base s'inscrivant dans la continuité des aménagements de la Ligne A existante.

ETUDES AVP et PRO :	3.62M€HT
MAITRISE D'OUVRAGE :	1.81M€HT
MAITRISE D'OEUVRE TRAVAUX :	5.02M€HT
<u>TRAVAUX (AUTRES POSTES CEREMA) :</u>	<u>90.50M€HT</u>
<b>COUT TOTAL DE L'OPERATION AVEC TRACE 2 :</b>	<b>100.9M€HT</b>

Le coût des TRAVAUX est de 90.5M€HT avec un aléa global de 7.75% environ, ce qui signifie que ce coût se trouve dans une fourchette de [84.0M€HT ; 90.5M€HT].



# Estimations des coûts prévisionnels d'opération

## Tracé 3 - Extension depuis la Ligne A

### Programme proposé pour le Tracé 3

Sur la base d'un programme de base s'inscrivant dans la continuité des aménagements de la Ligne A existante.

ETUDES AVP et PRO :	3.68M€HT
MAITRISE D'OUVRAGE :	1.84M€HT
MAITRISE D'OEUVRE TRAVAUX :	5.52M€HT
<u>TRAVAUX (AUTRES POSTES CEREMA) :</u>	<u>92.02M€HT</u>
<b>COUT TOTAL DE L'OPERATION AVEC TRACE 3 :</b>	<b>103.1M€HT</b>

Le coût des TRAVAUX est de 92.02M€HT avec un aléa global de 8.15% environ, ce qui signifie que ce coût se trouve dans une fourchette de [85.1M€HT ; 92.02M€HT].





# Estimations des coûts prévisionnels d'opération

*Le tableau ci-dessous synthétise une estimation financière en millions d'euros HT courants.*

*Cette estimation réalisée au stade des études préalables de faisabilité prend en compte les coûts des études, des travaux, infra, voie ferrée, stations, systèmes, parc relais de surface, des acquisitions foncières, du matériel roulant et des provisions pour aléas travaux*

<b>GRANDS POSTES en M€HT</b>	<b>Tracé T1</b>	<b>Tracé T2</b>	<b>Tracé T3</b>
ETUDES AVP et PRO	1.44	3.62	3.68
MAITRISE D'OUVRAGE	0.72	1.81	1.84
MAITRISE D'OEUVRE TRAVAUX	2.16	5.02	5.52
TRAVAUX (AUTRES POSTES CEREMA)	50.00	90.50	92.02
<b>COUT TOTAL DE L'OPERATION</b>	<b>54.3</b>	<b>101.0</b>	103.1



# 6/ Le dispositif de concertation

**Dossier de présentation** mis à disposition du public au tout début de la concertation :

- une notice explicative : synthèse des études de faisabilité 2015- 2016 sur le tracé 1 , présentation des principes d'insertion et analyse comparative multicritères des 3 tracés (planches graphiques d'état des lieux, identification des impacts liés à l'insertion)
- un plan de situation ;
- un plan du périmètre d'intervention ;
- un registre de concertation.**

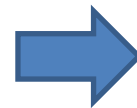
## Lieux de mise à disposition

- aux mairies du Haillan, Eysines, Saint-Médard-en-Jalles et Le Taillan-Médoc,
- au pôle territorial ouest de Bordeaux Métropole,
- à la direction des Infrastructures et des déplacements de la direction générale Mobilités de Bordeaux Métropole,

Sites internet de Bordeaux Métropole et de la participation Bordeaux Métropole.

[www.bordeaux-metropole.fr](http://www.bordeaux-metropole.fr)

<https://participation.bordeaux-metropole.fr>



**Inscrivez vos contributions sur le registre en mairie ou sur le site Internet de Bordeaux Métropole**



# Transports en commun - Amélioration de la desserte des communes de Saint-Médard-en-Jalles, Le Haillan, Eysines et Le Taillan-Médoc par l'extension du réseau de tramway

*Merci de votre attention*

DG Mobilités – DID-  
Mission  
tramway/SDODM/grandes  
infrastructures  
Février 2017

