

	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE	Délibération
	Séance publique du 23 mars 2018	N° 2018-105

Convocation du 16 mars 2018

Aujourd'hui vendredi 23 mars 2018 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 :

M. Alain JUPPE, M. Alain ANZIANI, Mme Dominique IRIART, M. Christophe DUPRAT, Mme Virginie CALMELS, Mme Christine BOST, M. Michel LABARDIN, M. Patrick BOBET, M. Jean-François EGRON, M. Franck RAYNAL, M. Jacques MANGON, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Patrick PUJOL, Mme Anne-Lise JACQUET, Mme Claude MELLIER, Mme Agnès VERSEPUY, M. Michel DUCHENE, 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, Mme Odile BLEIN, M. Jean-Jacques BONNIN, M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE, M. Jacques BOUTEYRE, Mme Marie-Christine BOUTHEAU, Mme Anne BREZILLON, M. Nicolas BRUGERE, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Alain CAZABONNE, M. Didier CAZABONNE, Mme Chantal CHABBAT, M. Gérard CHAUSSET, Mme Solène CHAZAL, Mme Brigitte COLLET, Mme Emmanuelle CUNY, 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, Mme Michèle FAORO, M. Vincent FELTESSE, 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. Jean-Pierre GUYOMARC'H, M. Daniel HICKEL, M. Pierre HURMIC, Mme Martine JARDINE, M. François JAY, M. Franck JOANDET, M. Bernard JUNCA, Mme Conchita LACUEY, Mme Anne-Marie LEMAIRE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Eric MARTIN, M. Thierry MILLET, M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM, M. Jacques PADIE, M. Michel POIGNONEC, Mme Dominique POUSTYNNIKOFF, M. Benoît RAUTUREAU, Mme Marie RECALDE, M. Fabien ROBERT, Mme Karine ROUX-LABAT, 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:

Mme Brigitte TERRAZA à M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE
M. Jean-Jacques PUYOBRAU à M. Jean-François EGRON
M. Alain TURBY à M. Kévin SUBRENAT
M. Michel VERNEJOUL à Mme Andréa KISS
M. Erick AOUIZERATE à M. Jean-Pierre GUYOMARC'H
Mme Isabelle BOUDINEAU à M. Gérard DUBOS
Mme Anne-Marie CAZALET à M. Daniel HICKEL
M. Bernard LE ROUX à M. Alain ANZIANI
M. Pierre LOTHAIRE à Mme Karine ROUX-LABAT
Mme Emilie MACERON-CAZENAVE à M. Bernard JUNCA
Mme Christine PEYRE à M. Thierry MILLET
Mme Arielle PIAZZA à Mme Cécile BARRIERE
M. Alain SILVESTRE à Mme Gladys THIEBAULT

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

Mme Virginie CALMELS à M. Alain CAZABONNE à partir de 11h35
M. Clément ROSSIGNOL-PUECH à Mme Sylvie CASSOU-SCOTTE à partir de 13h25
Mme Anne WALRYCK à M. Dominique ALCALA à partir de 12h52
M. Michel HERITIE à M. Jean-Pierre TURON à partir de 11h05
Mme Emmanuelle AJON à Mme Michèle DELAUNAY à partir de 11h25
Mme Anne BREZILLON à Mme Marie-Hélène VILLANOVE à partir de 12h07
Mme Solène CHAZAL à Mme Elisabeth TOUTON à partir de 12h00
Mme Emmanuelle CUNY à Mme Maribel BERNARD jusqu'à 11h00
M. Arnaud DELLU à Mme Michèle FAORO à partir de 11h00
M. Vincent FELTESSE à Mme Béatrice DE FRANCOIS à partir de 13h40
M. Marik FETOUH à Mme Magali FRONZES à partir de 12h20
M. Nicolas FLORIAN à M. Christophe DUPRAT à partir de 11h05
Mme Martine JARDINE à Mme Christine BOST à partir de 10h40
Mme Conchita LACUEY à M. Jean TOUZEAU à partir de 11h35
M. Eric MARTIN à Mme Dominique POUSTYNNIKOFF à partir de 12h00
Mme Anne-Marie TOURNEPICHE à Mme Véronique FERREIRA à partir de 12h00

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

LA SEANCE EST OUVERTE

	Conseil du 23 mars 2018	Délibération
	Direction générale Mobilité Direction des infrastructures et des déplacements	N° 2018-105

**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.
 Arrêt du bilan de la concertation - Information - Approbation**

Monsieur Michel LABARDIN présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

1- RAPPEL SUR LE PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION

CONTEXTE DU PROJET

Le secteur ouest de l'agglomération compte aujourd'hui et à l'avenir parmi les territoires métropolitains à enjeux de premier ordre, tant par son bassin d'emplois que par les pôles d'habitats qui le composent. Et notamment sur les communes de Saint-Médard-en-Jalles, du Haillan, et du Taillan-Médoc représentant une population cumulée de plus de 50 000 habitants.

En termes de géographie urbaine, les communes de Saint-Médard-en-Jalles, du Haillan, d'Eysines, du Taillan-Médoc, mais aussi de Saint-Aubin de Médoc, représentent l'accès à l'agglomération bordelaise par le quart nord-ouest. La mobilité dans l'ensemble du secteur est considérablement entravée par la situation du réseau routier. Les attentes en matière de déplacements vers le centre de l'agglomération renforcent la nécessité de consolider l'offre de transport en commun en irriguant ces territoires par la création de lignes performantes ou par l'extension du réseau tramway.

Pour répondre à ces défis de mobilité, le Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM) préconise la réalisation d'un projet d'extension du réseau de tramway, qui doit être l'opportunité de proposer une offre complémentaire à l'opération du Bus à haut niveau de service (BHNS) Saint-Aubin de Médoc - Bordeaux Gare Saint-Jean, laquelle a déjà fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique aujourd'hui suspendue dans l'attente de la décision du juge du fond, pour desservir les quartiers des communes de Saint-Médard-en-Jalles et du Haillan. Ce projet se différencie par son mode tramway, ses différents tracés soumis à la concertation, qui ne desservent pas les mêmes secteurs suivant les familles de tracés, et ses points de connexion au réseau existant.

OBJECTIFS DU PROJET

Le projet d'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 poursuit plusieurs objectifs adoptés à l'ouverture de la concertation (délibération du 2 décembre 2016) :

- 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 réseau de tramway, en prolongeant soit la ligne D depuis la station « Cantinolle » à Eysines, soit 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 entreprises, les équipements commerciaux ou publics, concentrant de très nombreux emplois.
- Présenter une efficacité économique et des coûts compatibles avec les capacités financières de Bordeaux Métropole tant en investissement qu'en exploitation ultérieure en appliquant un objectif et une méthode d'optimisation imposés dès les premières études opérationnelles.

OUVERTURE D'UNE CONCERTATION AU TITRE DES ARTICLES L103-2 et suivants DU CODE DE L'URBANISME

Par délibération n°2016-679 du 2 décembre 2016, le Conseil métropolitain a décidé d'ouvrir une concertation relative à ce projet, d'en fixer les modalités et d'arrêter les objectifs du projet.

Cette concertation s'est déroulée du 8 février 2017 au 12 janvier 2018, le public ayant été informé préalablement par voie de presse et d'affichage des dates d'ouverture et de clôture.

Le présent rapport a pour objet de présenter le bilan de cette concertation.

2- DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

CONSISTANCE DU PROJET PRESENTE AU PUBLIC

Plusieurs hypothèses ou familles de tracés pour l'extension du tramway ont été présentées à la concertation. Quels que soient les familles de tracé envisagées, l'optimisation financière de ce projet a conduit la Métropole à proposer, à qualité de service équivalente, une infrastructure tramway en voie unique en section courante et à double voie au droit des stations, afin de permettre le croisement des rames, avec un nombre de stations limité et positionnées selon les estimations de potentiel de clientèle. Ces familles de tracés trouvent leur cohérence par leur complémentarité avec le BHNS Saint-Aubin de Médoc - Bordeaux Gare Saint-Jean en desservant des quartiers éloignés de son itinéraire.

Des tracés enrichis par la concertation

Au début de la concertation, seules 3 hypothèses de tracés ont été présentés au public. Un plan identifiant ces tracés était versé au dossier de concertation. Les contributions versées et les observations formulées lors des réunions publiques, avec en particulier la demande de l'étude d'un tracé par la route départementale 1215 émanant de la commune du Taillan, ont amené la Métropole à étudier un tracé supplémentaire ainsi que différentes configurations relatives au nombre et au positionnement des stations, à l'emplacement et au dimensionnement des parc-relais, ou encore au positionnement du terminus au centre de Saint-Médard-en-Jalles. L'ensemble de ces études complémentaires ont été versées au dossier de concertation afin d'enrichir et d'améliorer le projet en tenant compte des attentes du public.

Famille de tracés 1 :

L'extrémité de la ligne D se situe à Eysines, au niveau du carrefour de Cantinolle, au croisement avec Le Taillan-Médoc et Le Haillan. Le prolongement de cette ligne vers le centre-ville de Saint-Médard-en-Jalles est envisagé sur 4,2 kilomètres. Il longerait la piste cyclable Bordeaux-Lacanau, en la conservant, jusqu'au centre de Saint-Médard-en-Jalles. Cette famille de tracés borderait plusieurs secteurs résidentiels au sud ainsi qu'un espace naturel au nord, et présente plusieurs configurations.

Le tracé 1, dans sa version initiale, comporterait deux nouvelles stations et un parc-relais de 250 places en centre-ville. Il se caractérise notamment par :

- Nombre de voyageurs potentiels : estimé aux environs de 5 000 voyageurs par jour.
- Temps de parcours entre Saint-Médard et Quinconces : 39 minutes ; Saint-Médard et gare Saint-Jean à Bordeaux : 48 minutes.
- Coût des travaux : à ce stade des études, estimé à 50 millions d'euros.
- Bilan socio-économique : à ce stade des études, évaluation « juste favorable ».

Le tracé 1 bis, se différencie du tracé 1 par l'ajout d'une station supplémentaire au niveau de la rue du Médoc sur la commune du Haillan. Il se caractérise notamment par :

- nombre de voyageurs potentiels : estimé aux environs de 6 000 voyageurs par jour.
- Temps de parcours entre Saint-Médard et Quinconces : 40 minutes ; Saint-Médard et gare Saint-Jean à Bordeaux : 49 minutes.
- Coût des travaux : à ce stade des études, estimé à 51 millions d'euros.
- Bilan socio-économique : à ce stade des études, évaluation « favorable ».

Le tracé 1 ter, se différencie du tracé 1bis par un parc-relais de 305 places en centre-ville. Il se caractérise notamment par :

- nombre de voyageurs potentiels : estimé aux environs de 6 000 voyageurs par jour.
- Temps de parcours entre Saint-Médard et Quinconces : 40 minutes ; Saint-Médard et gare Saint-Jean à Bordeaux : 49 minutes.
- Coût des travaux : à ce stade des études, estimé à 51 millions d'euros.
- Bilan socio-économique : à ce stade des études, évaluation « favorable ».

Tracé 2 :

La ligne A dessert déjà Le Haillan, jusqu'au terminus « Le Haillan Rostand ». Son prolongement vers le centre de Saint-Médard emprunterait, dans le cas du tracé n°2, l'avenue de Magudas, puis la route de Feydit et la route de Corbiac jusqu'à la place de la République.

Ce tracé est envisagé sur 6,7 kilomètres et comporterait 4 nouvelles stations. Il traverserait des zones d'activité importantes. En contrepartie, il devrait s'intégrer à la voirie existante et cohabiter avec le fort trafic routier enregistré sur les axes très fréquentés. Il se caractérise notamment par :

- nombre de voyageurs potentiels : estimé aux environs de 5 500 voyageurs par jour.
- Temps de parcours entre Saint-Médard et Quinconces : 1h02 minutes ; Saint-Médard et gare Saint-Jean à Bordeaux : 1h05 minutes.
- Coût des travaux : à ce stade des études, estimé à 86 millions d'euros.
- Bilan socio-économique : à ce stade des études, évaluation « très défavorable ».

Tracé 3 :

Depuis la station « Le Haillan Rostand », la ligne A emprunterait elle-aussi l'avenue de Magudas, puis l'avenue de Capeyron, l'avenue de Mazeau et la route de Corbiac jusqu'à la place de la République.

Ce tracé est envisagé sur 6,9 kilomètres (tracé le plus long) et comporterait 4 nouvelles stations. Il nécessite moins d'acquisitions foncières que le tracé n°2. Il se caractérise notamment par :

- nombre de voyageurs potentiels : estimé aux environs de 5 500 voyageurs par jour.
- Temps de parcours entre Saint-Médard et Quinconces : 1h03 minutes ; Saint-Médard et gare Saint-Jean à Bordeaux : 1h05 minutes.
- Coût des travaux : à ce stade des études, estimé à 88 millions d'euros.

- Bilan socio-économique : à ce stade des études, évaluation « très défavorable ».

Famille de tracés 4 :

La concertation engagée dès février 2017 a fait émerger un tracé supplémentaire qui prolongerait la ligne D à partir de la station « Cantinolle ». L'extension emprunterait la route de Lacanau (RD1215), sans obérer l'évolution ultérieure à 2x2 voies, puis l'avenue de la Boétie. La position du terminus à Saint-Médard-en-Jalles varie suivant les configurations. Cette famille de tracés permettrait de desservir des quartiers d'habitations en développement sur la commune du Taillan-Médoc. L'insertion sur la rue de la Boétie nécessiterait cependant des acquisitions foncières importantes.

Le tracé 4, dans sa version initiale, emprunterait la rue Paul Dethomas, avec un terminus place de la République au centre de Saint-Médard-en-Jalles. Long de 5,2 km (une longueur intermédiaire entre le tracé 1 et les tracés 2 et 3), il comporterait 4 nouvelles stations, et un parc-relais de 200 places en centre-ville. Il se caractérise notamment par :

- nombre de voyageurs potentiels : estimé aux environs de 4 500 voyageurs par jour.
- Temps de parcours entre Saint-Médard et Quinconces : 43 minutes ; Saint-Médard et gare Saint-Jean à Bordeaux : 53 minutes.
- Coût des travaux : à ce stade des études, estimé à 73 millions d'euros.
- Bilan socio-économique : à ce stade des études, évaluation « assez défavorable ».

Le tracé 4A, se différencie du tracé 4 initial par l'implantation d'un parc-relais supplémentaire de 250 places au niveau du carrefour Germignan et par le déplacement de la station située place Buffon au niveau de ce parc-relais. Il se caractérise notamment par :

- Nombre de voyageurs potentiels : estimé aux environs de 5 000 voyageurs par jour.
- Temps de parcours entre Saint-Médard et Quinconces : 42 minutes ; Saint-Médard et gare Saint-Jean à Bordeaux : 52 minutes.
- Coût des travaux : à ce stade des études, estimé à 74 millions d'euros.
- Bilan socio-économique : à ce stade des études, évaluation « légèrement défavorable ».

Le tracé 4B, se différencie du tracé 4 initial par l'implantation d'un parc-relais supplémentaire de 250 places au niveau du carrefour Germignan et par la création d'une station supplémentaire (soit 5 stations au total au lieu de 4) au niveau de ce parc-relais. Il se caractérise notamment par :

- nombre de voyageurs potentiels : estimé aux environs de 5 000 voyageurs par jour.
- Temps de parcours entre Saint-Médard et Quinconces : 43 minutes ; Saint-Médard et gare Saint-Jean à Bordeaux : 53 minutes.
- Coût des travaux : à ce stade des études, estimé à 75 millions d'euros.
- Bilan socio-économique : à ce stade des études, évaluation « assez défavorable ».

Les tracés 4C1 et 4C2, se différencient du tracé 4A par l'augmentation du nombre de places du parc-relais Germignan à 500 places (4C1) ou 330 places (4C2). Ils se caractérisent notamment par :

- nombre de voyageurs potentiels : estimé aux environs de 5 100 voyageurs par jour.
- Temps de parcours entre Saint-Médard et Quinconces : 42 minutes ; Saint-Médard et gare Saint-Jean à Bordeaux : 52 minutes.
- Coût des travaux : à ce stade des études, estimé à 75 millions d'euros.
- Bilan socio-économique : à ce stade des études, évaluation « légèrement défavorable ».

Le tracé 4D, se différencie du tracé 4A par l'augmentation du nombre de places du parc-relais Germignan à 580 places et par la suppression du parc-relais situé en centre-ville. Il se caractérise notamment par :

- nombre de voyageurs potentiels : estimé aux environs de 5 100 voyageurs par jour.
- Temps de parcours entre Saint-Médard et Quinconces : 42 minutes ; Saint-Médard et gare Saint-Jean à Bordeaux : 52 minutes.
- Coût des travaux : à ce stade des études, estimé à 75 millions d'euros.
- Bilan socio-économique : à ce stade des études, évaluation « légèrement défavorable ».

Le tracé 4E, se différencie du tracé 4D par la modification du positionnement du terminus, qui se situerait le long de l'avenue de la Boétie, au nord de la place de la République. Il se caractérise notamment par :

- nombre de voyageurs potentiels : estimé aux environs de 5 150 voyageurs par jour.
- Temps de parcours entre Saint-Médard et Quinconces : 41 minutes ; Saint-Médard et gare Saint-Jean à Bordeaux : 51 minutes.
- Coût des travaux : à ce stade des études, estimé à 70 millions d'euros.
- Bilan socio-économique : à ce stade des études, évaluation « favorable ».

MODALITES DE LA CONCERTATION

L'information sur le déroulement de la concertation et sur le projet a été assurée à travers différents supports de communication, conformément aux modalités définies par la délibération du 2 décembre 2016. De plus, plusieurs outils ont été mis à la disposition du public pour lui permettre d'apporter sa contribution.

Modalités d'information sur la concertation et sur le projet

Les différents supports et outils de communication qui ont permis au public de s'informer sur la concertation et sur les familles de tracés ont été les suivants :

Annnonce de la concertation et des réunions publiques

Le public a été informé par voie de presse (journal Sud-Ouest), d'affichage et sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole de la date de début de la concertation, de chaque versement de pièce complémentaire, de la tenue des réunions publiques et de la date de clôture de la concertation.

Dossier public de présentation du projet

Le public a eu la possibilité de prendre connaissance des pièces du dossier de présentation :

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

Ainsi que sur le site Internet de la participation.

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

Les documents complémentaires ont été versés au dossier de concertation aux dates suivantes :

- le diaporama projeté lors de la première série de réunions : le 01 mars 2017.
- Les études complémentaires ainsi que le diaporama projeté lors de la deuxième série de réunions : le 27 septembre 2017.
- Les études complémentaires ainsi que le diaporama projeté lors de la réunion du 11 décembre : le 13 décembre 2017.

Site internet de la participation

Le site de la participation (participation.bordeaux-metropole.fr) a été actualisé au fur et à mesure (présentation du projet, mise à disposition du dossier de présentation, annonce des réunions publiques, mise à disposition des pièces complémentaires, annonce de la clôture de la concertation) offrant à la population la possibilité de s'informer sur le projet.

Modalités d'échange sur le projet : 7 réunions publiques

Au-delà des dossiers de présentation mis à disposition du public, trois séries de réunions publiques ont été organisées pour permettre au public de l'ensemble des communes concernées par le projet de participer

directement à la concertation, demander des informations complémentaires, donner un avis ou faire des suggestions.

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

- le 10 février 2017 à Saint-Médard-en-Jalles.
- Le 13 février 2017 au Taillan-Médoc.
- Le 14 février 2017 au Haillan.

Ces réunions publiques ont porté sur la présentation des enjeux et objectifs du projet, des étapes de la concertation publique, des études d'insertion (des 3 tracés initiaux T1, T2, T3), de l'appréciation comparée des impacts des différents tracés et de l'estimation des coûts prévisionnels.

La participation cumulée à ces 3 réunions a été d'environ 1 000 personnes.

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

- le 22 septembre 2017 à Saint-Médard-en-Jalles.
- Le 3 octobre 2017 au Taillan-Médoc.
- Le 13 octobre 2017 au Haillan.

Ces réunions publiques ont porté sur le rappel des enjeux et objectifs du projet, la présentation des étapes de la concertation publique, des études d'insertion d'un tracé supplémentaire par la RD1215 et rue de la Boétie (tracé T4), de l'optimisation pour chacun des tracés des impacts singuliers et des coûts prévisionnels, des éléments socio-économiques et du potentiel de fréquentation, et la comparaison détaillée des 4 tracés proposés.

La participation cumulée à ces 3 réunions a été d'environ 1 000 personnes.

Des vidéos cartographiques ont été réalisées afin de permettre de bien visualiser les itinéraires des différents tracés. Ces vidéos ont été projetées en réunions publiques et mises en ligne sur le site de la participation dédié au projet

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

- Le 11 décembre 2017 à Saint-Médard-en-Jalles.

Cette réunion publique a porté sur le rappel des étapes de la concertation publique ; le rappel des 4 tracés déjà étudiés et des éléments socio-économiques associés ; la présentation des compléments d'études relatifs aux différentes configurations du tracé 1 (T1bis et T1ter) et aux différentes configurations du tracé 4 (T4A, T4B, T4C1, T4C2, T4D, T4E) afin de répondre aux observations et attentes formulées lors des réunions publiques sur les tracés 1 et 4 initiaux, et la comparaison détaillée des familles de tracés (tenant compte de leurs différentes configurations); et la précision sur la date de clôture de la concertation.

La participation à cette réunion a été d'environ 300 personnes.

Pour chacune de ces réunions, le public a été invité à lire le dossier de concertation ainsi qu'à déposer sur les registres ses observations et remarques. Ces différentes périodes d'échanges ont permis de communiquer au public les informations sur les différents tracés, puis de recueillir ses observations sur le projet présenté. Il est ressorti des échanges, différentes propositions, suggestions et attentes, qui ont amené la Métropole à réaliser des études complémentaires pendant la concertation afin d'enrichir et d'approfondir les tracés proposés initialement à la concertation.

Autres modalités de participation

Outre les réunions publiques qui ont permis l'expression de nombreux participants et des échanges avec les porteurs de projet, des outils ont été mis à disposition du public pour qu'il puisse apporter ses contributions :

Registres papiers

Un registre de concertation a été déposé avec le dossier de présentation :

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

Ils étaient accessibles aux jours et heures d'ouverture de leurs bureaux.

Registre en ligne

Parallèlement, le public a pu faire part de ses avis et réactions aux avis déjà déposés sur la page du site de la participation de Bordeaux Métropole dédiée au projet.

3- BILAN DE LA CONCERTATION

ANALYSE QUANTITATIVE

Préambule

Il convient de noter la très forte participation du public avec au total, environ 2 300 personnes ayant assisté aux réunions publiques et 1 484 avis écrits (émanant de 680 participants) recueillis durant la concertation concernant le projet d'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.

La participation globale montre le réel intérêt que la population porte au projet. Nombreuses sont les personnes qui ont exprimé leur adhésion et même leur enthousiasme vis-à-vis de ce projet.

Les contributions consignées sur les registres et sur le site Internet de Bordeaux Métropole dans le cadre de la concertation se répartissent de la manière suivante :

- 188 contributions sur le registre de la mairie de Saint-Médard-en-Jalles ;
- 38 contributions sur le registre de la mairie du Haillan ;
- 12 contributions sur le registre de la mairie du Taillan-Médoc ;
- 2 contributions sur le registre de la mairie d'Eysines ;
- 2 contributions sur le registre déposé à la DID ;
- Aucune contribution sur le registre du pôle territoriale ouest ;
- 1 242 contributions (676 avis et 566 réactions) sur le registre mis en ligne sur le site de la participation, émanant de 438 participants.

Parmi les 1 484 contributions recueillies, 16 sont des contributions collectives (élus, associations, collectifs). Il est à noter notamment les deux principales contributions collectives suivantes :

- le collectif urgence grande ligne D (10 042 signatures), registre de Saint-Médard-en-Jalles.
- Le Collectif Jalles Transports (7 349 signatures), registre du Haillan.

La contribution du collectif urgence grande ligne D est favorable au prolongement de la ligne D le long de la piste cyclable (tracé 1), pour relier Saint-Médard-en-Jalles à Bordeaux, pour un coût maîtrisé et un temps de parcours performant.

La contribution du collectif Jalles Transports s'oppose au prolongement de la ligne D pour préserver la piste cyclable et les zones naturelles protégées. Indépendamment de ce projet, le collectif soutient la réalisation du

BHNS Bordeaux – Saint-Aubin de Médoc, et revendique une desserte pour les quartiers ouest de Saint-Médard-en-Jalles.

Le collectif des riverains de l'avenue de la Boétie a également déposé une contribution collective sur le registre de Saint-Médard-en-Jalles, regroupant 152 signataires, pour s'opposer au tracé 4, l'impact foncier de ce tracé étant jugé trop important par les signataires. Le collectif soutient le tracé 1.

Quelques acteurs économiques du secteur ont aussi apporté leur contribution.

Le Conseil municipal de Saint-Médard-en-Jalles, qui est à l'origine de la demande de prolongation du Tramway vers Saint-Médard, a déposé sur le registre de la commune, une motion votée le 27 septembre 2017, demandant que le tracé choisi réponde « aux invariants suivants, fondamentaux et incontournables pour la ville de Saint-Médard-en-Jalles : en premier lieu et en priorité le temps de trajet pour relier Bordeaux centre, la desserte du centre-ville de Saint-Médard-en-Jalles, l'existence d'un parking relais à immédiate proximité de l'arrêt centre-ville et le délai de réalisation de l'infrastructure ». Enfin une prise en compte de la problématique des quartiers Ouest et de leur besoin de transports collectifs d'envergures.

Par ailleurs, le Conseil municipal du Haillan a présenté une contribution sur le registre de la commune, s'opposant au tracé 1 qui traverse sa commune. Le Conseil municipal de Saint-Médard-en-Jalles a également présenté une contribution, sur le registre de la commune, en faveur d'un tracé rapide et efficace.

La commune du Taillan s'est également exprimée, lors de la première série de réunions, afin de demander l'étude d'un tracé passant par la RD 1215 et l'avenue de la Boétie, desservant notamment le quartier du Chai.

Répartition des contributions par famille de tracés

Il est à noter qu'une même contribution peut être relative à plusieurs tracés et avis thématiques. Elle sera ainsi comptabilisée dans différentes rubriques.

Certains participants ont pu s'exprimer à de très nombreuses reprises sur les registres. Ainsi, sur le site de la participation les 1 242 contributions émanent de 438 participants, certains participants ayant déposés jusqu'à 60 contributions.

Lorsqu'un même participant s'est prononcé en faveur de différents points de vue tout au long de la concertation (comme par exemple en faveur du tracés x puis du tracé y) il est comptabilisé une fois pour chaque tracé plébiscité.

Détails du nombre de participants qui se sont exprimés en faveurs d'une famille de tracés :

	T1	T2	T3	T4
Site Participation	137	90	61	200
St-Médard	112	11	8	18
Le Haillan	3	2	2	20
Le Taillan	2	1	1	8
Eysines	2	0	0	0
DID	1	0	0	0
PT Ouest	0	0	0	0
	257	104	71	247

55 participants se sont opposés au projet d'extension du tramway vers Saint-Médard-en-Jalles.

ANALYSE QUALITATIVE

Les avis exprimés portent principalement sur l'opportunité du projet et la préférence vis-à-vis d'un ou plusieurs tracés. Les autres principaux thèmes abordés sont :

- les conséquences sur le cadre de vie,
- la circulation, le stationnement et les parc relais,
- la préservation de la qualité environnementale du site.

Quand cela est opportun, les réponses apportées par le maître d'ouvrage lors des réunions publiques sont reprises avec la mention « réponse du maître d'ouvrage ».

L'opportunité du projet

- Une majorité d'avis favorable

La concertation a suscité des contributions très majoritairement favorables au projet. Certains expriment même leur impatience pour sa réalisation. En revanche les avis des participants relatifs au choix du tracé sont contrastés.

Plusieurs raisons en faveur du projet sont avancées par les avis :

Le projet crée une offre de transport complémentaire, utile aux déplacements personnels et professionnels.

Il permet de desservir des secteurs où la congestion routière est importante, et ne cesse d'augmenter ces dernières années.

Il permet d'offrir un réseau de transport en commun performant par sa qualité de service (vitesse, confort, fiabilité) et connecté à l'ensemble du réseau structurant.

- Une réflexion sur le prolongement de la ligne

De nombreux participants approuvant le projet ont par ailleurs exprimé des souhaits quant aux extensions possibles de la nouvelle ligne, et ce quel que soit le tracé retenu. Les observations les plus fréquentes ont porté sur la desserte des quartiers ouest de Saint-Médard-en-Jalles (Hastignan, Picot, Issac), dont la faisabilité ne doit pas être compromise par le choix du tracé qui sera retenu. En particulier, plusieurs contributions ont souligné l'intérêt d'une desserte du quartier de Picot.

Dans l'attente de cette extension souhaitée, une réflexion sur l'amélioration de la desserte de ces quartiers est attendue.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les tracés proposés à la concertation permettent de desservir le centre de Saint-Médard-en-Jalles, où se concentre une importante zone d'habitat et d'emplois.

D'ores et déjà, le Conseil métropolitain, répondant ainsi aux demandes émises par la commission d'enquête désignée dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de Bus à haut niveau de service (BHNS) Bordeaux-Saint-Aubin de Médoc, s'est engagé, par délibération n°2017-425 du 7 juillet 2017 à mener une étude spécifique sur la desserte des quartiers Ouest de Saint-Médard-en-Jalles. Cette étude intégrera l'ensemble des modes, en particulier les solutions basées sur le mode tramway. Pour mémoire et dans un souci de cohérence entre les différents projets, il était prévu que cette étude soit lancée une fois la présente concertation terminée.

Une minorité d'avis défavorable

Une minorité de participants s'exprime contre le projet de prolongement du réseau de tramway vers Saint-Médard-en-Jalles. Les arguments les plus souvent cités sont le coût du projet (mis en regard du contexte actuel des finances publiques), une certaine concurrence avec le projet de ligne BHNS Gare-Saint-Jean – Saint-Au-

bin du Médoc, l'absence de besoin avéré, l'impact sur la circulation automobile dans le centre de Saint-Médard-en-Jalles, la non desserte de quartiers déjà peu desservie par les transports en commun (secteurs Issac ou Picot notamment). On note enfin quelques oppositions de principe au développement des transports en commun et plus particulièrement du tramway.

Réponse du maître d'ouvrage :

Interrogé sur la complémentarité avec le BHNS Saint-Aubin de Médoc - Bordeaux Gare Saint-Jean en réunion publique, Bordeaux métropole a confirmé que la mise en service du BHNS a bien été prise en compte dans la définition des différentes hypothèses de tracés, ainsi que dans les études de fréquentation et dans les bilans socio-économiques. Les familles de tracés proposées se différencient par le mode de transport proposé, irriguent d'autres territoires et permettent d'autres points de connexion avec le réseau de transport en commun en site propre existant. Selon le scénario, l'extension du réseau de tramway, permettrait d'accueillir de 4 500 à 6 100 voyageurs/jour supplémentaires dont 2 000 à 3 700 nouveaux voyageurs sur le réseau de transports en commun. L'extension du réseau de tramway permet ainsi d'améliorer l'utilisation du réseau de transports en commun dans son ensemble grâce à une complémentarité entre les différentes lignes du réseau.

- Des alternatives au projet

Des participants opposés au projet tel que présenté ont proposé des alternatives : prolongement de la ligne A limité au giratoire des 5 chemins (Mérignac) afin de ne relier que la zone d'emplois au centre de Bordeaux ; tracé prolongeant la ligne D et passant par le centre du Taillan-Médoc par l'avenue de Soulac puis la rue de la Boétie ; tracé prolongeant la ligne D par la RD1215 jusqu'au lycée Sud-médoc puis par l'avenue du Lycée avec un terminus situé à l'arrière de la mairie de Saint-Médard-en-Jalles.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le choix de ne pas retenir un des tracés évoqués ci-dessus, a été dicté par un niveau de fréquentation prévisionnel supplémentaire faible au regard des investissements nécessaires et de l'allongement du temps de parcours pour une majorité des usagers, se traduisant par une perte d'attractivité de l'extension. Par ailleurs, quel que soit le tracé, la station terminus située dans le centre de Saint-Médard représente la majorité de la fréquentation (avec plus de 2 600 voyageurs en moyenne). Un tracé qui ne desservirait pas le centre de Saint-Médard présenterait un potentiel de fréquentation faible, au regard des investissements nécessaires.

Les 4 familles de tracés

Certains affirment leur préférence pour un tracé sans donner de raison particulière. Mais de nombreux participants expliquent leur position soit en faveur ou contre tel ou tel tracé.

- La famille de tracé n°1 (extension de la ligne D le long de la piste cyclable Bordeaux-Lacanau)

Environ 260 participants se sont prononcés en faveur de cette famille de tracé. Il est à noter que les collectifs urgence grande ligne D et riverains de l'avenue de la Boétie ont déposé chacun une contribution collective regroupant respectivement 10 042 et 152 signatures en faveur du tracé 1 initial.

Les arguments suivants sont généralement avancés par les partisans de cette famille de tracés :

- le tracé n°1 est le plus direct et le plus rapide pour rejoindre le centre de Bordeaux.
- Il a un coût bien moindre que les autres tracés.
- Il a le potentiel de fréquentation le plus élevé, dans sa configuration 1ter (ajout d'une station intermédiaire et parc-relais de 305 places).
- Il a un bilan coût / avantage favorable et meilleur que les autres tracés.
- L'impact sur le foncier est également moins important, car aucun bâtiment ne doit être démoli.

- Ce tracé, quelle que soit la configuration, prévoit un parc relais en centre-ville.

Certains estiment que ce tracé est celui qui a le moins d'impact sur la circulation routière, aussi bien pendant les travaux qu'après sa mise en service.

Quelques participants considèrent également que ce tracé est le plus pertinent pour permettre une extension ultérieure de la ligne de tramway vers les quartiers ouest de la ville de Saint-Médard-en-Jalles.

Des partisans de ce tracé soulignent également l'importance de préserver l'itinéraire cyclable le long du tramway, sans le juger incompatible, ou encore de favoriser le rabattement en bus vers le centre de Saint-Médard pour faciliter les correspondances avec le tramway.

Lors des réunions publiques, de nombreux participants se sont exprimés en faveur de ce tracé. Au cours de la dernière réunion publique, une convergence des partisans de ce tracé vers la configuration T1ter a pu être notée. L'importance du parc relais au niveau de la station terminus et des conditions de stationnement ont été soulignées.

Les détracteurs de ce tracé, soit environ 180 participants, mettent généralement en avant les arguments suivants :

- il est préjudiciable au caractère paisible de l'itinéraire cyclable en lisière de zones urbanisée.
- Il est préjudiciable à la richesse écologique des zones traversées.
- La cohabitation d'une ligne de tramway avec un itinéraire cyclable et un lieu de promenade est jugé non sécurisant.
- Il irrigue des secteurs qui ont un faible potentiel de développement urbain et économique.
- Il propose une offre de transport pour partie en concurrence avec la future ligne de BHNS Saint-Aubin de Médoc - Bordeaux Gare Saint-Jean.
- La station intermédiaire sur la commune du Haillan (T1bis et T1ter) est jugée trop proche de Cantinolle, et pourra générer des problèmes de stationnement compte tenu des projets urbains envisagés par la commune.

Au début de la concertation, de nombreux avis indiquaient que ce tracé allait supprimer la piste cyclable et qu'il n'y aurait pas de station intermédiaire, et se prononçaient ainsi contre ce tracé qui ne présentait aucun intérêt selon eux.

Il est à noter que le Conseil municipal du Haillan, dont la commune est traversée par le tracé 1, s'est exprimé contre la réalisation de ce tracé.

Le collectif Jalles-Transports a déposé une contribution collective de 7 349 signatures s'opposant au passage du tramway le long de la piste cyclable.

Réponse du maître d'ouvrage :

La famille de tracés T1 prévoit l'insertion de la ligne de tramway le long de la piste cyclable. En cas d'option pour un de ces tracés, cet itinéraire cyclable sera bien maintenu et traité de manière continue et sécurisé, comme sur l'ensemble des tracés. La proposition de tracé T1 comporte une station intermédiaire au niveau de l'avenue du Thill et les tracés T1 bis et T1 ter comportent, en plus, une station intermédiaire au niveau de la rue du Médoc.

La station supplémentaire, dans le cas des configurations T1 bis et T1 ter, se situe à environ 700m de la station Cantinolle.

Concernant la complémentarité avec le BHNS Saint-Aubin de Médoc - Bordeaux Gare Saint-Jean, il a été rappelé que toutes les études prennent en compte la mise en service du BHNS. Ainsi le potentiel de fréquentation évalué est complémentaire à celui du BHNS.

Les études initialement versées à la concertation ne précisait pas le niveau de fréquentation attendu de chaque tracé, ce qui a pu amener de nombreux participants à estimer que la fréquentation du T1 initial serait plus faible que celle des autres tracés. Les compléments d'études versés en cours de concertation ont permis de préciser que la fréquentation du T1 initial était supérieure à celle de la fréquentation du T4 initial et que la fréquentation de la configuration T1 ter était la plus importante de tous les scénarios étudiés.

Les études complémentaires ont également permis de préciser que le bilan socio-économique de l'ensemble des scénarios de la famille de tracé 1 était favorable.

Les réponses apportées relatives aux enjeux environnementaux et au cadre de vie sont précisées par la suite.

- **Les tracés n°2 et n°3 (extension de la ligne A par l'Avenue de Magudas puis soit par la route de Feydit, soit par l'avenue Mazeau)**

Une proportion moindre de participants se sont prononcés en faveur de ces tracés, l'option par la route de Feydit (tracé n°2) étant généralement privilégiée (environ 100 participants). Les arguments suivants sont généralement avancés :

- ces tracés présentent un fort potentiel de fréquentation et profitent ainsi au plus grand nombre.
- Ils permettent de desservir la zone d'activité qui concentre de nombreux emplois le long de l'Avenue de Magudas sur Le Haillan.
- Ils s'insèrent le long d'axes routiers fortement saturés et permettront d'améliorer grandement la desserte de ce secteur, et concourent au désengorgement de la rocade. Ils possèdent un fort potentiel de report modal.
- Desservant une zone économique, certains estiment qu'ils constituent une opportunité pour mieux accompagner le développement économique de ce secteur de l'agglomération, fortement congestionné.
- Certains considèrent que ces tracés sont ceux qui impactent le moins le milieu naturel environnant.

Des partisans de ces tracés considèrent que le surcoût qu'ils présentent par rapport aux autres tracés (de l'ordre de +40M€), n'est pas significatif sur le long terme.

Plusieurs participants estiment que la majorité des actifs de Saint-Médard-en-Jalles travaillent sur le secteur de l'Aéroparc plutôt que dans le centre-ville de Bordeaux. Ils jugent ainsi que seuls les tracés 2 et 3 présentent un réel intérêt et seront à même de favoriser le report modal.

Lors des réunions publiques, ces tracés ont rencontré moins de soutien que les tracés 1 et 4.

Les détracteurs de ces tracés mettent généralement en avant le coût d'investissement très important, le temps de parcours bien plus long pour aller jusqu'à Bordeaux centre et un bilan socio-économique très négatif.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les études complémentaires, réalisées en cours de concertation, ont permis d'établir que la fréquentation de ces 2 tracés était importante, 5 500 voyageurs par jours, notamment du fait de la desserte de la zone économique le long de l'avenue de Magudas. Néanmoins le bilan socio-économique de ces tracés est très défavorable à cause du coût d'investissement nécessaire (+40M€ par rapport au tracé 1), ces tracés étant bien plus long que les familles de tracés T1 et T4.

- **La famille de tracé n°4 (extension de la ligne D par la RD1215 puis l'avenue de la Boétie)**

Initialement non présenté à la concertation, ce tracé a été étudié suite, notamment, à la demande de la Mairie du Taillan-Médoc, au moment de la première série de réunions publiques en février 2017. Ce tracé a été approfondi et différentes configurations ont été présentées en cours de concertation. Environ 250 participants se sont prononcés en faveur de ce tracé. Les arguments suivants sont généralement avancés :

- une préférence de principe pour un tracé qui n'impacte pas le cadre environnemental de l'itinéraire cyclable existant (par opposition au tracé 1) et préserve le milieu écologique avec des performances proches du tracé 1 (temps de parcours vers Bordeaux, implantation de P+R en centre-ville, possibilité d'extension).
- Dessert la commune du Taillan-Médoc, qui ne bénéficie d'aucune offre de transport à haut niveau de service (de type tramway ou BHNS), alors que la circulation automobile y est de plus en plus forte.
- Capte plus d'utilisateurs de la voiture, notamment dans ses configurations comprenant l'implantation d'un parc relais au niveau de Germignan, favorisant la décongestion de la RD1215 et l'objectif de report modal. L'accès au tramway pour l'ensemble du Sud Médoc est également jugé amélioré.
- Permet d'accompagner le développement économique et urbain du secteur du Chai.
- Dans sa configuration T4E, sans parc relais en centre-ville de Saint-Médard, il limite les flux de véhicules supplémentaires en centre-ville de Saint-Médard.

De très nombreux participants qualifient cette famille de tracés de meilleur compromis entre niveau de population et territoires desservies (centre de Saint-Médard-en-Jalles, Taillan-Médoc et sud Médoc), temps de parcours jusqu'à Bordeaux centre, préservation du cadre de vie le long de la piste cyclable.

Par ailleurs, plusieurs participants ont suggéré un tracé ne longeant pas la piste cyclable à la fin du parcours, mais impliquant de modifier la position du terminus.

Certaines personnes se sont étonnées, lors de la deuxième série de réunions publiques, du temps de parcours du tracé 4 initial, qui présentait alors une vitesse moyenne inférieure aux autres tracés.

Des suggestions ont porté sur le positionnement des stations et du parc relais.

Enfin, certains ont pu remettre en question les chiffres de potentiel de fréquentation obtenus pour ce tracé, initialement bien inférieurs aux autres, et s'interroger sur les projets urbains pris en compte sur les communes traversées.

Lors de la dernière réunion publique il s'est dégagé un consensus chez les partisans de cette famille de tracés pour les configurations avec une station et un parc relais au niveau de Germignan, permettant de favoriser le report modal.

Les détracteurs de cette famille de tracé, de l'ordre de 70 participants, mettent généralement en avant les arguments suivants :

- son temps de parcours, qu'ils jugent supérieur à celui du tracé 1 (pour mémoire, T4 initial : +4 minutes par rapport au T1 initial et T4A/T4E : respectivement +2/+1 minutes par rapport au T1 ter), pénalise tous les usagers de Saint-Médard-en-Jalles.
- L'impact foncier sur la rue de la Boétie est important, comparativement à celui du tracé 1 qui ne nécessite aucune démolition de bâtiment.
- Le coût de ce tracé est supérieur à celui du tracé 1 (+22M€ pour le T4E et +27M€ pour le T4A).
- Le potentiel de fréquentation du T4 dans sa version initiale est inférieur à celui des autres tracés.

De manière spécifique au T4E, les détracteurs de ce tracé considèrent que :

- L'absence de parc relais en centre-ville de Saint-Médard va entraîner un fort risque de stationnement sauvage.
- Il rend difficile en termes d'insertion, l'éventualité d'un prolongement de la ligne vers les quartiers ouest de Saint-Médard.

Le collectif des riverains de l'avenue de la Boétie a déposé une contribution collective pour s'opposer à ce tracé.

Réponse du maître d'ouvrage :

Bordeaux Métropole, afin de tenir compte des avis exprimés lors de la deuxième série de réunions publiques, a mené des études complémentaires relatives à la modification de l'emplacement des stations, des parcs-relais et du terminus (différentes configurations du T4A au T4E).

Les configurations de la famille T4 avec un parc relais au niveau de Germignan permettent d'obtenir un niveau de fréquentation similaire, voir supérieur, à celui du tracé T1 initial. De plus le nombre de nouveaux usagers des transports en commun (en particulier les anciens utilisateurs de l'automobile) est bien supérieur dans le cas des tracés de la famille T4 par rapport à ceux de la famille T1 (fréquentation du T1 principalement constituée d'anciens usagers des TC qui basculent du réseau TC actuel vers le réseau tramway).

Concernant le temps de parcours moyen, celui-ci est pénalisé par une succession importante de carrefours le long de l'avenue de la Boétie. A contrario, compte tenu des évolutions du matériel roulant d'ores et déjà programmées pour l'exploitation du réseau, et en particulier de la branche de Blanquefort de la ligne C du tramway, il a été pris en compte une vitesse maximale de 70km/h (au lieu de 60km/h) le long de la RD1215 lorsque cela été possible (zone routière hors agglomération), améliorant ainsi le temps de parcours de l'ordre de 1 minute de cette famille de tracés. Au final, le temps de parcours de cette famille de tracés est ainsi très proche de celui de la famille de tracés T1 (écart de l'ordre de 1 à 2 minutes selon les configurations).

Dans les configurations T4 initial et T4A à T4D, contrairement au T4E, l'arrivée au sud de la place de la République, permet d'envisager l'implantation d'un parc relais au centre-ville de Saint-Médard-en-Jalles et une extension ultérieure de la ligne vers les quartiers ouest de Saint-Médard-en-Jalles.

Il est rappelé que l'ensemble des opérations urbaines prévues sur l'agglomération, a été pris en compte dans les études de trafic pour évaluer la fréquentation, et que ceci a été fait de manière identique et avec les mêmes hypothèses quelle que soit la famille de tracés et le scénario.

Les conséquences sur le cadre de vie

- Les nuisances sonores

Plusieurs participants ont fait part de leur préoccupation vis-à-vis des nuisances sonores que pourraient générer le tramway, et se sont interrogés sur les mesures qui seraient prise pour en limiter la gêne, que ce soit du fait de son insertion dans un contexte calme (cas de la famille de tracés T1 le long de la piste cyclable), ou du fait de la période de fonctionnement du tramway de 5h à 1h.

Certaines personnes craignent également les vibrations provoquées par le passage du tramway.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet va faire l'objet d'une enquête d'utilité publique, et parmi les éléments obligatoires à fournir dans le cadre de cette procédure, figure une étude d'impact portant entre autres sur l'environnement sonore. Cette étude doit tenir compte de l'environnement antérieur et projeté avec l'arrivée du tramway. Néanmoins, les retours d'expériences montrent que la contribution sonore d'un tramway reste limitée lorsque celui-ci s'insère dans la circulation générale, ce qui est le cas des familles de tracés 2, 3 et 4. Concernant la famille de tracé 1, qui s'inscrit dans un environnement acoustique calme, une première appréciation de la contribution sonore a permis d'établir que celle-ci resterait inférieure aux seuils réglementaires. Par ailleurs pour cette famille de tracé il est précisé que la réalisation de la plateforme en ballast contribuerait, dans une certaine mesure, à la réduction des nuisances sonores.

- La sécurité

De nombreux participants ont évoqué leur sentiment d'insécurité du fait de l'insertion de la ligne de tramway le long de la piste cyclable (famille de tracé 1). Ils mettent en avant le fait que cette piste est fréquentée aussi bien par des cyclistes que des promeneurs, et les dangers que représente cette configuration vis-à-vis des en-

fants qui pourraient être amenés à traverser la voie du tramway de façon intempestive sans regarder si un tramway est en approche. A l'inverse d'autres participants évoquent le fait que sur tous les tracés des chemins cyclables et piétons seront réalisés le long de la voie du tramway sans que cela ne suscite d'inquiétude particulière.

La problématique d'accès des secours le long de la piste cyclable (tracé 1) a également suscité des interrogations.

Plusieurs participants se sont également dits préoccupés par les questions de sécurité aux abords des écoles dans le cas de la famille de tracé 4 (collège rue Paul de Thomas ; école maternelle rue de la Boétie).

Réponse du maître d'ouvrage :

Au-delà du respect de la réglementation en termes d'aménagements des traversées piétonnes de la plateforme du tramway, de signalisation de la présence de la ligne de tramway, il est prévu sur la famille de tracé 1, entre la piste cyclable et la voie du tramway, la mise en place d'un dispositif marquant visuellement la séparation (type barrière paddock en bois) afin d'isoler la voie du tramway. De plus pour tenir compte des préoccupations du public, une sur-largeur enherbée pourrait être introduite entre la piste et la voie du tramway. Enfin, il a été pris en compte dans les calculs de temps de parcours une vitesse maximum du tramway volontairement limitée à 50 km/h (au lieu de 60km/h).

Le projet, quel que soit le tracé retenu, fera l'objet d'un dossier de sécurité, et parmi les points étudiés figure la problématique d'accès des secours. A ce stade il a été précisé que la largeur de la piste cyclable permettrait l'acheminement des secours.

Dans le cas de la famille de tracé 4, les aménagements à proximité des écoles devront faire l'objet d'une vigilance particulière, et notamment les zones de stationnement de dépose-repose. Il a été rappelé que l'insertion d'un tramway à proximité d'une école ne constitue pas en soi une configuration plus accidentogène.

Quel que soit le tracé retenu, une campagne de sensibilisation sur les aménagements liés au tramway devra être faite.

- Circulation, stationnement et les parcs relais

De nombreuses contributions et questions ont porté sur l'impact du projet sur la circulation automobile et sur les conditions de stationnement dans le centre de Saint-Médard-en-Jalles. Les participants se sont interrogés sur l'opportunité de positionner un parc relais en centre-ville. Si le sujet du stationnement est apparu comme préoccupant, les avis exprimés sur l'emplacement des parcs relais sont partagés. Les partisans d'un parc relais en centre-ville craignent que les emplacements de stationnements actuels ne soient entièrement occupés par des personnes utilisant le tramway, et que le stationnement sauvage se généralise à proximité de la station terminus. En outre, ils ont souligné l'utilité de ce parc-relais en centre-ville pour permettre le rabattement sur le tramway des habitants des quartiers ouest et sud de Saint-Médard-en-Jalles. A l'inverse, les opposants à un parc relais en centre-ville craignent que les voies routières ne soient congestionnées par les usagers souhaitant rejoindre le parc-relais du centre-ville, alors que son positionnement à l'extérieur du centre limiterait les nouveaux afflux de véhicules.

De nombreux participants se sont également prononcés en faveur de la création d'un parc relais au niveau de Germignan pour ce qui est de la famille de tracé 4, afin de diminuer la congestion de la RD1215, sans pour autant dégrader la circulation sur la rue de la Boétie.

Quelques participants ont souhaité savoir si les études prenaient bien en compte le projet de déviation du Taillan-Médoc et si la famille de tracés 4 était compatible avec la mise à 2x2 voies de la RD 1215.

Réponse du maître d'ouvrage :

Bordeaux Métropole, afin de tenir compte des avis exprimés, a mené des études complémentaires portant sur la création d'un parc relais le long de la RD1215 au niveau du giratoire Germignan, sur le nombre de places des parcs relais. En outre Bordeaux Métropole a testé l'éventuelle suppression du parc relais situé dans le centre-ville de Saint-Médard-en-Jalles.

Il est rappelé que les études de trafic réalisées prennent en compte la mise en service de la déviation du Taillan-Médoc. En outre, les scénarios de la famille de tracés 4 n'obèrent pas la possibilité de mise à 2X2 voies de la RD 1215.

Concernant l'impact sur la circulation, le stade actuel des études ne permet pas encore d'évaluer son évolution axe par axe. Cette analyse sera portée à la connaissance du public via l'étude d'impact, qui sera versée au dossier d'enquête publique. Le plan de circulation devra être revu et adapté en fonction du tracé retenu. Néanmoins, compte tenu du dimensionnement du parc relais, l'afflux de véhicules supplémentaires devrait rester compatible avec la structure du réseau viaire actuel.

- L'impact foncier

Plusieurs participants ont souligné qu'ils étaient favorables au projet, mais que celui-ci devait limiter les expropriations. Pour eux, ce critère de choix du tracé doit l'emporter sur celui de la préservation du cadre de vie, au regard du « traumatisme » bien plus important causé par une expropriation. Un collectif des riverains de l'avenue de la Boétie (regroupant 152 signataires) a ainsi fait part de son opposition au tracé 4 du fait de ses impacts foncier potentiel.

Certains participants se sont également questionnés sur l'évolution du nombre de parcelles impactées par chaque tracé, figurant dans le dossier initial et dans les études complémentaires.

Réponse du maître d'ouvrage :

A ce stade des études, très en amont, les emprises nécessaires au projet sont estimées à partir de profils en travers type. Bordeaux Métropole, afin de tenir compte des avis exprimés, a procédé lorsque cela été possible à une optimisation du profil en travers et donc des emprises foncières qui seraient rendues nécessaires à la réalisation du projet. Concernant plus particulièrement le tracé 4, le profil en travers pris en compte est un profil optimisé similaire à celui de la ligne D, sur la commune d'Eysines.

Les optimisations qui ont pu être réalisées pour chacun des tracés ont été présentées dans les études complémentaires de septembre 2017, ce qui explique les écarts avec les données figurant dans le dossier initial.

Le travail d'optimisation des impacts foncier se poursuivra lors des études détaillées, sur la base de plan topographique disposant d'un niveau de précision beaucoup plus important que celui des plans utilisés à ce stade des études.

La préservation de la qualité environnementale des sites

De très nombreuses questions et contributions ont porté sur l'impact du projet sur la qualité environnementale et la richesse écologique du site traversé par la famille de tracé 1. L'insertion d'une ligne de tramway en lisière d'espace naturels protégés est apparue comme particulièrement préoccupante pour une partie du public. A ce titre l'impact sur la faune et la flore, les espèces protégées ou encore les zones de captage en eau potable a été largement évoqué lors des réunions publiques ou sur les registres de la concertation, de sorte que la création d'une ligne de tramway est jugée par certains comme préjudiciable.

Réponse du maître d'ouvrage :

La prise en compte de l'environnement est un enjeu fort dans les projets. A ce stade des études, une analyse de la sensibilité du milieu naturel et l'inventaire des procédures administratives à mener pour chaque tracé ont été réalisés et présentés, afin de vérifier qu'il n'y avait pas d'impossibilité majeure à réaliser le projet. Dans le cas du tracé 1, qui regroupe le plus grand nombre de procédures, celles à mener sont similaires à celles qui ont été nécessaires pour la ligne D jusqu'à Cantinolle.

Par ailleurs, ce projet va faire l'objet d'une enquête publique, et parmi les éléments obligatoires à fournir dans le cadre de cette procédure et à porter à la connaissance du public, figurera une étude d'impact environnementale. Cette étude vise à apprécier les conséquences environnementales, d'un projet pour tenter d'en éviter, réduire ou compenser les impacts négatifs. Enfin, il a été rappelé la nécessité de distinguer la sensibilité du milieu, de l'impact d'un projet sur ce milieu.

Autre effet du projet soulevé de manière plus marginale

- Le financement du projet

Quelques questions ont été posées sur les modalités de financement. Plusieurs participants ont souhaité savoir si la réalisation du projet aurait un impact sur les impôts locaux (taxe foncière et taxe d'habitation).

Réponse du maître d'ouvrage :

Les opérations de tramway sont financées essentiellement par le budget annexe transport de Bordeaux Métropole. Il est rappelé que ce budget est essentiellement alimenté par une ressource fiscale dédiée, à savoir le versement transport, prélevé sur les employeurs, et par les recettes issues de la vente des titres de transport.

- La complémentarité avec les autres modes (BHNS Saint-Aubin de Médoc - Bordeaux Gare Saint-Jean)

Plusieurs participants se sont interrogés sur la prise en compte du BHNS Saint-Aubin de Médoc - Bordeaux Gare Saint-Jean dans les études de trafic et sur la complémentarité avec le tramway. Certains d'entre eux ont demandé des précisions sur l'origine des usagers du tramway.

Réponse du maître d'ouvrage :

Concernant la complémentarité avec le BHNS Saint-Aubin de Médoc - Bordeaux Gare Saint-Jean, il a été rappelé que toutes les études prennent en compte la mise en service du BHNS Saint-Aubin de Médoc - Bordeaux Gare Saint-Jean, qui a été intégré à la situation de référence. Par ailleurs, pour chaque tracé, Bordeaux Métropole a mené des études complémentaires, qui ont été versées à la concertation, pour préciser l'origine des usagers du tramway (anciens usagers des transports en commun, anciens usagers de la voiture ou usagers induits). Quel que soit le scénario, le projet permet d'augmenter le nombre d'usagers des transports en commun sur l'ensemble du réseau, du fait du meilleur maillage du réseau et de la complémentarité entre les différentes offres. Par ailleurs, par rapport au BHNS, les familles de tracés proposées irriguent d'autres territoires et desservent des polarités d'emploi et d'habitats distinctes, et permettent d'autres point de connexion avec le réseau de transport en commun existant.

ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Apports de la concertation

Au travers de la concertation, la population a pu exprimer de nombreux avis, ce qui a permis à Bordeaux Métropole de mieux comprendre les attentes, d'en tenir compte pour améliorer les familles de tracés, et d'en tirer les enseignements suivants pour la suite du projet :

- La concertation a fait l'objet d'une très forte participation du public, traduisant le réel intérêt porté au projet. De plus, une très grande majorité des avis s'est exprimée favorable au projet d'extension du tramway vers Saint-Médard-en-Jalles.
- Une majorité d'avis exprimée en faveur de l'extension de la ligne D plutôt que de la ligne A, qui permet un temps de parcours vers Bordeaux centre plus rapide et un coût d'investissement moindre.
- Des avis partagés sur le choix du tracé entre la famille de tracé 1 et la famille de tracé 4, avec un nombre similaire de participants qui se sont exprimés en faveur de chacun de ces tracés.
- Des préoccupations fortes sur la préservation de la qualité environnementale des sites (faune, flore, eau potable).
- Des attentes concernant la desserte du plus grand nombre de communes et particulièrement du Taillan-Médoc où la circulation est fortement congestionnée.

- Des attentes concernant la sécurité autour de la ligne de tramway et notamment une appréhension de la cohabitation des cheminements modes actifs (piéton - vélo) contigüe d'une ligne de tramway.
- Une attention particulière à porter sur les impacts du projet vis-à-vis de :
 - o la circulation automobile et des conditions de stationnement (taille et emplacement des parcs relais). Le choix de l'implantation ou non d'un parc relais en centre-ville fait l'objet de nombreuses préoccupations et ne fait pas l'unanimité,
 - o les effets induits du projet (nuisances sonores),
 - o l'implantation de stations intermédiaires et des problématiques de stationnement aux alentours,
 - o les acquisitions foncières.
- Une demande de réflexion à mener sur la poursuite du projet vers les quartiers ouest de Saint-Médard-en-Jalles, notamment en mode tramway, et dans l'attente, sur les conditions de rabattement vers le terminus de centre-ville.
- Un faible nombre d'expression sur le calendrier de l'opération, le déroulement des travaux, ou encore l'offre de service.

4- DEFINITION DES CARACTERISTIQUES DU PROJET

Au regard des apports de la concertation, du résultat des différentes études menées et versées à la concertation, des objectifs du projet, il est proposé de définir les caractéristiques essentielles du projet « Amélioration de la desserte des communes de Saint-Médard-en-Jalles, Eysines, Le Haillan et Le Taillan-Médoc par l'extension du réseau de tramway » comme suit :

- Une extension de la ligne D du tramway, selon le tracé T4A, en voie unique sauf zone de croisement positionnée préférentiellement en station, entre la station Cantinolle et le centre de Saint-Médard-en-Jalles sur un linéaire d'environ 5 km, empruntant la RD1215, l'avenue de la Boétie et ayant un terminus positionné aux abords de la Place de la République. Cette extension intégrera plusieurs stations, deux parc-relais d'un minimum de 250 places, et des aménagements de voirie connexes contribuant tant à l'insertion de son tracé dans le tissu urbain qu'à l'obtention d'un niveau de service performant.

Ce tracé, bien que n'étant pas celui qui a le taux de rentabilité le plus élevé, présente les meilleurs avantages comparatifs.

En effet lors de la concertation, le public a exprimé fortement son attachement à la préservation de la richesse écologique et de l'environnement apaisé de l'itinéraire cyclable Bordeaux-Lacanau, ainsi qu'à la nécessité de privilégier un projet de transports en communs attractif pour le plus grand nombre de communes.

Le tracé retenu, en s'insérant le long de réseaux viaires existants, et du fait du profil en travers optimisé en voie unique, minimise ainsi l'empreinte écologique du projet, notamment sur le milieu naturel (zone Natura 2000, Espace boisé classé, zone de captage) et sur la faune et la flore (espèces protégées, bois etc.).

Ce tracé permet également d'améliorer la desserte en transport en commun du plus grand nombre de communes et, parmi les tracés étudiés, est un de ceux qui permet à la fois le plus fort report modal des usagers de la route vers les transports en commun et d'y capter le plus grand nombre de nouveaux usagers. Ce tracé permet de desservir à la fois des secteurs en développement sur le Taillan-Médoc ainsi que le centre de Saint-Médard-en-Jalles qui concentre emplois et zones d'habitat. Il permet par ailleurs d'implanter des parcs-relais tant le long d'axes fortement circulés et congestionnés qu'en centre-ville de Saint-Médard-en-Jalles. En outre ce tracé ouvre notamment la voie à la poursuite ultérieure d'une liaison tramway vers les quartiers ouest de Saint-Médard-en-Jalles, avec en particulier la desserte de la zone de Picot.

Présentant un bon temps de parcours et un bon niveau de fréquentation, ce tracé, même s'il n'est pas le moins onéreux, est compatible avec les capacités financières de Bordeaux Métropole et présente un cout kilométrique optimisé du fait des choix techniques retenus (voie unique, distance interstation élevée, matériaux).

Enfin, s'insérant en grande partie le long d'un itinéraire routier sans parcelles bâties adjacentes, l'impact foncier reste limité et un nouvel itinéraire cyclable permet de relier les nombreuses zones d'emplois actuelles et à venir le long de l'itinéraire. C'est un des tracés qui permet de créer le plus important linéaire de pistes cyclables.

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

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L5217-2,

VU le Code de l'urbanisme, notamment ses articles L 103-2 et suivants,

VU la délibération n°2016-679 du 2 décembre 2016 décidant d'ouvrir une concertation publique préalable à la réalisation du projet d'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,

VU la délibération n°2017-425 du 7 juillet 2017 déclarant d'intérêt général le projet de Liaison en Bus à haut niveau de service – (BHNS) de Bordeaux gare Saint-Jean à Saint-Aubin de Médoc, sur les communes de Bordeaux, d'Eysines, Mérignac, Le Haillan, Saint-Médard-en-Jalles, Le Taillan-Médoc et Saint-Aubin de Médoc,

VU les documents et études versées à la concertation et les contributions du public, mis à disposition des élus métropolitains à la direction des Infrastructures et des déplacements de Bordeaux Métropole, Immeuble Laure Gatet, 39-41 cours du Maréchal Juin à Bordeaux, aux jours et heures habituels d'ouverture,

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT QUE la concertation organisée sur le projet d'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, a fait l'objet d'une très forte participation du public, lequel a été en mesure de s'exprimer notamment sur l'opportunité du projet et sur les différentes familles de tracés présentées au regard des études versées et des réunions publiques tenues au fur et à mesure de la concertation,

CONSIDERANT QUE l'analyse des contributions montre que le public est globalement favorable à l'extension de la ligne D,

CONSIDERANT QUE le tracé T4A, qui consiste en une extension de la ligne D du tramway en voie unique (sauf zone de croisement positionnée préférentiellement en station) entre la station Cantinolle et le centre de Saint-Médard-en-Jalles, sur un linéaire d'environ 5 km empruntant la RD1215, l'avenue de la Boétie, avec un terminus positionné aux abords de la Place de la République, plusieurs stations, deux parc-relais d'un minimum de 250 places, et des aménagements de voirie connexes contribuant tant à l'insertion de son tracé dans le tissu urbain qu'à l'obtention d'un niveau de service performant, permet de répondre aux attentes et nombreuses contributions du public,

CONSIDERANT QUE ce tracé permet de répondre aux objectifs du projet approuvés par la délibération du 2 décembre 2016 décidant l'ouverture de la concertation,

CONSIDERANT QUE toutefois, compte tenu des préoccupations exprimés par le public lors de la concertation, sur les conditions d'insertion (positionnement, nombre, ...) des stations et des parc-relais (positionnement, nombre, taille ...), celles-ci méritent d'être ajustées à l'issue des études détaillées et des contraintes locales,

CONSIDERANT par ailleurs **QUE**, compte tenu des préoccupations exprimées par une large part des contributeurs lors de la concertation sur la desserte des quartiers ouest de Saint-Médard-en-Jalles, et des engagements pris par le Conseil métropolitain en juillet 2017 dans le cadre de la déclaration de projet du Bus à haut niveau de service Bordeaux-Saint-Aubin-de-Médoc, il y a lieu de confirmer le lancement d'une étude technique et financière sur l'amélioration de la desserte des quartiers ouest de Saint-Médard-en-Jalles et notamment la desserte de Picot, laquelle étude inclura naturellement la poursuite de la liaison tramway,

DECIDE

Article 1 : d'approuver le bilan de la concertation préalable relative à l'amélioration de la desserte des communes de Saint-Médard-en-Jalles, Eysines, le Haillan et le Taillan-Médoc, tel que proposé dans le rapport de présentation.

Article 2 : de confirmer la poursuite du projet, en prenant en compte les enseignements issus de la concertation, et d'arrêter le projet sur la base des caractéristiques essentielles suivantes :

- Une extension de la ligne D du tramway, selon le tracé T4A, en voie unique sauf zone de croisement positionnée préférentiellement en station, entre la station Cantinolle et le centre de Saint-Médard-en-Jalles sur un linéaire d'environ 5 km, empruntant la RD1215, l'avenue de la Boétie et ayant un terminus positionné aux abords de la Place de la République. Cette extension intégrera plusieurs stations, deux parc-relais d'un minimum de 250 places, et des aménagements de voirie connexes contribuant tant à l'insertion de son tracé dans le tissu urbain qu'à l'obtention d'un niveau de service performant.

Article 3 : de s'engager, en réponse aux observations soulevées lors de la concertation, à porter une attention particulière lors des études détaillées :

- à la position et au dimensionnement des parc relais ;
- à la position et au nombre des stations intermédiaires ;
- à la limitation des impacts sur les espaces naturels et au cadre de vie le long du tracé ;
- à la cohabitation et la sécurité des différents modes de transports le long du tracé, et notamment les modes actifs ;
- à la restructuration du réseau bus qui interviendra à la mise en service du projet, en vue d'une desserte complémentaire efficace du territoire.

Article 4 : de confirmer, comme il s'y était engagé dans le cadre de l'approbation de la déclaration de projet du BHNS Bordeaux-Saint-Aubin-de-Médoc, à mener une étude technique et financière sur la desserte des quartiers ouest de Saint-Médard-en-Jalles et notamment la desserte de Picot, laquelle étude inclura naturellement la poursuite de la liaison tramway.

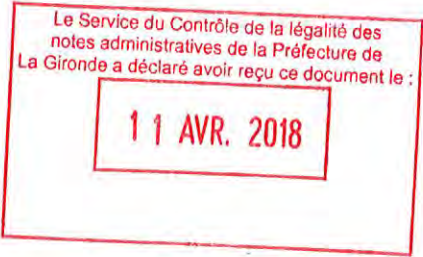
Article 5 : d'autoriser Monsieur le Président à poursuivre toutes les démarches en vue de favoriser la participation du public aux suites de l'élaboration du projet, à poursuivre toutes les démarches et études nécessaires à l'élaboration de ce projet, dans le respect des caractéristiques principales définies à l'article 2 et engagement de l'article 3.

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

Abstention : Monsieur ROSSIGNOL-PUECH, Monsieur DUBOS, Madame RECALDE;

Contre : Madame BOUTHEAU, Madame CASSOU-SCHOTTE, Monsieur FELTESSE, Monsieur HURMIC, Monsieur JAY, Monsieur JOANDET

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 23 mars 2018

	Pour expédition conforme, le Vice-président,  Monsieur Michel LABARDIN
---	--

