

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 au Haillan

Réunion du 14 février 2017

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



Sommaire

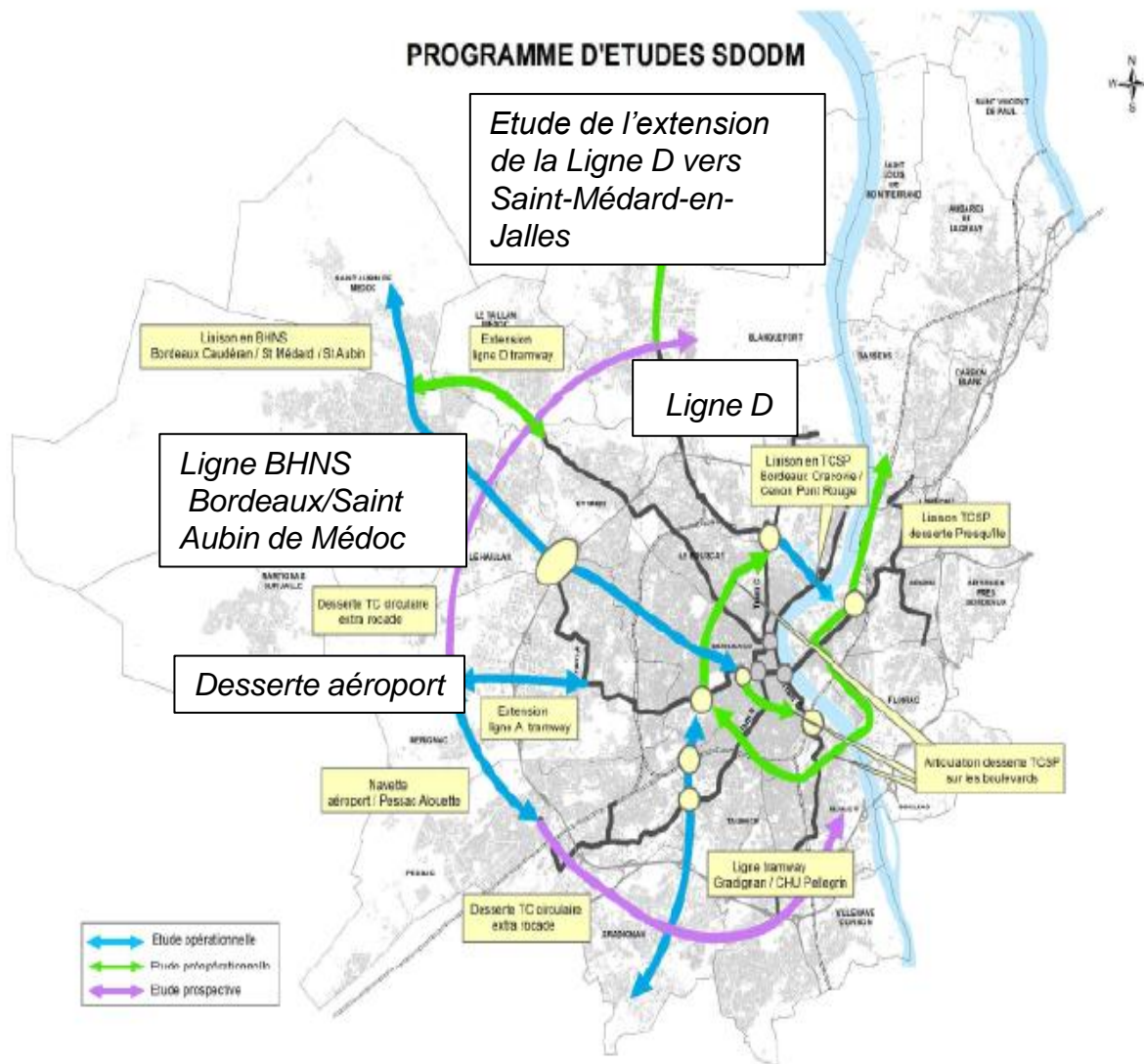
- 1/ les Enjeux du projet*
- 2/ les Objectifs du projet*
- 3/ Les étapes de la concertation publique*
- 4/ les partis d'aménagement envisagés (tracés)*
- 5/ Comparaison des partis d'aménagement*
- 6/ le dispositif de concertation*



1/ Les Enjeux du projet

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

Opérations engagées dans le quadrant nord ouest



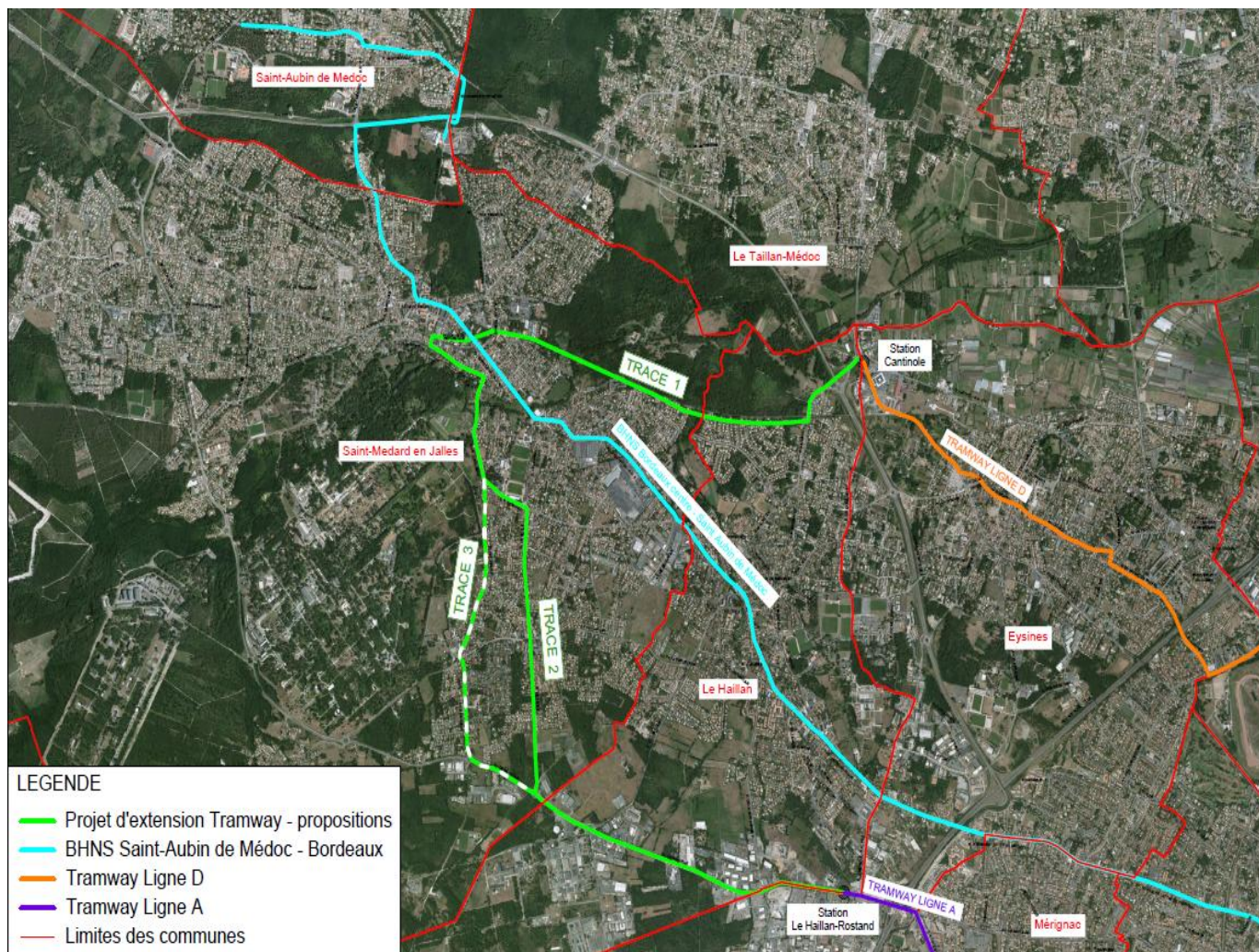
1/ Les Enjeux du projet

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

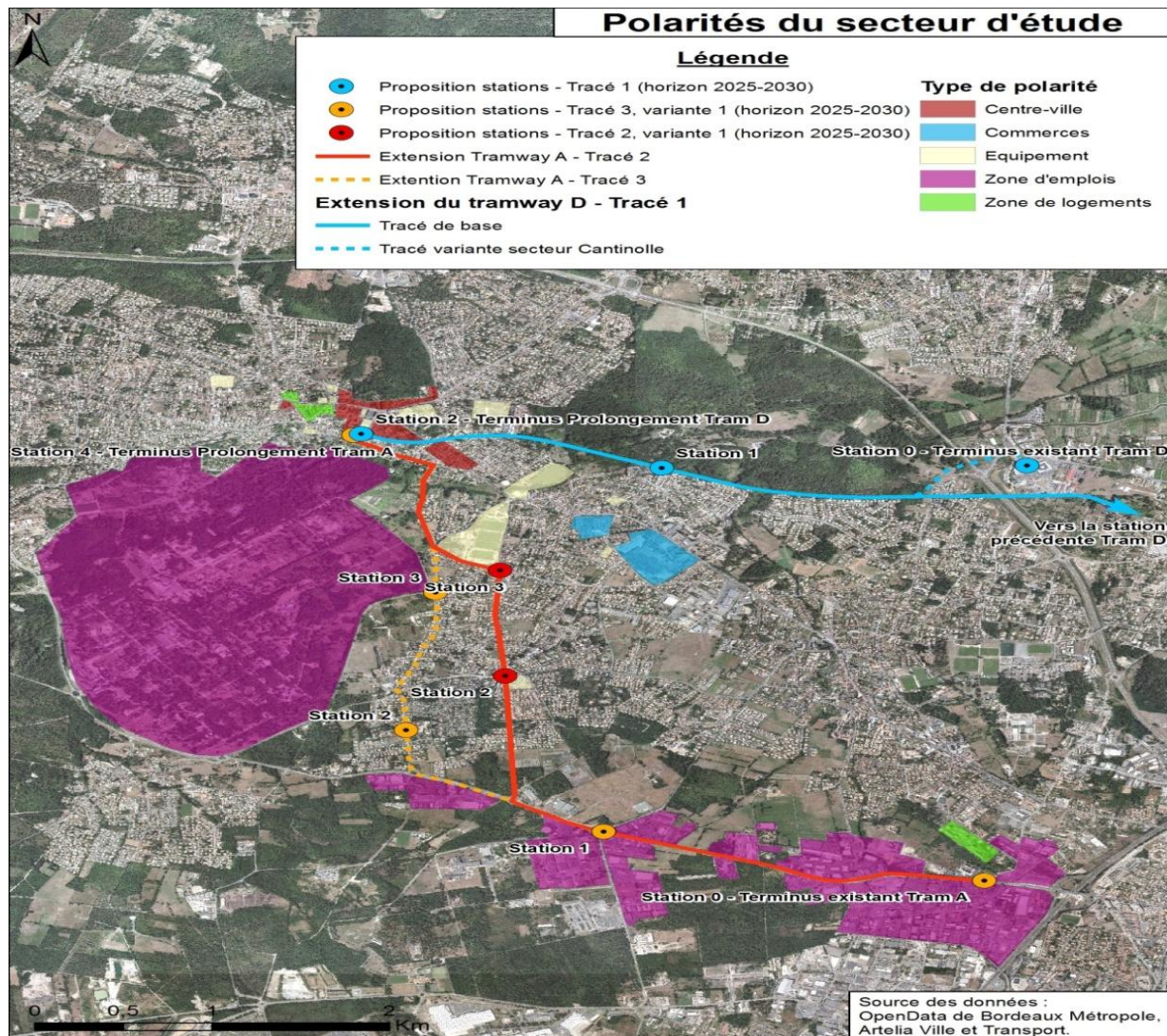
- complémentaire de l'axe BHNS St Aubin de Médoc – Bordeaux centre



1/ Les Enjeux du projet

Localisation des principaux des pôles générateurs de déplacements

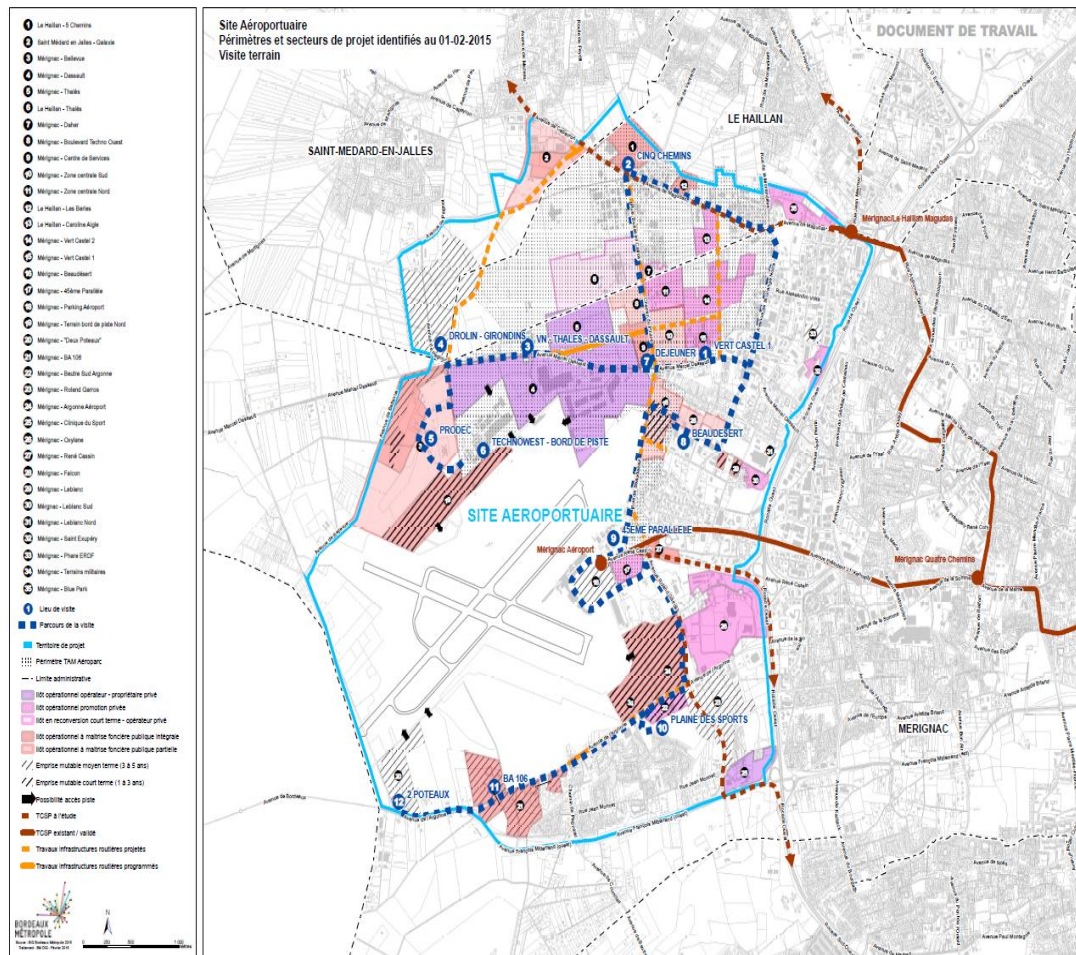
*Zones d'habitat ,
d'emploi ,
d'enseignement ,
commerces , grands équipements*



1/ Les Enjeux du projet

*Localisation des
principaux des
pôles générateurs
de déplacements*

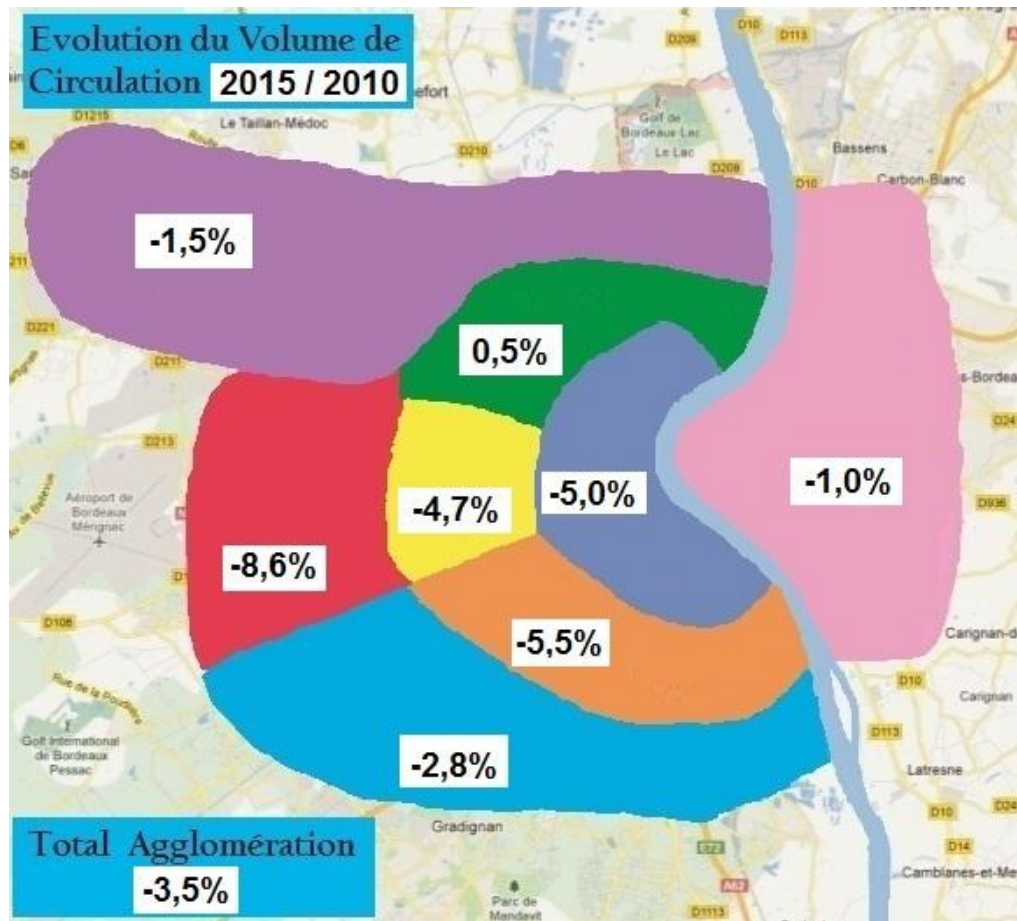
*Secteur de OIM
Bordeaux-Aéroport*



1/ Les Enjeux du projet

*Les enjeux de circulation
et de report modal*

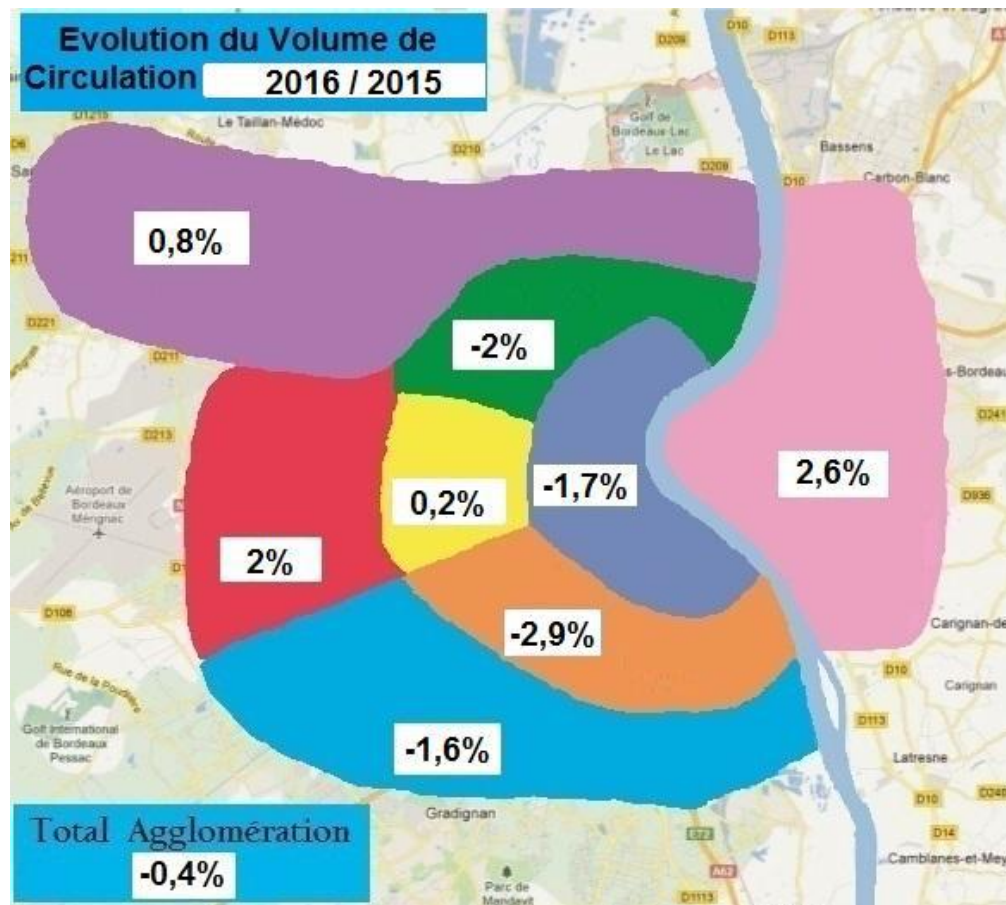
*Le quadrant nord-ouest
présente une des plus faibles
baisses de circulation entre
2010 et 2015*



1/ Les Enjeux du projet

Les enjeux de circulation et de report modal

Le quadrant nord-ouest présente une légère augmentation de circulation en 2016 par rapport à 2015



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.*



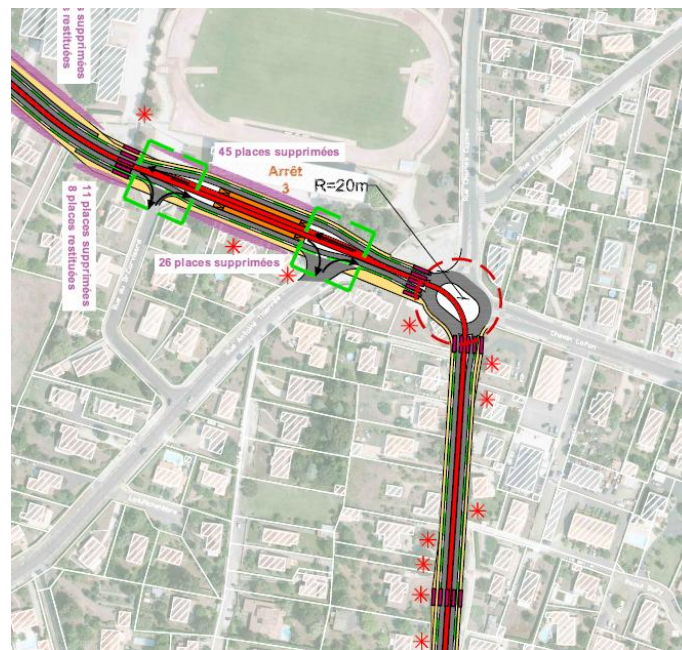
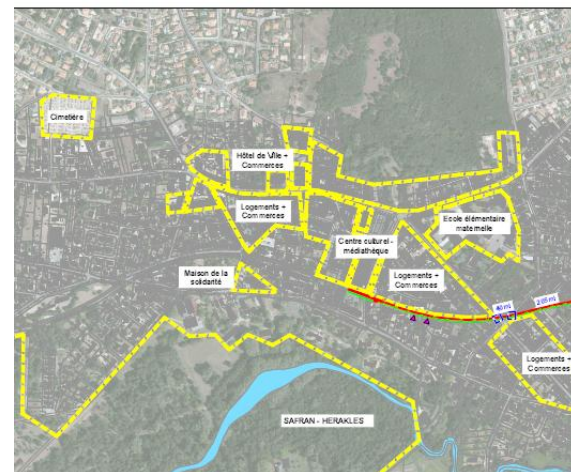
3/ Les étapes de la concertation

*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

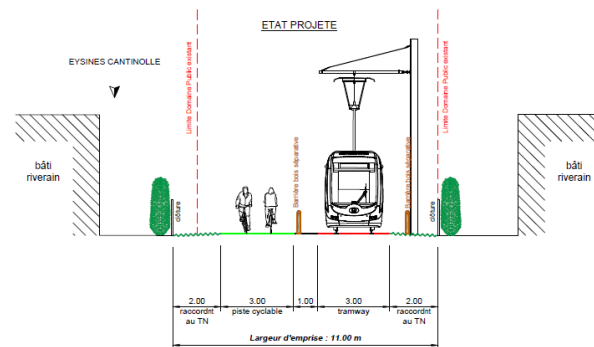
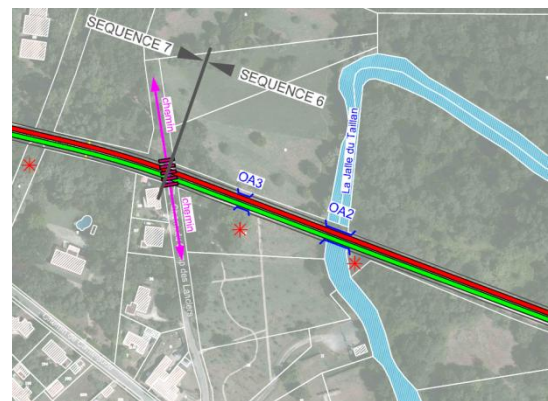
--**Février 2017** : 1 ère série de réunions publiques .

Présentation des études de faisabilité (Etat des lieux, 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 Dupérrier)

Tracé 2 - Extension depuis la Ligne A :

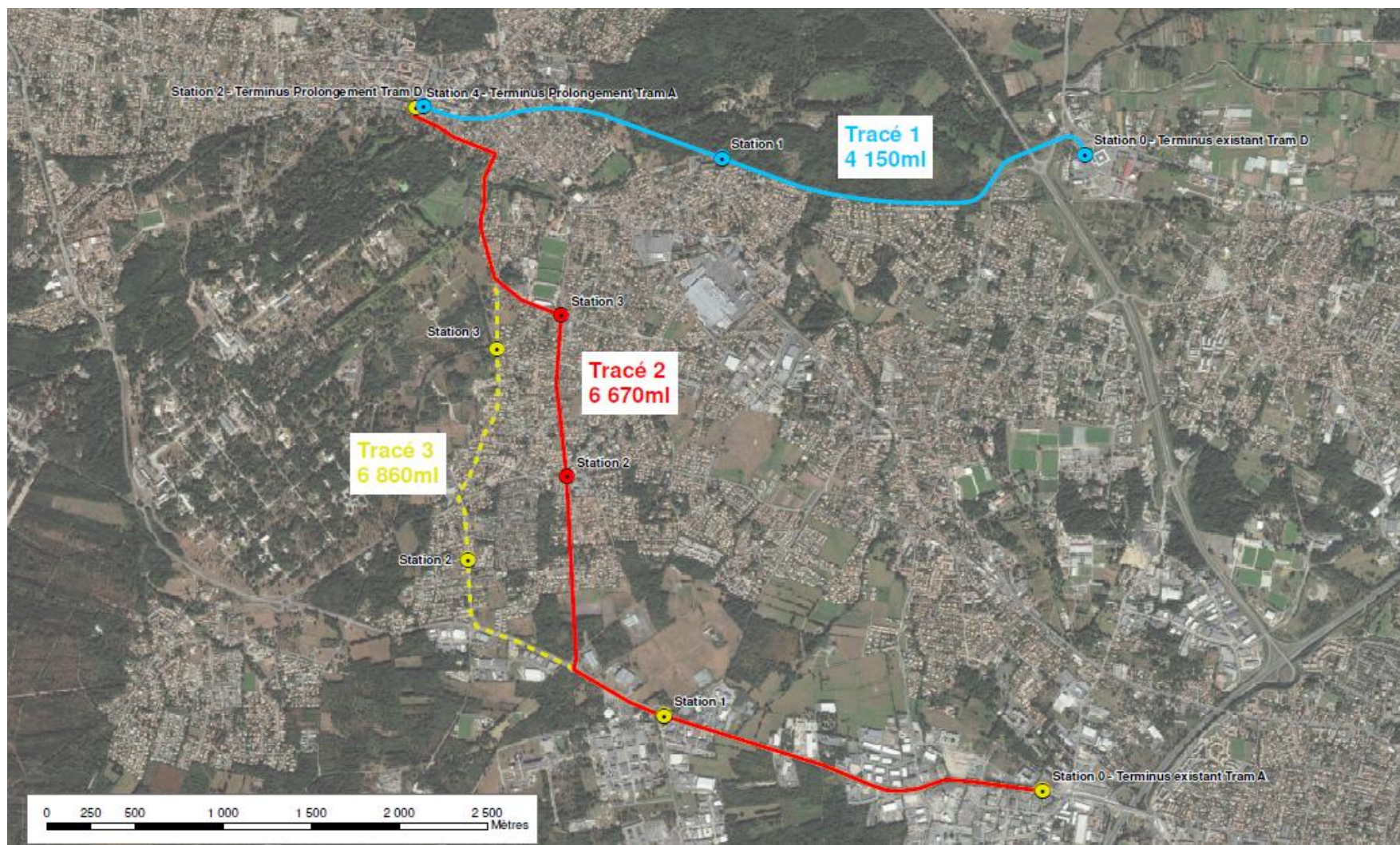
- depuis la Station MAGUDAS ;
- Linéaire tracé : 6 670ml. **3 nouvelles stations** (Av Magudas /5 Chemins ----Rte de Feydit/ Av du Haillan --- Av Paul Bernard et **un terminus** au sud place de la République , rue Jean Dupérrier

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 Dupérrier



4/ Les partis d'aménagement envisagés (tracés)



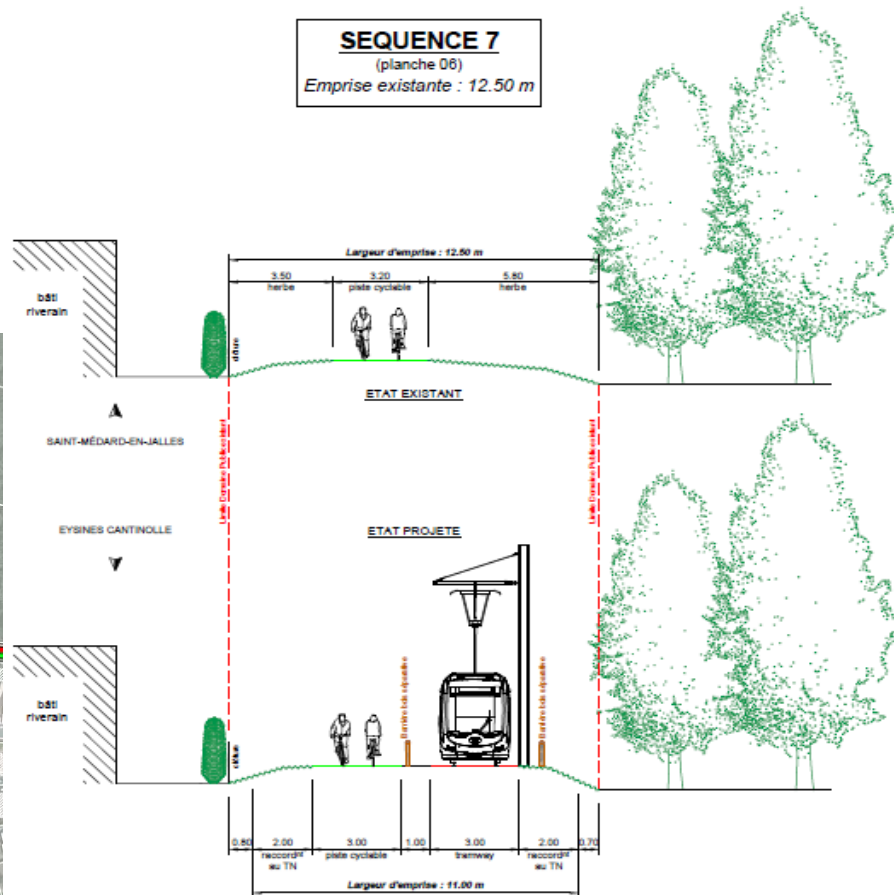
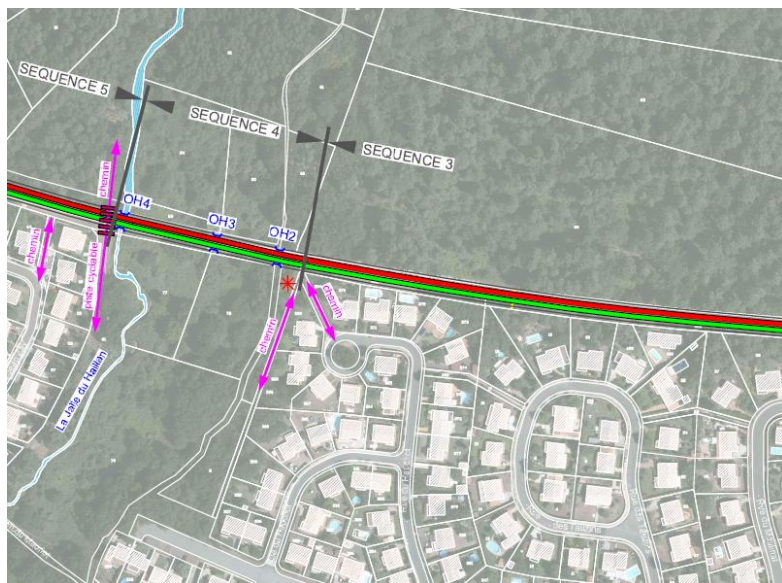
4/ Les partis d'aménagement envisagés (tracés)

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



4/ Les partis d'aménagement envisagés (tracés)

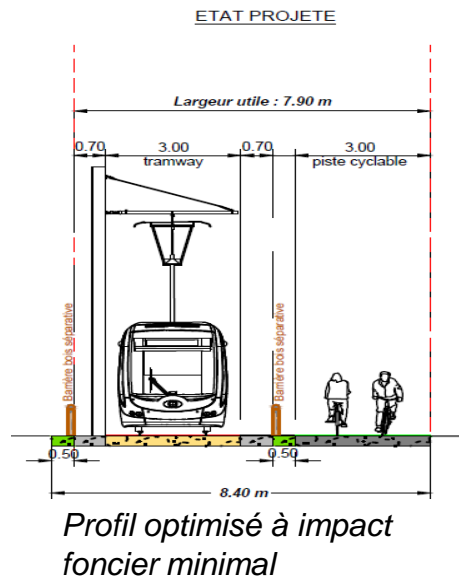
Principes d'insertion vues en plan , profils en travers ,

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 ,

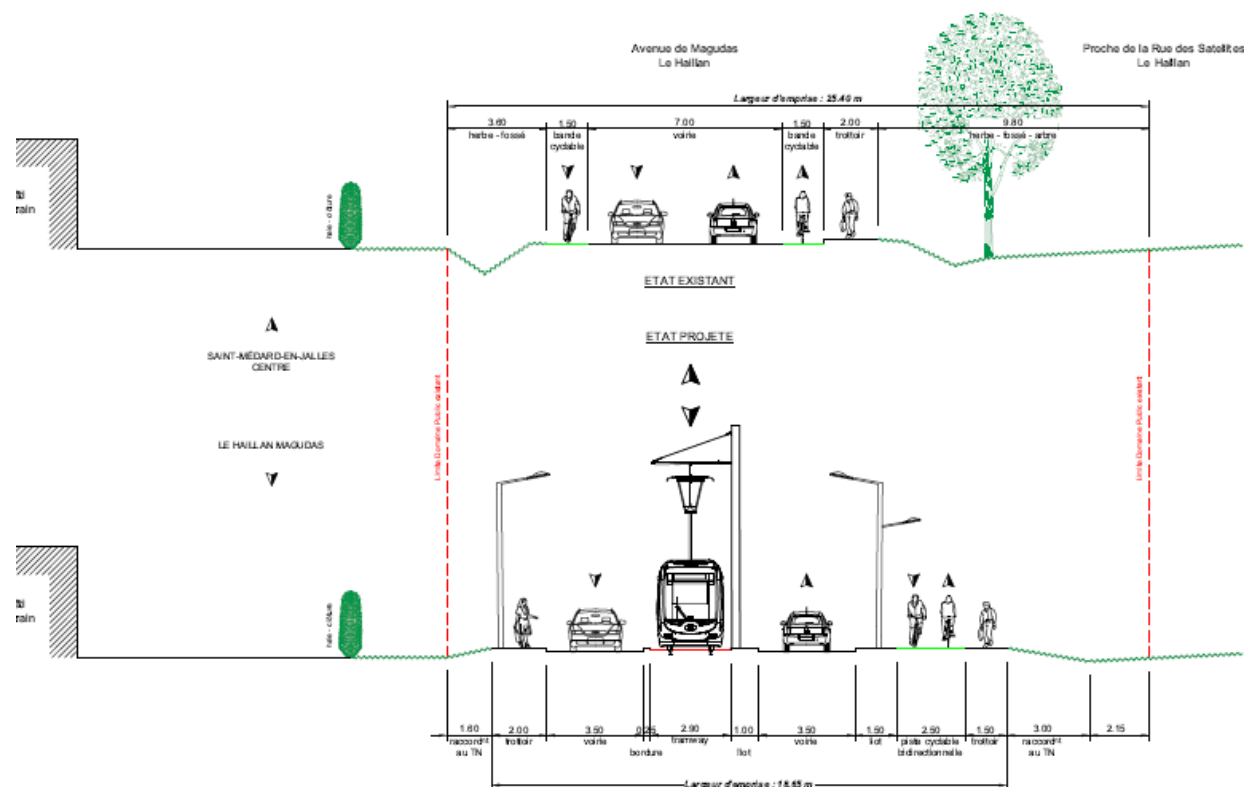
Tracé 2 - Extension depuis la Ligne A :

▫ 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)

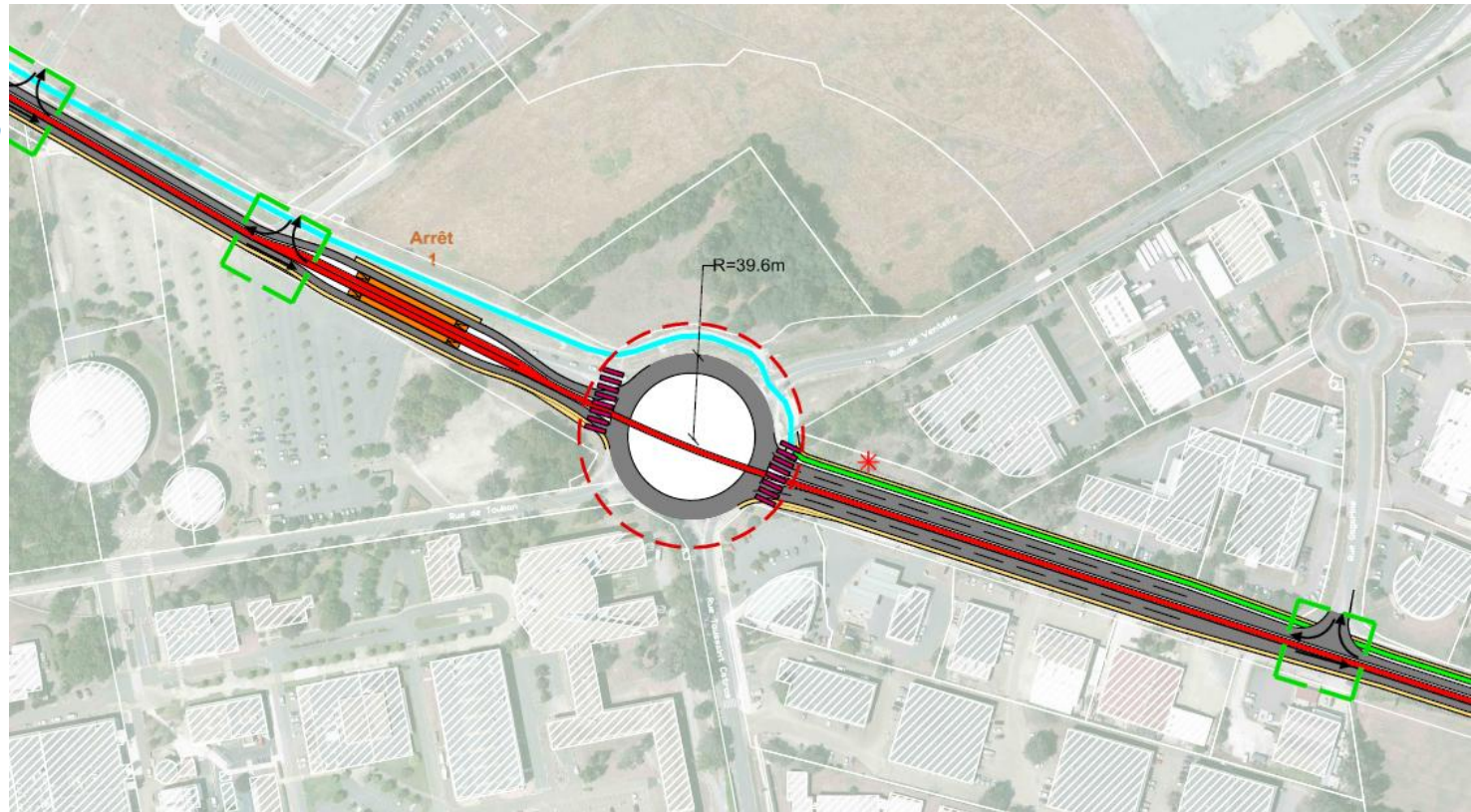
Principes d'insertion vues en plan , profils en travers ,

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 :

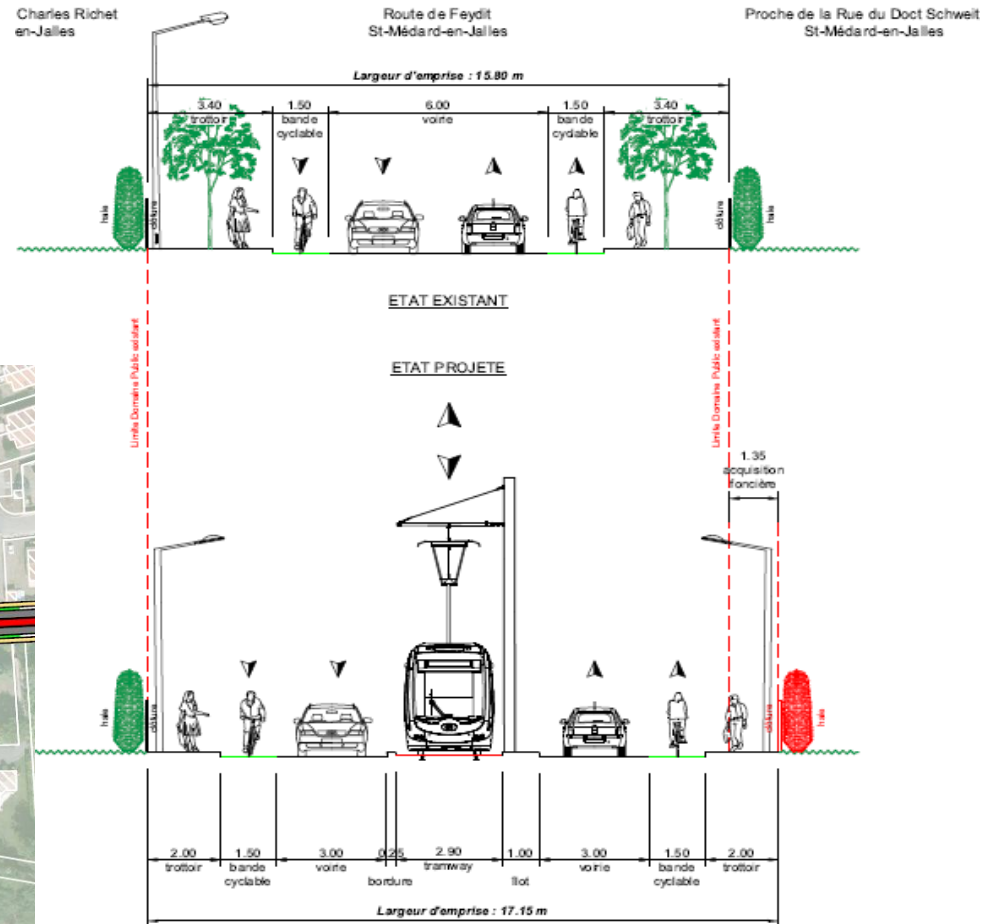
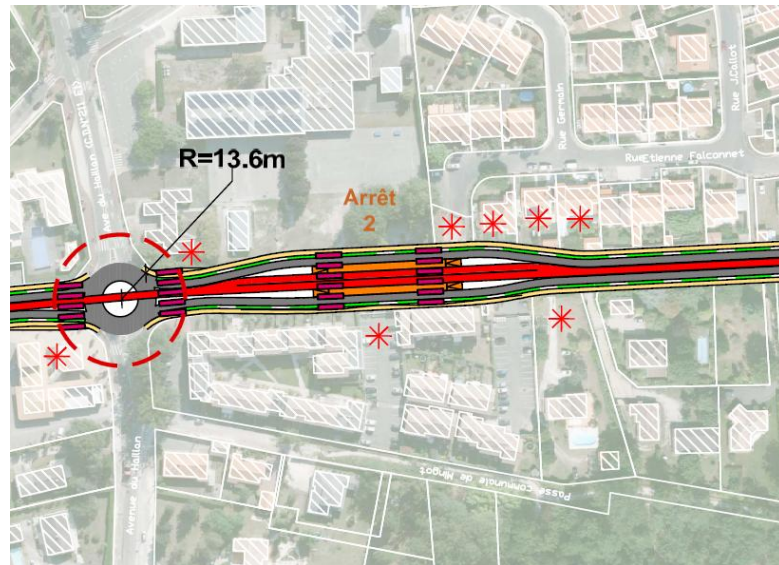
depuis la Station MAGUDAS ;

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*



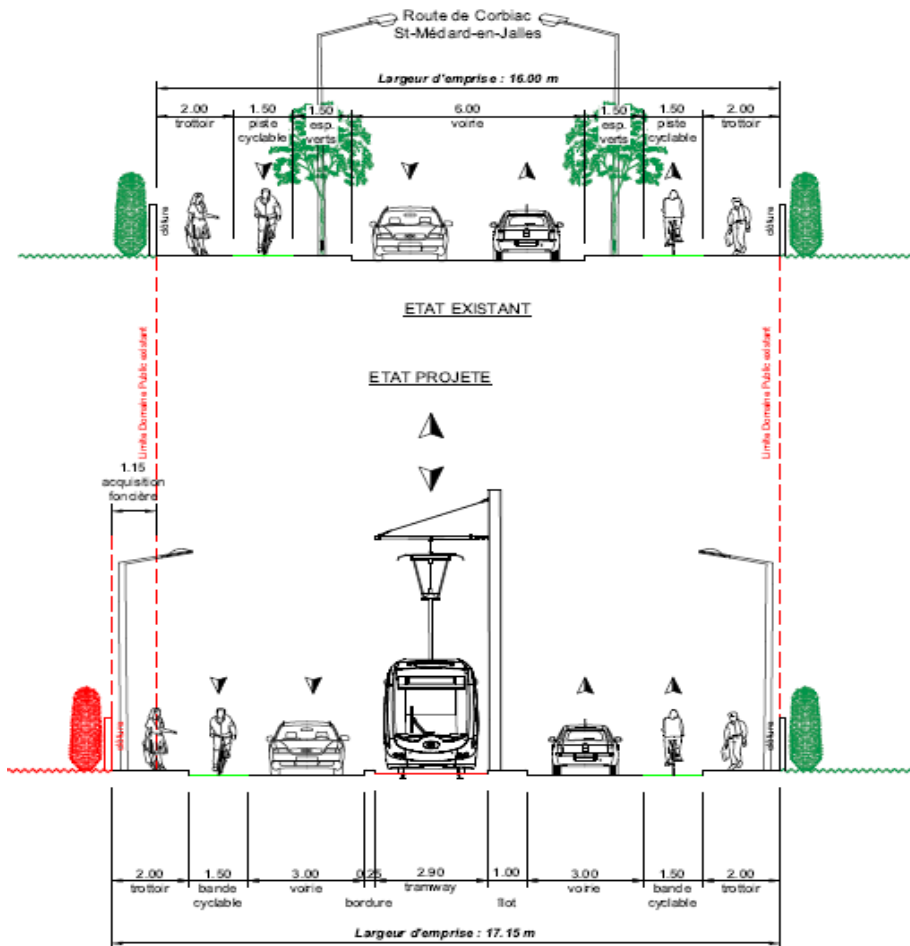
4/ Les partis d'aménagement envisagés (tracés)

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



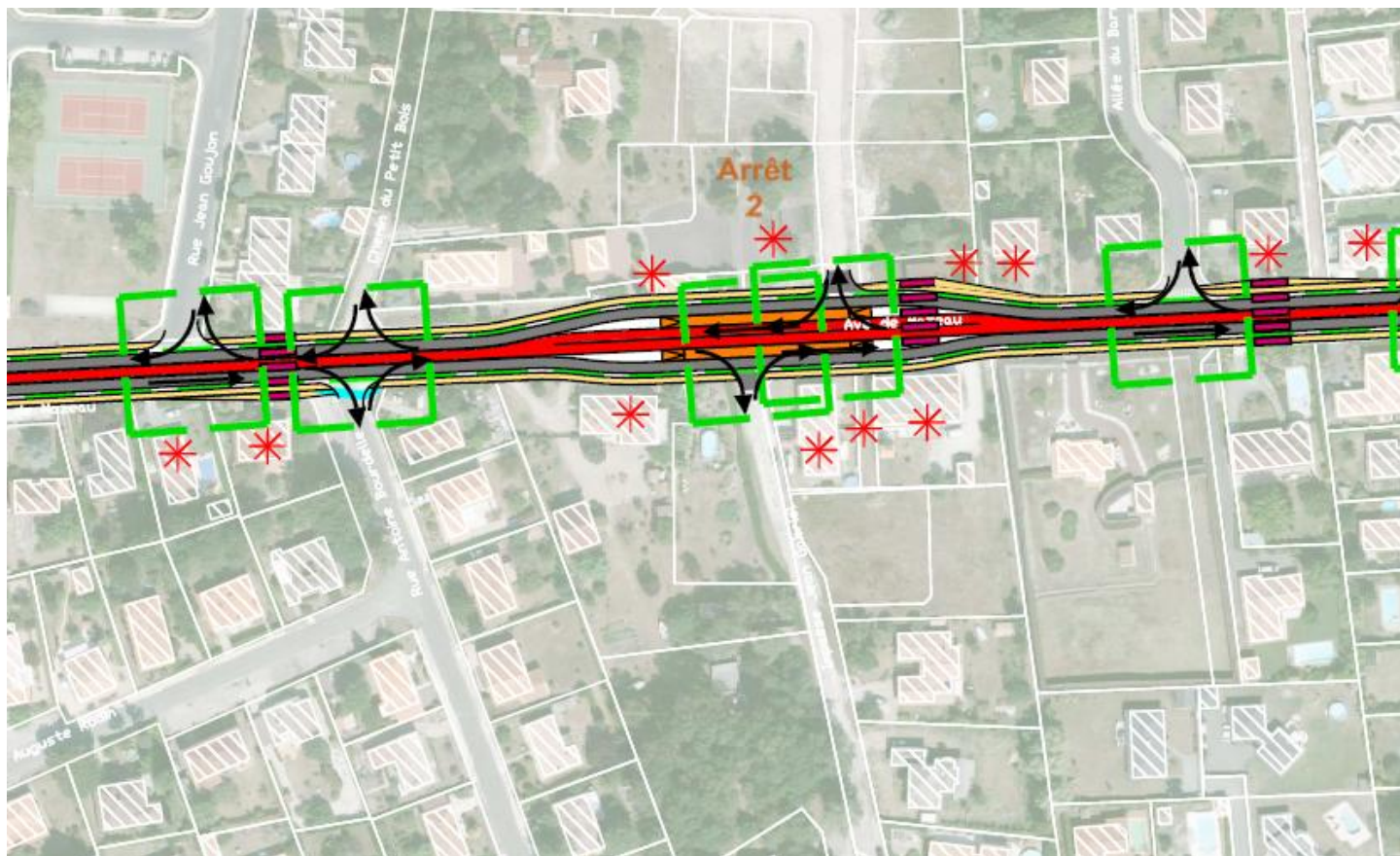
4/ Les partis d'aménagement envisagés (tracés)

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.

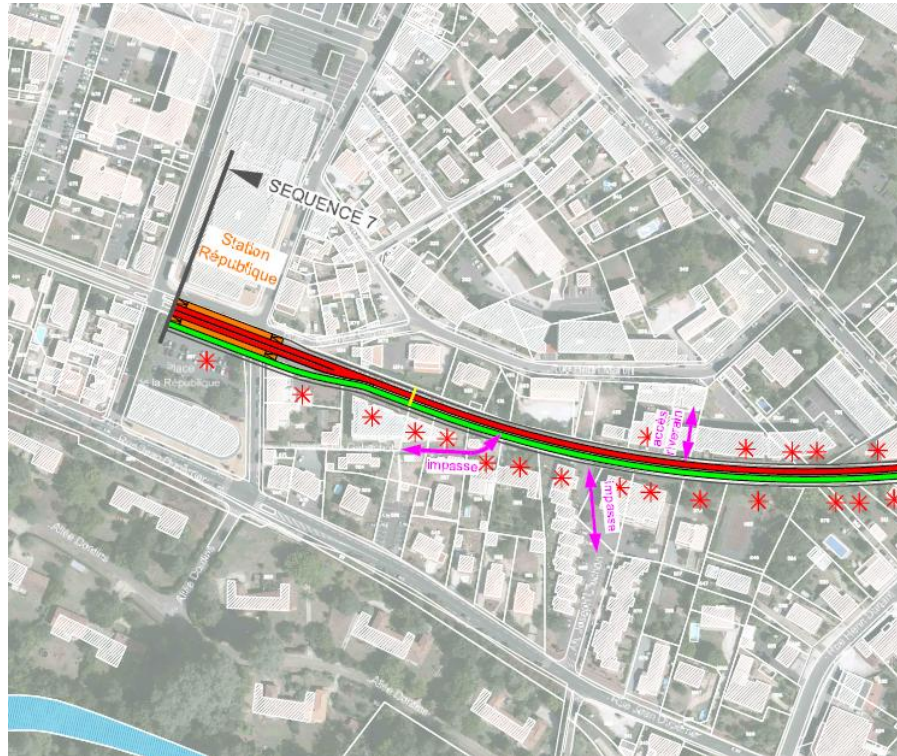
*Avenue de
Mazeau*



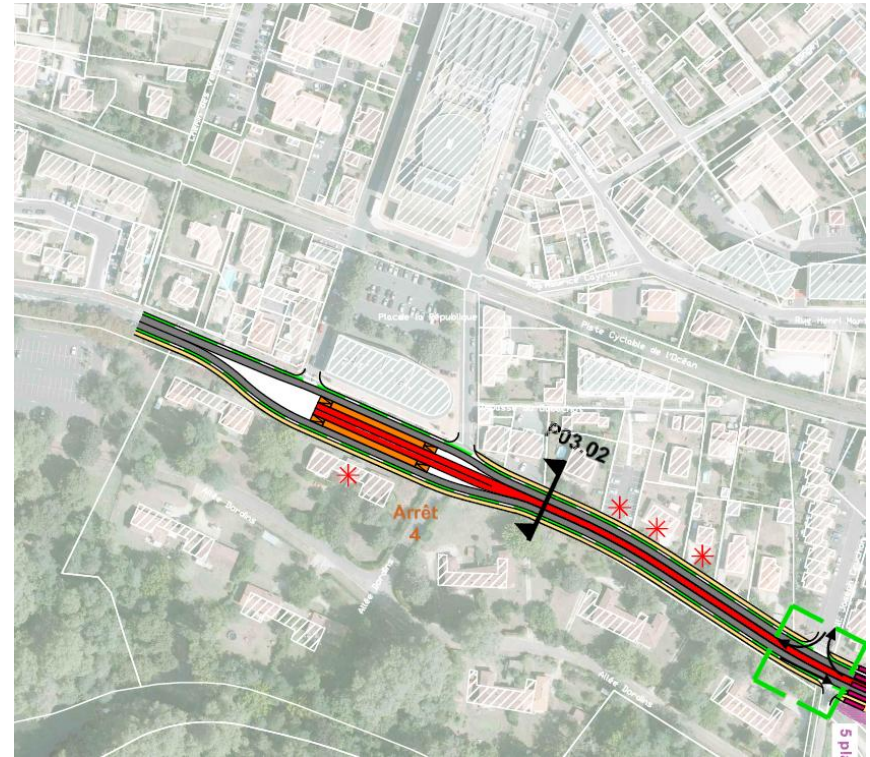
4/ Les partis d'aménagement envisagés (tracés)

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 couts d'investissement ;*

		TRAMWAY VOIE UNIQUE Tronc 1	TRAMWAY VOIE UNIQUE Tronc 2	TRAMWAY VOIE UNIQUE Tronc 3
3	Bénéfices et Impacts			
3.1	Report modal et désaturation	A compléter- études d'évaluation à venir. Enjeu de report modal. Insertion sous contrainte 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 existant, 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 existant, 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 semblablement équivalent au profil en termes de section existante (emprises de l'axe de parcelles)	Risque important dans certains secteurs sensibles à l'étalement des zones d'habitat. Impact nul	Risque important dans certains secteurs sensibles à l'étalement des zones d'habitat. Impact nul
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 routière	Insertion en dehors du réseau viaire existant, très à l'écart des axes de circulation et à l'arrivée au centre de Saint-Médard-en-Jalles	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 pistes et bandes cyclables créées par le projet.	Circulations existantes maintenues et complétées par de nouvelles pistes et bandes cyclables créées par le projet.
3.8	Impact milieu naturel (faune et la flore, etc...)	Impact modéré : l'insertion dans les emprises (pistes) LL ne s'est pas avérée à A. Intégration selon nouveaux cadres réglementaires environnementaux (étude d'impact, Natura 2000, loi sur l'eau, zones humides, espèces protégées (CNP), sans (captage), espace boisé classé... (Bois) intégrés dans une procédure d'autorisation d'unique	Impact limité, du fait de l'insertion dans corridor urbain et plateforme intégrée dans un réseau viaire existant sous réserve du diagnostic flore/faune à mener	Impact limité, du fait de l'insertion dans corridor urbain et plateforme intégrée dans un réseau viaire existant sous réserve du diagnostic flore/faune à mener
3.9	Impact acoustique	Impact limité : Après évaluation de l'incidence de la circulation du tramway dans une ambiance existante modérée. Sans risque de nuisance sonore, pas de nécessité de protections contre le bruit compte tenu du niveau de contribution sonore du tramway	Impact limité du point fait d'une insertion dans le réseau viaire existant avec un report modal	Impact limité du point fait d'une insertion dans le réseau viaire existant avec un report modal
3.1	Emissions de gaz à effet de serre	Pas d'émissions de gaz lors des circulations du matériel roulant du tramway	Pas d'émissions de gaz lors des circulations du matériel roulant du tramway	Pas d'émissions 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 contraintes 2R existantes ou créées le long de l'infrastructure	Diminution générale de la pollution... au regard de l'importance du report modal... et de la qualité des contraintes 2R existantes ou créées le long de l'infrastructure	Diminution générale de la pollution... au regard de l'importance du report modal... et de la qualité des contraintes 2R existantes ou créées le long de l'infrastructure
3.12	Image auprès du public	Image attractive du tramway, axée sur des	Image attractive du tramway, axée sur des	Image attractive du tramway, axée sur des



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 :

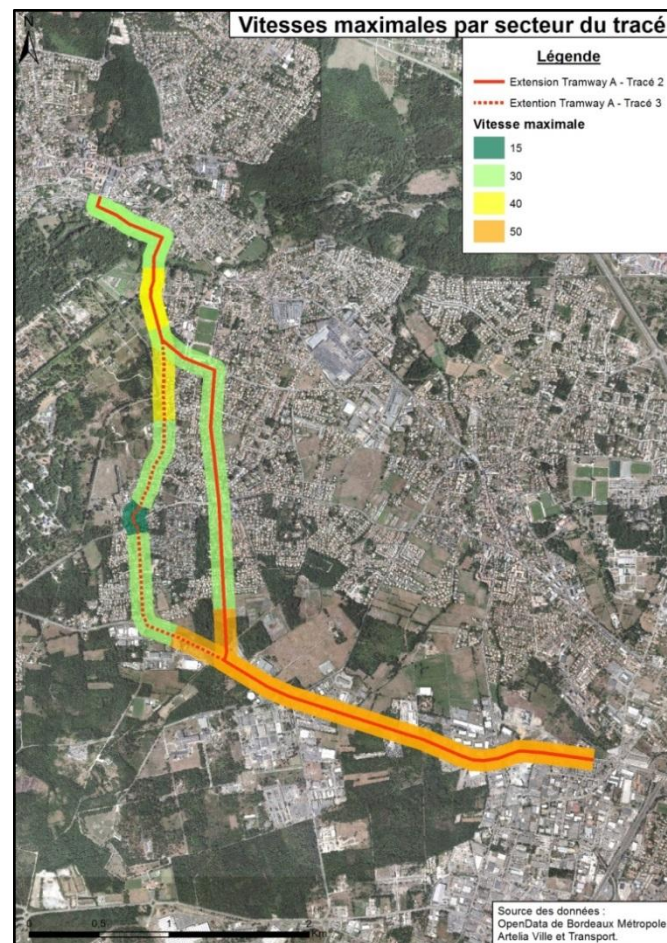
- ▣ *Vitesse commerciale moyenne : 33 km/h ;*
- ▣ *Temps de parcours : 7 min environ.*

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	TRAMWAY VOIE UNIQUE	TRAMWAY VOIE UNIQUE
Tracé 1	Tracé 2	Tracé 3
4150ml	6700ml	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 - Hôtel 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

➡ Optimisation foncière à rechercher



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*

➡ *Aménagements cyclables continus tout le long des tracés (bande ou piste cyclable)*



Impacts potentiels du projet

Impact sur la circulation routière

Tracé 1 :

Carrefours à feux :

Existant : 2

Projetés : 5

Carrefours statiques

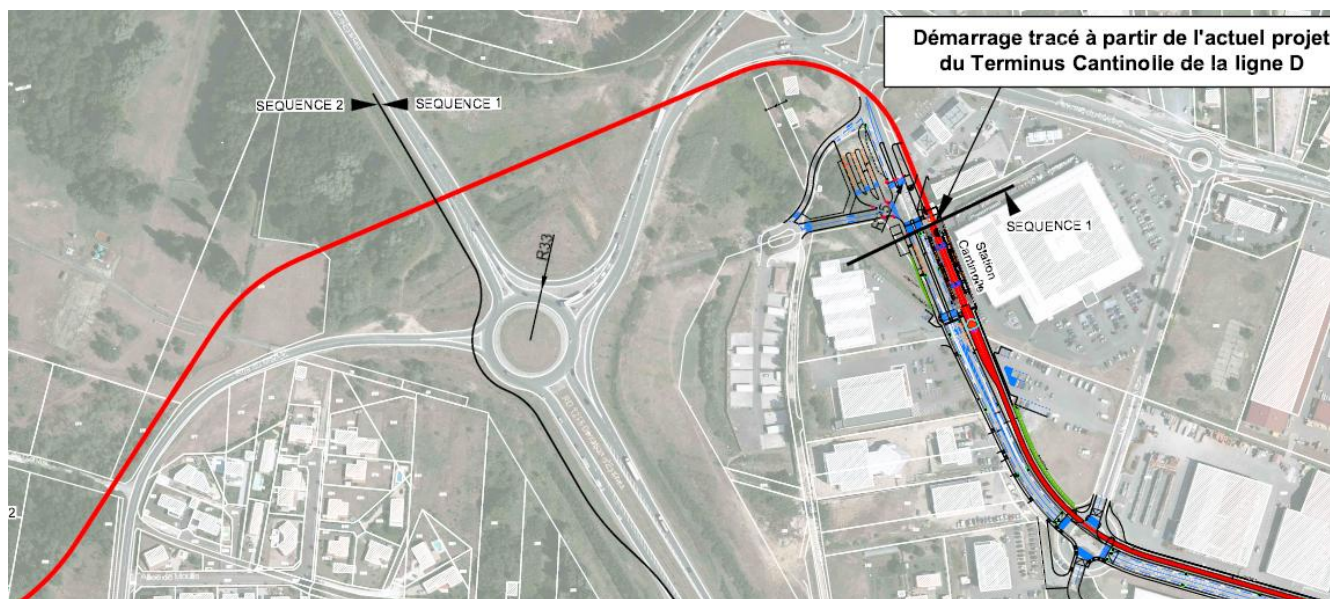
Existant : 4

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 classiques (franchissables, tous mouvements) :

Existant : 1

Projetés : 2

▣ Carrefours statiques (non franchissables, T à droite)

Existant : 14

Projetés : 16

▣ Carrefours giratoires (feux R24 clignotants)

Existant : 8

Projetés : 8

Tracé 3 :

▣ Carrefours à feux :

Existant : 1

Projetés : 1

▣ Carrefours statiques

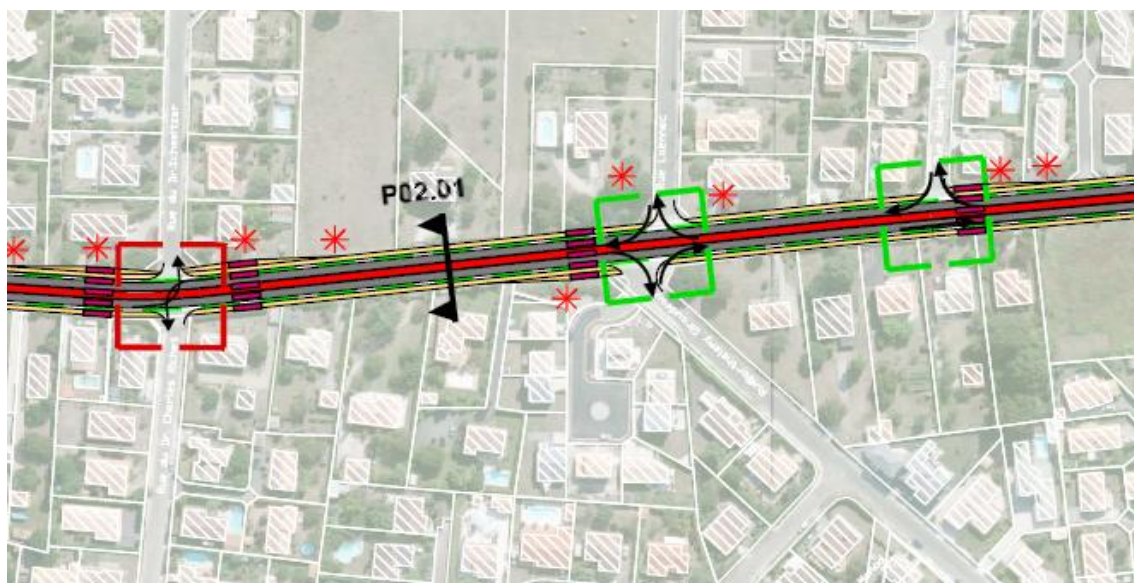
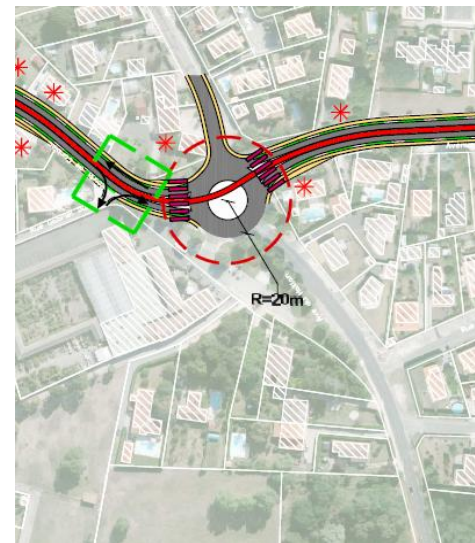
Existant : 23

Projetés : 25

▣ Carrefours giratoires

Existant : 7

Projetés : 7



Impacts potentiels du projet

Impact acoustique

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 » ;

➡ *Contribution sonore maximum réglementaire jour : < 63 dB , nuit < 58 dB (valeurs seuil)*

➡ *Mesures de bruit , pic ponctuels au passage tramway = 70 dB , en revanche bruit moyen sur 24 h inférieur ou égal aux valeurs seuil*

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
procédures
réglementaires
applicables

Niveau de
contraintes/cadres
environnementaux à
enjeux :

- Périmètre de captage
- Espèces protégées
- Espace boisé classé

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	DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE		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 impacts potentiels

Mesures de réduction d'impact envisagées:

- évitement,
- compensation
- protection
- dérogation
- plan de gestion

TRAMWAY VOIE UNIQUE	TRAMWAY VOIE UNIQUE	TRAMWAY VOIE UNIQUE
Tracé 1	Tracé 2	Tracé 3
4150ml	6700ml	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
TRAVAUX (AUTRES POSTES CEREMA) :	50.0M€HT
COUT TOTAL DE L'OPERATION AVEC TRACE 1 :	54.3M€HT

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>
COUT TOTAL DE L'OPERATION AVEC TRACE 2 :	100.9M€HT

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>
COUT TOTAL DE L'OPERATION AVEC TRACE 3 :	103.1M€HT

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

GRANDS POSTES en M€HT	Tracé T1	Tracé T2	Tracé T3
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
COUT TOTAL DE L'OPERATION	54.3	101.0	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,

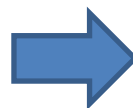
au pôle territorial ouest de Bordeaux Métropole,

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

<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

