

# SAIGE MONTAIGNE COMPOSTELLE

---

## NOTICE EXPLICATIVE



**Grand territoire  
d'innovation**





# SOMMAIRE

INTRODUCTION .....	5
LE CONTEXTE DE LA CONCERTATION.....	5
LE PROJET .....	7
LE CONTEXTE DU PROJET .....	9
LE PERIMETRE DU PROJET .....	10
LE SITE ET SES ENJEUX.....	11
LA JUXTAPOSITION DE QUATRE SECTEURS .....	13
SAIGE .....	14
UNITEC.....	16
BORDEAUX-MONTAIGNE .....	18
BARDANAC-COMPOSTELLE .....	20
ARTICULER ET FAIRE DIALOGUER LES SECTEURS .....	22
LES OBJECTIFS DU PROJET.....	25
1. ASSURER LA MISE EN RELATION DES QUARTIERS.....	27
2. LOCALISER LA PROGRAMMATION .....	29
3. AMELIORER L'ACCESSIBILITE DU SITE.....	31
4. METTRE EN VALEUR LE PATRIMOINE BATI ET NATUREL .....	33
5. VALORISER LES AMENITES .....	35
LA CONCERTATION.....	37
LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION .....	39
LES MODALITES DE LA CONCERTATION .....	39
ANNEXES .....	41
ANNEXE N°1 – LA DELIBERATION N°2020-423 DE BORDEAUX METROPOLE SUR LE LANCEMENT DE LA CONCERTATION PREALABLE SUR LE PROJET SAIGE-MONTAIGNE-COMPOSTELLE ET LA DEFINITION DE SES MODALITES	
ANNEXE N°2 – LES CONCERTATIONS REALISEES OU EN COURS	
2A – LE BILAN DE LA CONCERTATION SUR LE PROJET D'AMELIORATION DE LA DESSERTE DU CAMPUS ET DU CENTRE-VILLE DE GRADIGNAN PAR L'EXTENSION DU RESEAU DE TRAMWAY	
ANNEXE N°3 – LES ETUDES REALISEES OU EN COURS	



## CAHIERS SEPARES

3A - L'ETUDE STRATEGIQUE PREALABLE AU RENOUVELLEMENT URBAIN DU QUARTIER

PHASE 1. DIAGNOSTIC

PHASES 2 ET 3. SCENARIOS DE TRANSFORMATION DU QUARTIER ET PLAN-GUIDE

3B - LE SCHEMA DIRECTEUR IMMOBILIER ET D'AMENAGEMENT (SDIA) DE L'UNIVERSITE BORDEAUX-MONTAIGNE

3C - L'ETUDE DE FAISABILITE POUR LA CREATION D'UN RESEAU DE CHALEUR AU SUD DE LA METROPOLE (EN COURS)

3D - LE SCHEMA DE DEPLACEMENTS TOUS MODES BORDEAUX INNO CAMPUS INTRA-ROCADE (EN COURS)

3E - L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET STRATEGIE ENVIRONNEMENTALE BORDEAUX INNO CAMPUS INTRA-ROCADE (EN COURS)



# INTRODUCTION

## LE CONTEXTE DE LA CONCERTATION

Bordeaux Métropole est compétente pour la définition, la création et la réalisation **d'opérations d'aménagement d'intérêt métropolitain**, et notamment au titre de la délibération du 27 novembre 2015 pour les opérations d'aménagement d'une taille et d'une envergure telles qu'elles contribuent de manière significative à la production de logements (supérieures à 10 ha ou 40.000 m<sup>2</sup> de surface de plancher).

A ce titre, et dans la mesure où le projet envisagé nécessite la réalisation de **travaux d'équipement et porte sur le renouvellement urbain** du quartier de Saige, Bordeaux Métropole a délibéré le 27 novembre 2020 sur **l'ouverture d'une concertation** préalable sur le projet Saige-Montaigne-Compostelle (cf. annexe n°1) en application des articles L 103-2 du Code de l'urbanisme.

La présente notice explicative relative à cette concertation a pour objet de présenter les objectifs poursuivis par le projet.



# LE PROJET

## CONTEXTE ET PERIMETRE



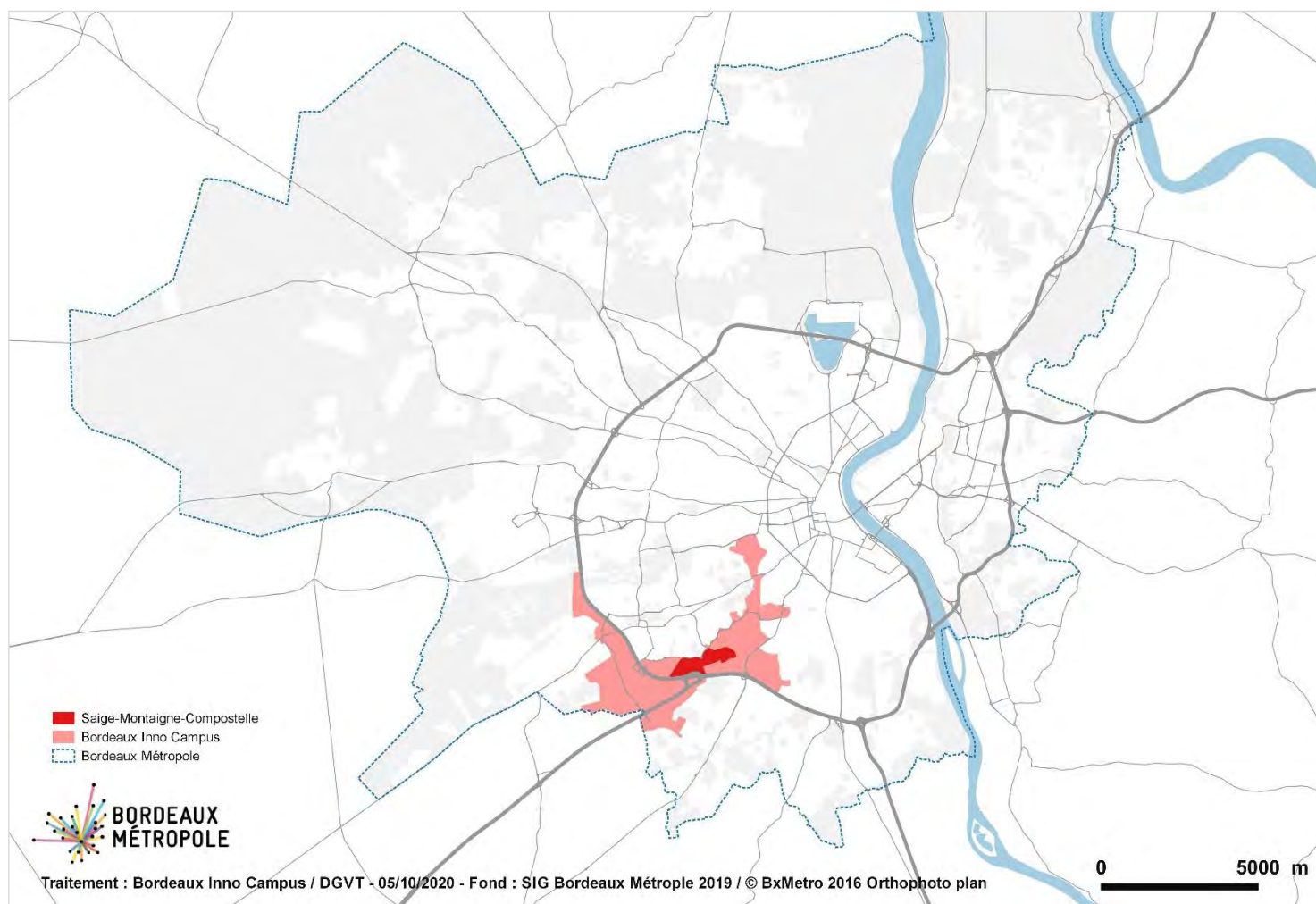


# LE CONTEXTE DU PROJET

Initié en 2016, Bordeaux Inno Campus (BIC) est avec Bordeaux Aéroport et Bordeaux Euratlantique un des trois grands projets d'aménagement et de développement traités à une échelle métropolitaine.

Son objectif est d'assurer le développement durable d'un territoire stratégique de 1 300 ha, selon une feuille de route formalisée dans le contrat de projet partenarial d'aménagement (PPA) BIC signé le 20 janvier 2020 entre Bordeaux Métropole, l'Etat, les communes de Bordeaux, Pessac, Talence et Gradignan, le Centre hospitalier universitaire de Bordeaux (CHU), l'université de Bordeaux (UB), l'université Bordeaux-Montaigne (UBM), le Centre régional des œuvres universitaires et scolaires de Bordeaux-Aquitaine (Crous) et Domofrance.

Dans son volet B.4.3, le PPA identifie Saïge-Montaigne-Compostelle comme un des grands sites **d'aménagement** du projet Bordeaux Inno Campus, sur lequel il prévoit l'engagement d'une opération visant à assurer une continuité entre ces différents quartiers qui coexistent mais entretiennent peu de liens malgré une réelle proximité.

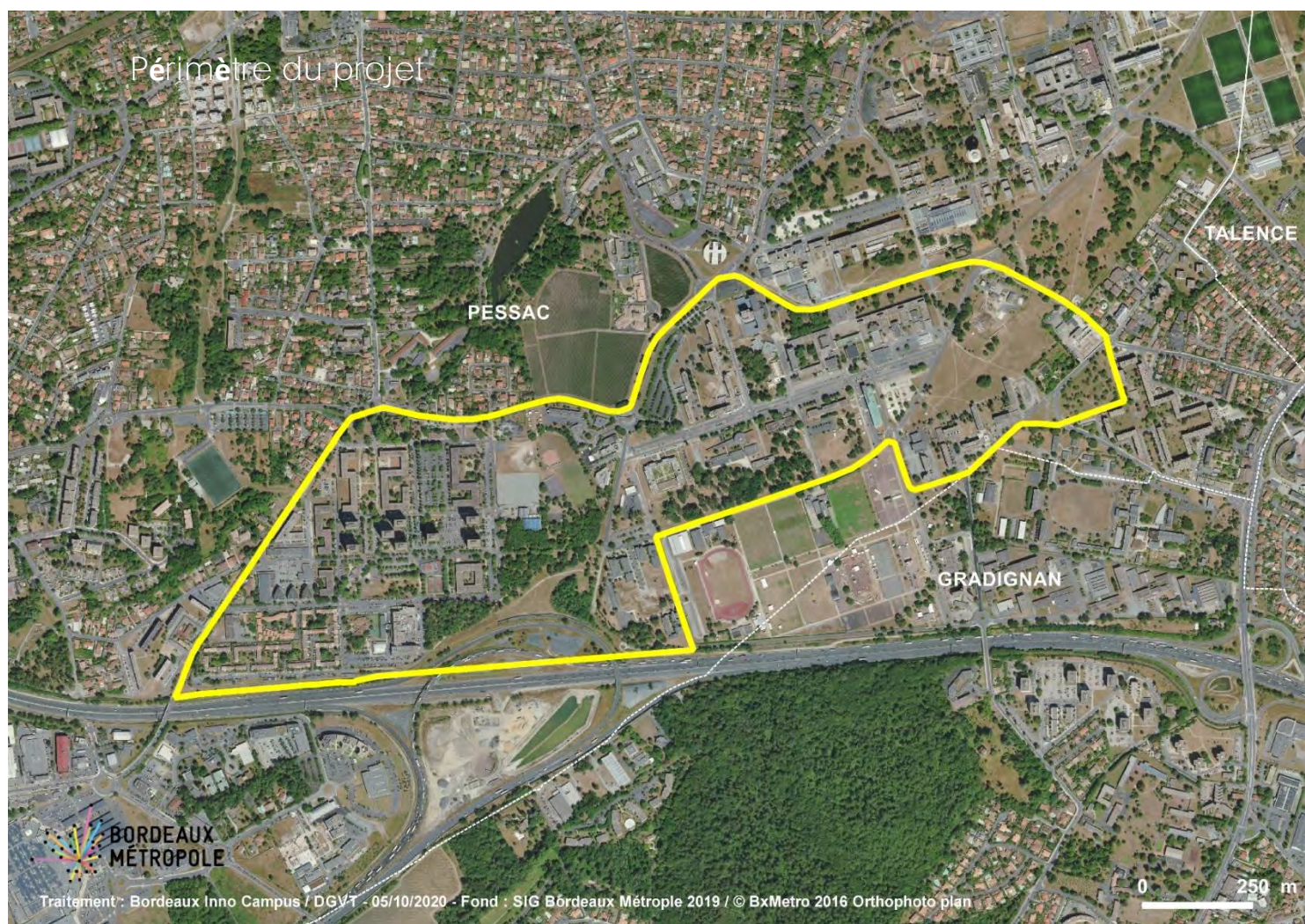




# LE PERIMETRE DU PROJET

Le périmètre du projet Saige-Montaigne-**Compostelle s'étend sur 96 ha** sur la commune de Pessac.

Ce périmètre a été défini dans l'objectif d'articuler les quartiers qui, aujourd'hui, juxtaposent les fonctions résidentielle, économique et scientifique sans réelle interaction, ni synergie, de valoriser les interfaces **et d'optimiser l'implantation des projets selon la pertinence d'un** projet urbain et non de logique domaniale.





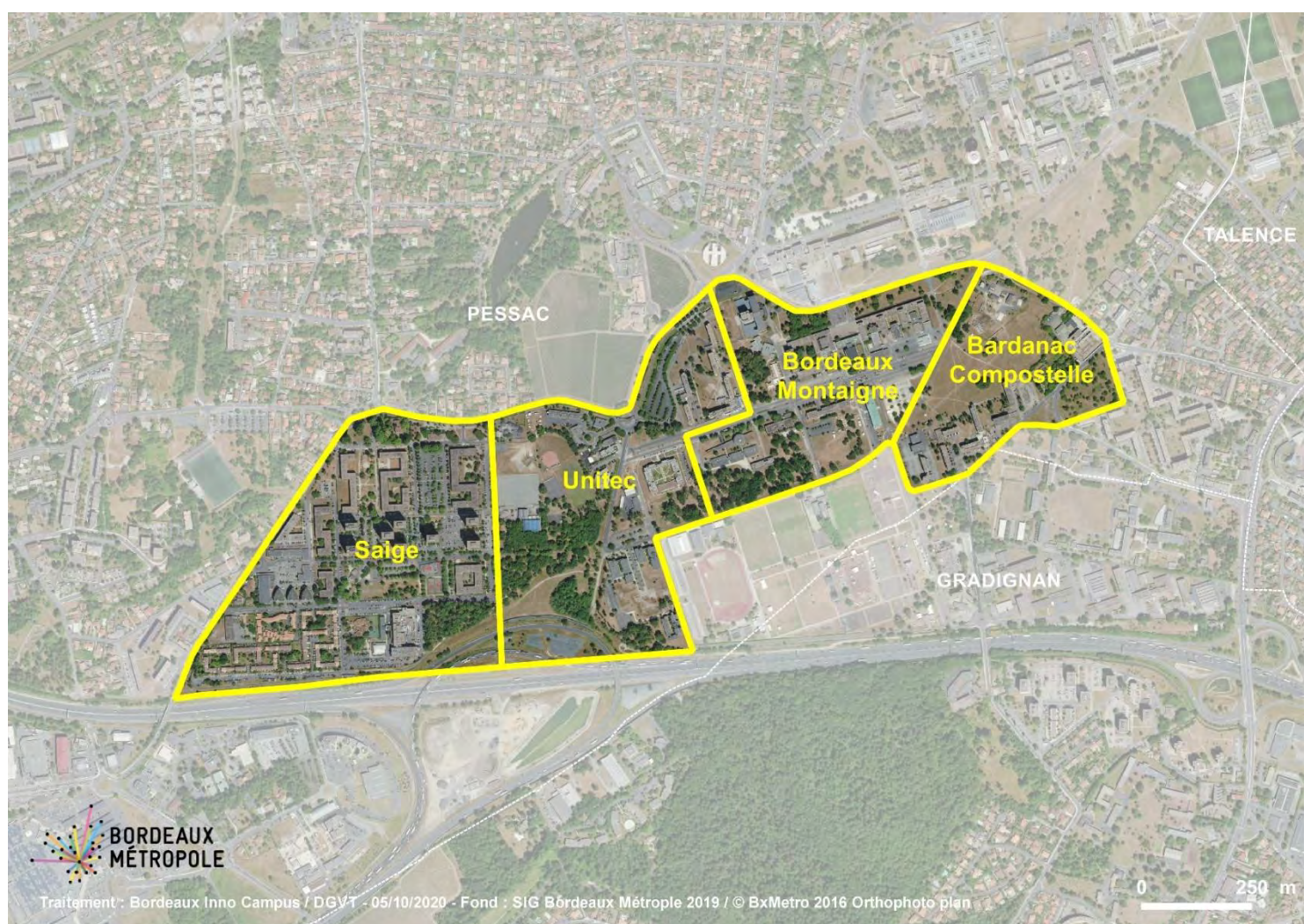
# LE SITE

## ET SES ENJEUX



# LA JUXTAPOSITION DE QUATRE SECTEURS

Le site est structuré autour de quatre secteurs qui se juxtaposent.





# SAIGE



Saige est un **quartier d'habitat social construit en 1977** qui héberge plus de 4 000 habitants dans 1500 logements, dont une grande part est la propriété de Domofrance. **Jugé prioritaire par l'Etat**, ce quartier présente des indicateurs socio-économiques préoccupants et un habitat dégradé avec des enjeux énergétiques importants. Il accueille également un centre commercial de proximité vieillissant, un pôle d'équipements structurant comprenant l'école maternelle François Mauriac, des terrains de sport et le bois de Saige, et l'hôpital privé Saint-Martin en front de rocade.





En 2017, dans le cadre du contrat de ville métropolitain 2015 / 2020, la Ville de Pessac a lancé une étude stratégique préalable au renouvellement urbain du quartier (cf. annexe n°3A). Fondée sur la recherche d'une plus grande mixité fonctionnelle et sociale, elle vise à **changer l'image du quartier** et le rendre plus accessible et attractif économiquement par la rénovation des logements, la valorisation de la filière de la santé et le développement d'une offre nouvelle destinée aux entreprises innovantes incubées sur le campus.





Unitec est un **secteur à l'articulation du quartier de Saige et du domaine universitaire** dont il constitue l'entrée ouest. On y trouve des résidences universitaires disséminées et éloignées de l'offre de services et le parc scientifique Unitec 1 créé pour favoriser l'implantation d'entreprises innovantes à proximité des centres de recherche et de formation. Ce parc est devenu aujourd'hui un concentré **d'innovations** avec la pépinière Unitec, deux hôtels d'entreprises, l'agence de développement et de l'innovation (ADI) de la Nouvelle-Aquitaine et des entreprises innovantes comme Polymer Expert et Solvay.





Malgré ces atouts, ce secteur pâtit d'un **déficit d'aménagement**, avec des liaisons piétonnes et cyclables quasi-inexistantes, d'importantes nappes de stationnement, des emprises foncières non aménagées qui sont régulièrement l'objet d'occupations sauvages ou qui pourraient muter, et souffre d'une absence de services, pour les étudiants des résidences du Crous notamment.



# BORDEAUX-MONTAIGNE



Bordeaux-Montaigne concentre sur 32 ha les locaux et espaces **d'enseignement affectés à l'université** du même nom, organisés **de part et d'autre de l'esplanade des Antilles**, vaste espace public qui constitue l'épine dorsale du secteur. Directement desservi par le tramway au nord, il accueille à ce jour 18 000 étudiants et emploie plus de 1200 personnes.

Depuis 2008, l'Opération Campus finance et met en œuvre la réhabilitation d'une partie du patrimoine immobilier et la requalification des principaux espaces publics de l'université. Cependant, le financement du réaménagement de l'esplanade des Antilles ne paraît plus à la hauteur des enjeux qui se posent aujourd'hui, comme l'insertion du futur transport collectif à haut niveau de service (TCHNS) Bassens-Campus-Saïge et la régulation de l'offre de stationnement cohérente avec l'objectif de report modal.





A l'issue de l'opération Campus prévue en 2023, le déploiement de la stratégie d'établissement de l'Université Bordeaux Montaigne formalisée dans son schéma directeur immobilier et d'aménagement (SDIA) (cf. annexe n°3B) et proposée au Contrat de Plan Etat-Région, prévoit **l'extension des espaces dédiés à l'enseignement, à la recherche et à la vie du campus et la construction d'un campus** plus attractif et plus vivant à même de répondre à une progression constante des effectifs étudiants, ouvert sur la cité et attentif aux attentes des usagers et des riverains.



# BARDANAC-COMPOSTELLE



Bardanac-Compostelle est un **secteur à l'articulation entre le campus universitaire et le quartier de Compostelle**. Cet espace, en grande partie non bâti, compose une part importante de la coulée verte du domaine universitaire et isole le quartier de Compostelle du reste du territoire pessacais.





Il accueille néanmoins depuis peu est néanmoins bordé par des occupations importantes dans le fonctionnement et l'animation du Campus. Sur sa frange est, il accueille des locaux techniques avec le service interuniversitaire de gestion du domaine universitaire (Sigdu) qui assure la gestion et l'entretien du domaine universitaire. Sur sa frange sud, le long de l'avenue de Bardanac et au contact direct du parc linéaire, il accueille depuis peu l'espace multi-services (S)pace' du Crous, nouveau lieu de plus de 3 500 m<sup>2</sup> conçu comme un nouveau lieu de vie du Campus, qui offre une grande variété de services aux étudiants et à leurs associations, une restauration plurielle et diversifiée et un panel d'activités culturelles.



# ARTICULER ET FAIRE DIALOGUER LES SECTEURS

L'enjeu est aujourd'hui d'articuler et faire dialoguer ces secteurs qui juxtaposent des fonctions résidentielle, économique et scientifique sans réelle interaction, ni synergie, de valoriser leurs interfaces et d'optimiser l'implantation des futurs projets selon la pertinence du projet urbain plutôt que par statut domanial tout en améliorant les conditions de vie et d'usage.



**A cela, s'ajoutent les nombreux projets et réflexions engagés qui constituent l'opportunité de relier ces quartiers et créer des synergies nouvelles entre habitat, nature, recherche, enseignement et innovation, de déployer une offre de mobilité cohérente avec les objectifs métropolitains de report modal, d'assurer la transition énergétique en rénover le patrimoine immobilier et en développant de nouvelles sources d'énergie, et d'améliorer le cadre de vie de ses habitants et usagers.**

**Ce site bénéficie d'un socle d'études**-cadres en cours de réalisation avec l'étude de faisabilité du projet de réseau(x) de chaleur « Métropole Sud » menée par Bordeaux Métropole sur un périmètre pour partie commun avec celui de la concertation (cf. annexe n°3C), le schéma de déplacements tous modes (cf. annexe n°3D) et l'état initial et la stratégie environnementale sur le territoire de BIC intra-rocade (cf. annexe n°3E) engagés avec les partenaires du PPA qui fixeront à terme le niveau d'ambition en matière de mobilité, d'énergie, d'eau et de biodiversité.

Combiné au contrat d'objectifs et d'orientations pour le logement étudiant 2020-2030, le projet de renouvellement urbain du quartier de Saige soutenu par Domofrance et le schéma directeur immobilier et d'aménagement (SDIA) de l'UBM (cf. annexe n°3B) donnent la lisibilité quant aux besoins programmatiques et portent également une **volonté d'ouverture sur la ville constituant une occasion de décroiser le territoire et développer des liens par l'aménagement** des espaces publics, la diversification des fonctions et la mise en valeur durable de l'environnement.

Le souhait de développer le logement Etudiant, les projets d'extension et rénovation de la Cité des Langues, du Français et de la Francophonie, d'extension de la Maison de l'Archéologie, de rénovation et requalification de la Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine (MSHA), de construction d'une Maison des cultures et des arts vivants, le projet de pôle d'innovation de Saige avec la transformation des 10 premiers niveaux de la tour 8 pour des activités innovantes et la création sur les étages élevés d'une offre de logements spécifiques pour jeunes actifs, combinés à l'enfouissement de la ligne haute-tension traversant le périmètre d'ici 2022 et au projet de BHNS Euratlantique-Campus-Saige, conduisent nécessairement à **repenser l'entrée ouest de l'université comme une véritable « rotule urbaine »**, tant en termes d'accessibilité, d'accroche et d'interface avec les quartiers et de fonctions structurantes pour les usagers.

De la même façon, l'installation récente de l'espace multi-services du Crous sur Bardanac, la concentration de projets de mobilité, la volonté de valoriser les délaissés

fonciers de la résidence Compostelle et de compléter son offre de logements par des programmes diversifiés pour permettre la rénovation énergétique de ses bâtiments, le projet de valorisation de la coulée verte, les futurs projets immobiliers de l'Université Bordeaux Montaigne et la présence d'une offre commerciale de proximité en entrée de campus sont autant de sujets qui invitent à repenser le secteur de Bardanac comme un lieu névralgique du campus et un espace de liaison majeur entre le quartier de Compostelle et le reste du territoire pessacais et d'ouverture du Campus sur la ville et une porte d'entrée du campus dont le marquage urbain devra être renforcé.

Enfin, le projet agro-environnemental sur le parc linéaire d'UBM dans un cadre de réflexion inter-établissements permettant de favoriser la biodiversité et d'expérimenter des formes d'agriculture urbaine et le projet d'agro-campus de Bordeaux Sciences Agro (BSA), associés aux réflexions de l'université autour de la gestion de l'eau et de l'alimentation et aux aspirations des habitants des quartiers alentours sont **l'occasion de développer un projet innovant autour de la santé, l'alimentation et l'environnement.**

**Ces enjeux s'expriment à l'échelle de l'ensemble du périmètre, seul à même de permettre de traiter les questions de mobilité, de mixité programmatique, d'énergie et de biodiversité. Ils s'expriment également à une échelle de proximité, celle du quartier auquel s'identifient habitants et usagers, pertinente pour concevoir les espaces publics de proximité.**

**C'est pourquoi la concertation** articule cette double échelle, le périmètre du **grand site d'aménagement Saige-Montaigne-Compostelle** et celles des quatre secteurs présentés.

# LES OBJECTIFS DU PROJET

## 5 GRANDS AXES







# 1. Assurer la mise en relation des quartiers

Assurer la mise en relation des quartiers au sein du périmètre et avec les quartiers environnants, en désenclavant et faisant dialoguer le quartier de Saïge, le Campus Bordeaux-Montaigne et le quartier de Compostelle, favorisant la mixité fonctionnelle, valorisant et structurant les interfaces, connectant les continuités paysagères, viaires et cyclables et faisant la promotion des liaisons avec les quartiers alentour, existants et en devenir.









## 2. Localiser la programmation

**Localiser la programmation énoncée dans le PPA dans l'intérêt d'un projet urbain** qui dépasse la logique imposée par les domanialités, implantant le logement au plus près des aménités, traitant les nuisances sur les franges avec des programmes économiques ou logistiques et foisonnant le stationnement par la mixité des programmes.









### 3. Améliorer l'accessibilité du site

**Améliorer l'accessibilité du site en favorisant** la mobilité durable en déployant les lignes de transport collectif nécessaires, gérant le stationnement, développant un maillage de pistes cyclables et en créant ou réaménageant de nouvelles voies.









## 4. Mettre en valeur le patrimoine bâti et naturel

Mettre en valeur le patrimoine bâti et naturel, en particulier conforter la coulée verte existante en complétant et connectant le réseau d'espaces de nature au cœur du site en lien avec l'état initial et la stratégie environnementale intra-rocade, préservant les arbres remarquables et en faisant le lien avec les projets d'agriculture urbaine et de nature en ville.







Le Forum



## 5. Valoriser les aménités <sup>1</sup>

Valoriser et développer les aménités urbaines et universitaires ainsi que les **innovations en s'appuyant sur les aménités existantes comme les sites d'innovation économique, et les lieux d'innovation sociale, de formation, de recherche de diffusion et d'appropriation des arts et de la culture et en faisant la promotion des polarités mixtes et intenses en usages.**



<sup>1</sup> Les aménités sont l'ensemble des éléments contribuant à l'agrément d'un lieu pour ceux qui y vivent ou qui le fréquentent. Les aménités urbaines peuvent ainsi être par exemple des commerces, des services, un établissement public particulier ou un espace de nature.





# LA CONCERTATION

## SES OBJECTIFS ET SES MODALITES





## Les objectifs de la concertation

La concertation intervient en amont du projet et doit permettre le dialogue entre les différents acteurs de l'aménagement (élus, techniciens, population concernée, usagers, associations, acteurs économiques, etc.).

Elle a pour but de :

- porter les objectifs du projet à la connaissance des résidents, des usagers du site, des associations locales et autres personnes concernées,
- leur permettre de formuler des observations et des propositions,
- **d'apprécier in fine l'opportunité d'engager une opération d'aménagement** d'intérêt métropolitain au périmètre le plus pertinent.

## Les modalités de la concertation

Conformément aux articles L.103-2 et suivants du code de l'urbanisme et au vu des objectifs précités, Bordeaux Métropole a délibéré (délibération n°2020-423 du 27 novembre 2020) sur les modalités d'une concertation associant les habitants, employés, entreprises, propriétaires, usagers et toute autre personne concernée par l'opération.

La concertation s'effectuera en étroite association avec les partenaires du projet : la Ville de Pessac, l'Université Bordeaux-Montaigne, Domofrance et le Crous Aquitaine.

La durée de concertation minimum est fixée à 6 mois à compter du 18 décembre 2020.

Un dossier de concertation comprenant notamment la présente notice explicative et ses annexes et d'un registre permettant de consigner les observations du public sont mis à la disposition du public aux jours et aux heures d'ouverture des bureaux :

- à Bordeaux Métropole, accueil de l'immeuble Laure Gatet, 39-41 Cours du Maréchal Juin, 33000 Bordeaux
- au pôle territorial Sud de Bordeaux Métropole, situé à Cœur Bersol, 28 avenue Gustave Eiffel, bâtiment C, 33600 Pessac
- à la mairie de Pessac, située place de la 5ème République, 33604 Pessac

Le dossier de concertation accompagné d'un registre électronique sera également disponible en ligne sur le site Internet de la participation de Bordeaux Métropole : <http://participation.bordeaux-metropole.fr>

Les personnes intéressées pourront faire part de leurs remarques et propositions sur le projet sur les registres papier ou électronique.

La date de clôture de la concertation sera portée à la connaissance du public par avis administratif et publication par voie de la presse ainsi que sur le site de la participation de Bordeaux Métropole à minima 7 jours avant la clôture effective de la concertation.

A minima seront organisés en cours de concertation :

- Deux réunions publiques à l'échelle de Saige-Montaigne-Compostelle, pour lancer et clôturer la concertation, et évoquer alors les enjeux transversaux comme la mobilité et l'environnement à l'échelle du périmètre global,
- Un atelier pour chacun des quatre secteurs – Saige, Unitec, Montaigne et Compostelle – pour affiner et hiérarchiser les enjeux et objectifs propres à chaque secteur,
- Des balades urbaines pour appréhender sur site les problématiques qui se posent. »

Le public sera également informé, le cas échéant, via le site Internet de la Participation de Bordeaux Métropole :

- de modalités complémentaires de participation ;
- du versement de pièces complémentaires au dossier de concertation.

A l'issue de la concertation, il sera rendu compte du bilan de celle-ci par délibération du conseil de Bordeaux Métropole. Les résultats de cette concertation seront exploités dans le cadre de l'élaboration du projet préalablement au dépôt des autorisations administratives.



# ANNEXES





# **ANNEXE N°1**

## **LA DELIBERATION N°2020-423 DE BORDEAUX METROPOLE SUR LE LANCEMENT DE LA CONCERTATION PREALABLE SUR LE PROJET SAIGE-MONTAIGNE- COMPOSTELLE ET LA DEFINITION DE SES MODALITES**





	<b>EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE</b>	<b>Délibération</b>
	<b>Séance publique du 27 novembre 2020</b>	<b>N° 2020-423</b>

Convocation du 20 novembre 2020

Aujourd'hui vendredi 27 novembre 2020 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Alain ANZIANI, Président de Bordeaux Métropole.

**ETAIENT PRESENTS :**

M. Alain ANZIANI, M. Pierre HURMIC, Mme Christine BOST, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Stéphane DELPEYRAT, M. Patrick LABESSE, Mme Véronique FERREIRA, M. Alain GARNIER, M. Jean TOUZEAU, M. Bernard-Louis BLANC, M. Jean-François EGRON, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, Mme Brigitte TERRAZA, Mme Claudine BICHET, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, Mme Claude MELLIER, Mme Brigitte BLOCH, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Céline PAPIN, Mme Andréa KISS, M. Patrick PAPADATO, Mme Delphine JAMET, M. Maxime GHESQUIERE, Mme Marie-Claude NOEL, M. Nordine GUENDEZ, Mme Isabelle RAMI, M. Dominique ALCALA, M. Patrick BOBET, Mme Christine BONNEFOY, Mme Pascale BOUSQUET-PITT, Mme Fatiha BOZDAG, M. Alain CAZABONNE, M. Olivier CAZAUX, M. Thomas CAZENAVE, M. Gérard CHAUSSET, M. Max COLES, Mme Typhaine CORNACCHIARI, M. Didier CUGY, Mme Laure CURVALE, M. Christophe DUPRAT, M. Olivier ESCOTS, Mme Anne FAHMY, M. Bruno FARENIAUX, M. Nicolas FLORIAN, Mme Fabienne HELBIG, M. Michel LABARDIN, M. Jacques MANGON, M. Thierry MILLET, M. Fabrice MORETTI, M. Pierre De Gaétan N'JIKAM MOULIOM, M. Jérôme PESCIINA, M. Stéphane PFEIFFER, M. Michel POIGNONEC, M. Franck RAYNAL, Mme Marie RECALDE, M. Fabien ROBERT, M. Sébastien SAINT-PASTEUR, M. Emmanuel SALLABERRY, M. Kévin SUBRENAT, M. Serge TOURNERIE, Mme Agnès VERSEPUY.

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

M. Alexandre RUBIO à M. Jean-François EGRON  
Mme Emmanuelle AJON à Mme Christine BOST  
Mme Josiane ZAMBON à Mme Véronique FERREIRA  
Mme Géraldine AMOUROUX à M. Pierre De Gaétan N'JIKAM MOULIOM  
Mme Stephanie ANFRAY à Mme Typhaine CORNACCHIARI  
M. Christian BAGATE à M. Fabrice MORETTI  
Mme Amandine BETES à M. Serge TOURNERIE  
Mme Simone BONORON à M. Emmanuel SALLABERRY  
Mme Myriam BRET à M. Jean TOUZEAU  
Mme Pascale BRU à M. Stéphane DELPEYRAT  
Mme Camille CHOPLIN à M. Pierre HURMIC  
Mme Nathalie DELATTRE à M. Nicolas FLORIAN  
Mme Eve DEMANGE à M. Patrick PAPADATO  
Mme Fabienne DUMAS à M. Patrick BOBET  
M. Jean-Claude FEUGAS à M. Olivier ESCOTS  
M. Guillaume GARRIGUES à M. Alain CAZABONNE  
Mme Anne-Eugénie GASPAR à M. Gérard CHAUSSET  
M. Frédéric GIRO à Mme Brigitte TERRAZA  
M. Stéphane GOMOT à M. Stéphane PFEIFFER  
M. Laurent GUILLEMIN à Mme Laure CURVALE  
M. Radouane-Cyrille JABER à Mme Isabelle RAMI  
Mme Sylvie JUQUIN à M. Patrick LABESSE  
Mme Sylvie JUSTOME à Mme Claudine BICHET  
Mme Nathalie LACUEY à M. Jean-Jacques PUYOBRAU  
M. Gwénaél LAMARQUE à M. Christophe DUPRAT  
Mme Fannie LE BOULANGER à Mme Céline PAPIN  
Mme Harmonie LECERF à M. Pierre HURMIC  
Mme Anne LEPINE à M. Alain GARNIER  
Mme Zeineb LOUNICI à M. Franck RAYNAL  
M. Guillaume MARI à M. Didier CUGY  
M. Stéphane MARI à Mme Anne FAHMY  
M. Baptiste MAURIN à Mme Pascale BOUSQUET-PITT  
Mme Eva MILLIER à M. Franck RAYNAL  
M. Marc MORISSET à M. Maxime GHESQUIERE  
M. Patrick PUJOL à M. Michel POIGNONEC  
M. Benoît RAUTUREAU à Mme Fatiha BOZDAG  
M. Bastien RIVIERES à Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE  
Mme Karine ROUX-LABAT à M. Michel LABARDIN  
Mme Nadia SAADI à Mme Delphine JAMET  
Mme Béatrice SABOURET à M. Nicolas FLORIAN  
M. Thierry TRIJOULET à Mme Marie RECALDE  
M. Jean-Marie TROUCHE à M. Michel LABARDIN

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


M. Clément ROSSIGNOL-PUECH à Mme Céline PAPIN à partir de 13h40  
M. Patrick LABESSE à Mme Laure CURVALE à partir de 17h20  
M. Bernard Louis BLANC à Mme Brigitte BLOCH à partir de 16h00  
M. Nordine GUENDEZ à M. Serge TOURNERIE à partir de 17h15  
Mme Pascale BOUSQUET-PITT à M. Bruno FARENIAUX à partir de 16h45  
M. Olivier CAZAUX à M. Maxime GHESQUIERE à partir de 17h20  
M. Thomas CAZENAVE à Mme Fabienne HELBIG à partir de 15h00  
M. Alain CAZABONNE à M. Fabien ROBERT à partir de 15h40  
M. Guillaume GARRIGUES à M. Fabien ROBERT à partir de 15h40  
Mme Zeineb LOUNICI à M. Jérôme PESCIINA à partir de 15h40  
M. Bastien MAURIN à M. Bruno FARENAUX à partir de 16h45  
M. Thierry MILLET à M. Pierre de Gaétan N'JIKAM MOULION à partir de 17h20  
Mme Eva MILLIER à M. Jérôme PESCIINA à partir de 15h40  
M. Franck RAYNAL à Mme Fatiha BOSDAG à partir de 15h40  
Mme Agnès VERSEPUY à M. Jacques MANGON à partir de 15h40

**EXCUSE(S) :**

M. Philippe POUTOU.

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

**LA SEANCE EST OUVERTE**

	<b>Conseil du 27 novembre 2020</b>	<b>Délibération</b>
	Direction générale Valorisation du territoire  <b>Direction de la DG Valorisation du territoire</b>	<b>N° 2020-423</b>

---

**Bordeaux Inno Campus - Grand site d'aménagement Saige-Montaigne-Compostelle - Lancement d'une concertation et définition de ses modalités - Décision - Autorisation**

---

Monsieur Stéphane DELPEYRAT présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

## **I. Contexte du projet**

### **Le projet partenarial d'aménagement de Bordeaux Inno Campus**

Initié en 2016, Bordeaux Inno Campus (BIC) est avec Bordeaux Aéroport et Bordeaux Euratlantique un des trois grands projets d'aménagement et de développement traités à une échelle métropolitaine. Son objectif est d'assurer le développement durable d'un territoire stratégique de 1 300 ha, avec une feuille de route formalisée dans un contrat de projet partenarial d'aménagement (PPA) signé le 20 janvier 2020 avec l'Etat, les communes de Bordeaux, Pessac, Talence et Gradignan, le Centre hospitalier universitaire de Bordeaux (CHU), l'université de Bordeaux (UB), l'université Bordeaux-Montaigne (UBM), le Centre régional des œuvres universitaires et scolaires de Bordeaux-Aquitaine (Crous) et Domofrance.

### **Le grand site d'aménagement Saige-Montaigne-Compostelle**

Dans son volet B.4.3, le PPA identifie Saige-Montaigne-Compostelle comme un des neuf grands sites d'aménagement du périmètre BIC, sur lequel il prévoit l'engagement d'une opération visant à « assurer une continuité entre ces différents quartiers » qui coexistent mais entretiennent peu de liens malgré une réelle proximité.

Le périmètre sur lequel il est proposé de mener la concertation s'étend sur 96 ha sur la commune de Pessac (cf. plan de situation en annexe). Il a été défini d'un commun accord avec les partenaires dans l'objectif « d'articuler les quartiers [qui, aujourd'hui, juxtaposent les fonctions résidentielle, économique et scientifique sans réelle interaction, ni synergie], valoriser les interfaces et optimiser l'implantation des projets selon la pertinence du projet urbain plutôt que par statut domanial ».

- Saige est un quartier d'habitat social construit en 1977 qui héberge plus de 4 000 habitants dans 1 500 logements, dont une grande part est la propriété de Domofrance. Jugé prioritaire par l'Etat, ce quartier présente des indicateurs socio-économiques préoccupants, un habitat dégradé avec des enjeux énergétiques importants, un centre commercial de proximité vieillissant, un pôle d'équipements structurant comprenant l'école maternelle François Mauriac, des terrains de sport et le bois de Saige et accueille l'hôpital privé Saint-Martin. En 2017, dans le cadre du contrat de ville métropolitain 2015 / 2020, la Ville de Pessac a lancé une étude stratégique préalable au renouvellement urbain du quartier. Fondée sur la recherche d'une plus grande mixité fonctionnelle et sociale, elle vise à changer l'image du quartier et le



rendre plus accessible et attractif économiquement par la rénovation des logements, la valorisation de la filière de la santé et le développement d'une offre nouvelle destinée aux entreprises innovantes incubées sur le campus.

- Unitec est un secteur à l'articulation du quartier de Saige, du centre-ville de Pessac et du domaine universitaire dont il constitue l'entrée ouest. On y trouve des résidences universitaires disséminées et éloignées de l'offre de services et le parc scientifique Unitec 1 crée pour favoriser l'implantation d'entreprises innovantes à proximité des centres de recherche et de formation. Ce parc est devenu aujourd'hui un concentré d'innovations avec la pépinière Unitec, deux hôtels d'entreprises, l'agence de développement et de l'innovation (ADI) de la Nouvelle-Aquitaine et des entreprises innovantes comme Polymer Expert et Solvay. Malgré ces atouts, ce secteur pâtit d'un déficit d'aménagement, avec des liaisons piétonnes et cyclables quasi-inexistantes, d'importantes nappes de stationnement, des emprises foncières non aménagées qui sont régulièrement l'objet d'occupations sauvages ou qui pourraient muter, et souffre d'une absence de services, pour les étudiants des résidences du Crous notamment.
- Bordeaux-Montaigne concentre sur 32 ha les locaux et espaces d'enseignement affectés à l'université du même nom et accueille 18 000 étudiants et emploie plus de 1200 personnes. Depuis 2008, l'Opération Campus finance et met en œuvre la réhabilitation d'une partie du patrimoine immobilier et la requalification des principaux espaces publics de l'université. Cependant, le financement du réaménagement de l'esplanade des Antilles, à hauteur de 4,5 M€, ne paraît plus à la hauteur des enjeux qui se posent aujourd'hui, comme l'insertion du futur transport collectif à haut niveau de service (TCHNS) Bassens-Campus-Saige et la régulation de l'offre de stationnement cohérente avec l'objectif de report modal. De plus, à l'issue de l'opération Campus prévue en 2023, le déploiement de la stratégie d'établissement de l'Université Bordeaux Montaigne, proposée au Contrat de Plan Etat-Région, prévoit l'extension des espaces dédiés à l'enseignement, à la recherche et à la vie du campus et la construction d'un campus plus attractif et plus vivant à même de répondre à une progression constante des effectifs étudiants, ouvert sur la cité et attentif aux attentes des usagers et des riverains.
- Bardanac / Compostelle est un secteur à l'articulation entre le campus universitaire et le quartier de Compostelle. Cet espace, essentiellement non bâti, compose une part importante de la coulée verte du domaine universitaire et isole le quartier de Compostelle du reste du territoire pessacais.

Dans ce contexte, plusieurs projets et réflexions constituent l'opportunité d'intervenir, dès lors qu'ils sont bien articulés, pour relier ces quartiers et créer des synergies nouvelles entre habitat, nature, recherche, enseignement et innovation, déployer une offre de mobilité cohérente avec les objectifs métropolitains de report modal, assurer la transition énergétique en rénovant le patrimoine immobilier et en développant de nouvelles sources d'énergie, et améliorer le cadre de vie de ses habitants et usagers :

- Ce site bénéficie d'un socle d'études-cadres avec l'étude d'opportunité et de faisabilité d'un ou plusieurs réseaux de chaleur menée par Bordeaux Métropole sur un périmètre pour partie commun avec celui de la concertation (« Métropole Sud »), le schéma de déplacements tous modes et l'état initial et la stratégie environnementale sur le territoire de BIC intra-rocade engagés avec les partenaires du PPA au printemps qui fixeront le niveau d'ambition en matière de mobilité, d'énergie, d'eau et de biodiversité.
- Combiné au contrat d'objectifs et d'orientations pour le logement étudiant 2020-2030, le projet de renouvellement urbain de Saige soutenu par Domofrance et le schéma directeur immobilier et d'aménagement (SDIA) de l'UBM finalisé en janvier 2020 donnent la lisibilité quant aux besoins programmatiques qu'il convient de prendre en compte. Ils portent également tous deux une volonté d'ouverture sur la ville constituant une occasion unique de décroquer le territoire et développer des liens par l'aménagement des espaces publics, la diversification des fonctions et la mise en valeur durable de l'environnement.
- Le souhait de développer le logement Etudiant, les projets d'extension et rénovation de la Cité des Langues, du Français et de la Francophonie, d'extension de la Maison de l'Archéologie, de rénovation et requalification de la Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine (MSHA), le projet de Maison des cultures et des arts vivants, le projet de pôle d'innovation de Saige avec la transformation des 10 premiers niveaux de la tour 8 pour des activités innovantes et la création sur les étages élevés d'une offre de logements spécifiques pour jeunes actifs, combinés à l'enfouissement de la ligne haute-tension traversant le périmètre d'ici 2022 et au projet de TCHNS Euratlantique-Campus-Saige, conduisent nécessairement à repenser l'entrée de l'université comme une véritable « rotule urbaine », tant en termes d'accessibilité, d'accroche et d'interface avec les quartiers et de fonctions structurantes pour les usagers.
- Le projet agro-environnemental sur le parc linéaire d'UBM dans un cadre de réflexion inter-établissements permettant de favoriser la biodiversité et d'expérimenter des formes d'agriculture urbaine, le projet d'agro-

campus de Bordeaux Sciences Agro (BSA), la coopérative Sante – Alimentation – Environnement de la BIC-BOX qui fédère les acteurs et projets autour de ces thèmes, associés aux réflexions de l'université autour de la gestion de l'eau et de l'alimentation et aux aspirations des habitants des quartiers alentours sont l'occasion de développer un projet innovant.

- L'installation récente de l'espace multi-services du Crous sur Bardanac, la concentration des projets de mobilité, la volonté de valoriser les délaissés fonciers de la résidence Compostelle et de compléter son offre de logements par des programmes diversifiés pour permettre la rénovation énergétique de ses bâtiments, le projet de valorisation de la coulée verte, les futurs projets immobiliers de l'Université Bordeaux Montaigne et la présence d'une offre commerciale de proximité en entrée de campus sont autant de sujets qui invitent à repenser le secteur de Bardanac comme un lieu névralgique du campus et un espace de liaison majeur entre le quartier de Compostelle et le reste du territoire pessacais et d'ouverture du Campus sur la ville et une porte d'entrée du campus dont le marquage urbain devra être renforcé.

Ces enjeux s'expriment à l'échelle de l'ensemble du périmètre, seul à même de permettre de traiter les questions de mobilité, de mixité programmatique, d'énergie et de biodiversité. Ils s'expriment également à une échelle de proximité, celle du quartier auquel s'identifient habitants et usagers, pertinente pour concevoir les espaces publics de proximité. Bordeaux Métropole souhaite par la présente délibération lancer une concertation préalable qui articule cette double échelle, sur le périmètre du grand site d'aménagement Saige-Montaigne-Compostelle et sur chacun des quatre secteurs présentés.

## **II. Objectifs du projet**

Le projet vise ainsi à :

1. Assurer la mise en relation des quartiers au sein du périmètre et avec les quartiers environnants, en désenclavant et faisant dialoguer le quartier de Saige, le Campus Bordeaux-Montaigne et le quartier de Compostelle, favorisant la mixité fonctionnelle, valorisant et structurant les interfaces, connectant les continuités paysagères, viaires et cyclables et faisant la promotion des liaisons avec les quartiers alentour, existants et en devenir ;
2. Localiser la programmation énoncée dans le PPA (20 000 m<sup>2</sup> de locaux d'enseignement supérieur et de recherche, 20 000 m<sup>2</sup> de logement social Etudiant, 10 000 m<sup>2</sup> de services aux usagers, 10 000 m<sup>2</sup> d'immobilier d'entreprise, 5 000 m<sup>2</sup> de relocalisation services et 40 000 m<sup>2</sup> de logement familial dont 15 000 m<sup>2</sup> en accession maîtrisée) dans l'intérêt d'un projet urbain qui dépasse la logique de « troc foncier » imposée par les domanialités, implantant le logement au plus près des aménités, traitant les nuisances sur les franges avec des programmes économiques ou logistiques et foisonnant le stationnement par la mixité des programmes ;
3. Améliorer l'accessibilité du site en favorisant la mobilité durable en déployant les lignes de transport collectif nécessaires, gérant le stationnement, développant un maillage de pistes cyclables et en créant ou réaménageant de nouvelles voies ;
4. Mettre en valeur le patrimoine bâti et naturel, en particulier conforter la coulée verte existante en complétant et connectant le réseau d'espaces de nature au cœur du site en lien avec l'état initial et la stratégie environnementale intra-rocade, préservant les arbres remarquables et en faisant le lien avec les projets d'agriculture urbaine et de nature en ville ;
5. Valoriser et développer les aménités urbaines et universitaires ainsi que les innovations en s'appuyant sur les aménités existantes comme les sites d'innovation économique, et les lieux d'innovation sociale, de formation, de recherche de diffusion et d'appropriation des arts et de la culture et en faisant la promotion des polarités mixtes et intenses en usages.

## **III. Objectifs de la concertation**

Bordeaux Métropole est compétente pour la définition, la création et la réalisation d'opérations d'aménagement d'intérêt métropolitain, et notamment au titre de la délibération du 27 novembre 2015 pour les opérations d'aménagement d'une taille et d'une envergure telles qu'elles contribuent de manière significative à la production de logements (supérieures à 10 ha ou 40.000 m<sup>2</sup> de surface de plancher).

A ce titre, et dans la mesure où le projet envisagé nécessite la réalisation de travaux d'équipement et porte sur le renouvellement urbain du quartier de Saige, il est proposé que Bordeaux Métropole organise une concertation préalable en application des articles L 103-2 du Code de l'urbanisme.



Cette concertation est ainsi menée en vue de porter à la connaissance des résidents, des usagers du secteur, des associations locales et autres personnes concernées, les objectifs du projet, de leur permettre de formuler des observations et des propositions et d'apprécier l'opportunité d'engager une opération d'aménagement d'intérêt métropolitain au périmètre le plus pertinent.

Compte tenu de l'importance de questionner chacun des secteurs présentés et de la nécessité d'appréhender le projet dans sa globalité, en particulier en termes de mobilité et d'environnement, la concertation doit permettre de questionner les deux niveaux d'échelle – le périmètre global et les quatre secteurs – et de définir des objectifs propres à chacun.

#### **IV. Modalités de la concertation**

L'implication des habitants dans l'élaboration puis la réalisation du projet est une volonté forte de la ville de Pessac, de Bordeaux Métropole, ainsi que des acteurs mobilisés sur le PPA.

La concertation s'effectuera en étroite association avec les partenaires du projet : la ville de Pessac, l'Université Bordeaux-Montaigne, Domofrance et le Crous Aquitaine.

Elle sera menée sur le périmètre Saige-Montaigne-Compostelle, avec des temps consacrés à chacun des secteurs. Elle se déroulera sur une durée d'au moins 6 mois.

Un dossier de concertation composé, a minima, d'une notice explicative définissant les objectifs poursuivis, d'un plan de situation, du périmètre du projet et un registre permettant de consigner les observations du public seront respectivement déposés :

- à la mairie de Pessac, située place de la 5<sup>ème</sup> République, 33604 Pessac
- au pôle territorial Sud de Bordeaux Métropole, situé à Cœur Bersol, 28 avenue Gustave Eiffel à, bâtiment C, 33600 Pessac
- à Bordeaux Métropole, accueil de l'immeuble Laure Gatet, 39-41 Cours du Maréchal Juin, 33000 Bordeaux

Ils pourront y être consultés par le public aux jours et aux heures d'ouverture des bureaux, en vue de recevoir des observations et suggestions éventuelles.

Le dossier de concertation sera également disponible en ligne sur le site Internet de Bordeaux Métropole (<https://participation.bordeaux-metropole.fr>) afin que les personnes intéressées puissent faire part de leurs remarques et propositions directement via ce site.

Indépendamment de l'affichage de la présente délibération en mairie de Pessac, au Pôle territorial Sud et au siège de Bordeaux Métropole, les dates d'ouverture et de clôture de la concertation seront portées à la connaissance du public par avis administratif et publication par voie de la presse ainsi que sur le site de la participation de Bordeaux Métropole à minima 7 jours avant l'ouverture et la clôture effective de la concertation.

Compte tenu des échanges déjà engagés sur le quartier de Saige dans le cadre de l'étude de préfiguration lancée par la ville en 2017 avec le bailleur Domofrance, de l'importance de questionner les autres secteurs et de la nécessité d'appréhender le projet dans sa globalité, il convient de proposer des modalités de concertation permettant de questionner ces deux niveaux d'échelle.

Ainsi, les modalités de la concertation proposées sont les suivantes :

- Deux réunions publiques à l'échelle de Saige-Montaigne-Compostelle, pour lancer et clôturer la concertation, et évoquer alors les enjeux transversaux comme la mobilité et l'environnement à l'échelle du périmètre global,
- Un atelier pour chacun des quatre secteurs – Saige, Unitec, Montaigne et Compostelle – pour affiner et hiérarchiser les enjeux et objectifs propres à chaque secteur,
- Des balades urbaines pour appréhender sur site les problématiques qui se posent.

Le format de ces actions respectera les dispositions sanitaires préfectorales en vigueur à la date où elles sont prévues.

Le public sera informé des dates de ces réunions via le site Internet de la participation de Bordeaux Métropole ainsi que par voie d'affichage en mairie de Pessac. Le public sera également informé, le cas échéant, via le site Internet de la participation de Bordeaux Métropole :

- de modalités complémentaires de participation ;
- du versement de pièces complémentaires au dossier de concertation.

A l'issue de la concertation, il sera rendu compte du bilan de celle-ci par délibération du Conseil de Bordeaux Métropole. Les résultats de cette concertation seront exploités dans le cadre de l'élaboration des études de projet.

**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** les dispositions du Code général des collectivités territoriales et notamment l'article L5217-2,

**VU** les dispositions du Code de l'urbanisme, et notamment son article L300-1 et ses articles L103-2 et suivants et R.103-1 et suivants,

**Vu** les dispositions de l'article L.120-1 du code de l'environnement,

**VU** le contrat de projet d'aménagement partenarial (PPA) de Bordeaux Inno Campus signé le 20 janvier 2020,

**VU** la délibération du 27 novembre 2015 n° 2015-745 relative à la compétence de la métropole en aménagement et projets urbains et à la définition de l'intérêt métropolitain,

**ENTENDU** le rapport de présentation,

**CONSIDERANT QUE** Bordeaux métropole est compétente pour la « définition, création et réalisation d'opérations d'aménagement d'intérêt métropolitain mentionnées à l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme » et notamment au titre de la délibération du 27 novembre 2015 pour les opérations d'aménagement d'une taille et d'une envergure telles qu'elles contribuent de manière significative à la production de logements (supérieures à 10 ha ou 40.000 m<sup>2</sup> de surface de plancher),

**CONSIDERANT QUE** les réflexions sur les travaux d'équipements publics requérant l'organisation d'une concertation préalable au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme, ainsi que celles portant sur le renouvellement urbain du quartier de Saige, Bordeaux Métropole estime que cette obligation légale constitue une opportunité pour associer le public à la création de l'opération d'aménagement portant sur le projet Saige-Montaigne-Compostelle,

**CONSIDERANT QUE** la mise en œuvre des objectifs du projet Saige-Montaigne-Compostelle implique des interventions publiques en termes d'aménagement, en particulier des travaux de réaménagement du réseau viaire permettant d'améliorer les conditions de circulation et les mobilités douces,

**CONSIDERANT QUE** cette concertation doit être appréhendée, à la fois dans la globalité du périmètre, mais également à l'échelle des quatre secteurs concernés,

**CONSIDERANT QUE** cette concertation préalable peut permettre de mieux appréhender les attentes des habitants et usagers de ce secteur,

## **DECIDE**

**Article 1 :** de procéder à une concertation préalable au sens des articles L103-2 et suivants du Code de l'urbanisme sur le périmètre Saige-Montaigne-Compostelle en vue de la création d'une opération d'aménagement d'intérêt métropolitain,

**Article 2 :** d'approuver les objectifs poursuivis par ce projet qui sont précisés dans le paragraphe II du rapport de présentation, intitulé « Les objectifs du projet »,

**Article 3 :** d'ouvrir la procédure de concertation au vu de ces objectifs,

**Article 4 :** d'approuver les modalités de la concertation telles que décrites dans le paragraphe IV du rapport de présentation, intitulé « IV. Modalités de la concertation »,

**Article 5 :** d'autoriser Monsieur le Président à prendre toutes les décisions nécessaires à la mise en place de ladite concertation, notamment à fixer la date d'ouverture et de clôture de cette concertation, et à modifier les modalités de concertation par arrêté,



**Article 6 :** d'autoriser Monsieur le Président à prendre, le cas échéant, les décisions requises par l'application des articles L121-15-1 et suivants du Code de l'environnement.

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

Abstention : Monsieur HURMIC, Monsieur ROSSIGNOL-PUECH, Monsieur LABESSE, Monsieur GARNIER, Monsieur BLANC, Madame CASSOU-SCHOTTE, Madame BICHET, Madame BLOCH, Madame PAPIN, Monsieur PAPADATO, Madame JAMET, Monsieur GHESQUIERE, Madame NOEL, Madame RAMI, Monsieur CAZAUX, Madame CHOPLIN, Madame CORNACCHIARI, Monsieur CUGY, Madame DEMANGE, Monsieur GOMOT, Monsieur GUILLEMIN, Monsieur JABER, Madame JUQUIN, Madame JUSTOME, Madame LE BOULANGER, Madame LECERF, Madame LEPINE, Monsieur MARI, Monsieur MORISSET, Monsieur PFEIFFER, Monsieur RIVIERES, Madame SAADI;

Contre : Madame MELLIER, Madame CURVALE, Monsieur ESCOTS, Monsieur FEUGAS, Monsieur SAINT-PASTEUR

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 27 novembre 2020

<b>REÇU EN PRÉFECTURE LE : 2 DÉCEMBRE 2020</b>	Pour expédition conforme,  le Vice-président,
<b>PUBLIÉ LE : 2 DÉCEMBRE 2020</b>	  Monsieur Stéphane DELPEYRAT



# Grand site d'aménagement Saige-Montaigne-Compostelle

## Plan de situation



 Périmètre de Saige-Montaigne-Compostelle

 Périmètre de Bordeaux Inno Campus



## ANNEXE N°2

### LES CONCERTATIONS REALISEES OU EN COURS

Sur le périmètre de Saïge-Montaigne-Compostelle, plusieurs démarches de concertation ou de participation ont également été réalisées par Bordeaux Métropole ou sont en cours :

#### Concertation achevée

- Concertation réglementée **relative au projet d'amélioration de la desserte** du campus et du centre-ville de Gradignan par l'extension du réseau de tramway du 7 mars au 3 décembre 2019

Par délibération n°2020-20 du 24 janvier 2020, le Conseil de Bordeaux Métropole a approuvé le bilan de la concertation et confirmé la poursuite du projet.

2A. Le bilan de la concertation sur **le projet d'amélioration de la desserte** du campus et du centre-ville de Gradignan par l'extension du réseau de tramway

#### Concertation en cours

- Concertation non réglementée « Quelles mobilités demain sur Bordeaux métropole ? » entre le 26 novembre 2020 et le 15 janvier 2021 sur le site de la participation : <https://participation.bordeaux-metropole.fr/participation/deplacements/quelles-mobilites-pour-demain-sur-bordeaux-metropole>

Bordeaux Métropole intégrera les différents avis dans sa réflexion et rendra publique la future stratégie des mobilités métropolitaines 2021 – 2035 à l'été 2021.






## **2A – LE BILAN DE LA CONCERTATION SUR LE PROJET D'AMELIORATION DE LA DESSERTE DU CAMPUS ET DU CENTRE-VILLE DE GRADIGNAN PAR L'EXTENSION DU RESEAU DE TRAMWAY (DELIBERATION N°2020-20 DE BORDEAUX METROPOLE)**





	<b>EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE</b>	<b>Délibération</b>
	<b>Séance publique du 24 janvier 2020</b>	<b>N° 2020-20</b>

Convocation du 17 janvier 2020

Aujourd'hui vendredi 24 janvier 2020 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Patrick BOBET, Président de Bordeaux Métropole.

#### **ETAIENT PRESENTS :**

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

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

M. Jean-François EGRON à M. Jean TOUZEAU  
Mme Claude MELLIER à M. Max GUICHARD  
Mme Anne WALRYCK à M. Jean-Pierre GUYOMARC'H  
M. Dominique ALCALA à M. Michel LABARDIN  
Mme Véronique FERREIRA à M. Michel HERITIE  
M. Alain TURBY à M. Alain CAZABONNE  
M. Erick AOUIZERATE à Mme Maribel BERNARD  
Mme Isabelle BOUDINEAU à Mme Michèle FAORO  
M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE à Mme Brigitte TERRAZA  
M. Jacques BOUTEYRE à Mme Cécile BARRIERE  
M. Nicolas BRUGERE à Mme Anne-Lise JACQUET  
Mme Anne-Marie CAZALET à M. Philippe FRAILE MARTIN  
Mme Chantal CHABBAT à M. Guillaume GARRIGUES  
Mme Solène CHAZAL-COUCAUD à Mme Gladys THIEBAULT  
M. Gérard DUBOS à M. Arnaud DELLU  
M. Vincent FELTESSE à Mme Michèle DELAUNAY  
M. Jacques GUICHOUX à M. Serge TOURNERIE  
Mme Martine JARDINE à Mme Christine BOST  
Mme Conchita LACUEY à M. Jean-Jacques PUYOBRAU  
M. Bernard LE ROUX à Mme Emmanuelle AJON  
M. Pierre LOTHAIRE à Mme Emmanuelle CUNY  
Mme Emilie MACERON-CAZENAVE à M. Daniel HICKEL  
M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM à Mme Arielle PIAZZA  
Mme Christine PEYRE à M. Thierry MILLET  
M. Michel POIGNONEC à Mme Anne-Marie LEMAIRE  
Mme Dominique POUSTYNNIKOFF à M. Benoît RAUTUREAU  
Mme Elisabeth TOUTON à Mme Marie-Hélène VILLANOVE

#### **EXCUSE(S) :**


Mme Marie-Christine BOUTHEAU.

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

M. Thierry TRIJOULET à M. Jean-Pierre TURON à partir de 10h45  
Mme Anne BREZILLON à Mme Zeineb LOUNICI à partir de 11h00  
M. Marik FETOUH à Mme Laetitia ROY à partir de 11h00  
Mme Marie RECALDE à M. Alain ANZIANI à partir de 11h00  
Mme Florence FORZY-RAFFARD à Mme Brigitte COLLET à partir de 11h15  
Mme Anne-Marie TOURNEPICHE à Mme Andréa KISS à partir de 11h15  
M. Alain SILVESTRE à Mme Karine ROUX-LABAT à partir de 11h30  
M. Stéphan DELAUX à Mme Dominique IRIART à partir de 11h45  
Mme Nathalie DELATTRE à M. Yohan DAVID à partir de 11h45  
M. Michel VERNEJOUL à Mme Béatrice DE FRANCOIS à partir de 12h00  
  
M. Bernard JUNCA à M. Marc LAFOSSE à partir de 12h00  
M. Jean-Louis DAVID à M. Didier CAZABONNE à partir de 12h10  
M. Nicolas FLORIAN à M. Christophe DUPRAT à partir de 12h10  
M. Max COLES à Mme Magali FRONZES à partir de 12h20  
M. Kévin SUBRENAT à M. Eric MARTIN à partir de 12h20

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

**LA SEANCE EST OUVERTE**

	<b>Conseil du 24 janvier 2020</b>	<b>Délibération</b>
	Direction Tramway / SDODM / Grandes infrastructures  Service grands projets de transports	<b>N° 2020-20</b>

---

**Communes de Bordeaux, Gradignan, Pessac et Talence**  
**Amélioration de la desserte du campus et du centre-ville de Gradignan par l'extension du réseau de tramway**  
**Arrêt du bilan de la concertation - Information - Approbation**

---

Monsieur Michel LABARDIN présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

**RAPPEL DU PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION**

**Contexte du projet**

Les communes de Gradignan, Pessac et Talence comportent, sur leur territoire, des enjeux de mobilité de premier ordre à l'échelle métropolitaine. Elles sont composées d'un important bassin universitaire et d'écoles supérieures, ainsi que de plusieurs pôles d'emplois et d'habitats majeurs. Ce secteur représente une population cumulée de plus de 120 000 habitants, ainsi qu'une population étudiante actuelle de près de 60 000 personnes, en forte croissance. En particulier, la zone d'aménagement concerté (ZAC) prévoit le renforcement de l'armature urbaine par la création de logements et commerces, services ou bureaux (environ 95 000 m<sup>2</sup> de SDP-surface de plancher- dont 85 000 m<sup>2</sup> de logement), soit environ 750 logements sur les fonciers de la ville de Gradignan auxquels s'ajoutent environ 250 logements supplémentaires à l'initiative du Centre communal d'action sociale (CCAS) de la ville de Bordeaux sur le secteur "Cité Jardin".

En outre, ces communes constituent la porte d'accès Sud-Ouest à l'agglomération bordelaise notamment pour les Communautés de communes Jalles Eau Bourde, et du Val de l'Eyre.

La demande de déplacement vers le centre de l'agglomération est forte : la mobilité dans l'ensemble du secteur est entravée par la situation du réseau routier, et tout particulièrement sur l'avenue du Général de Gaulle à Gradignan, principale pénétrante de l'agglomération depuis le sud-ouest du département ; la qualité de vie des riverains et des habitants en pâtit.

Pour répondre à ces défis de mobilité, le Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM), approuvé par le Conseil métropolitain lors de sa séance du 22 janvier 2016, préconisait l'étude d'une liaison Gradignan – Talence – Bordeaux – Cenon. Or des études menées à niveau plus avancé ont démontré la grande difficulté à intégrer sur les boulevards un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) structurant, que ce soit un tramway ou un Bus à haut niveau de service (BHNS). Les conséquences seraient en effet lourdes sur la circulation, avec une augmentation forte de la congestion due à un rétrécissement à une seule voie de circulation pour les véhicules légers. En termes d'insertion, un tel projet



nécessiterait en outre de couper de nombreux arbres, de supprimer un nombre significatif de places de stationnement et de se contenter d'aménagements peu qualitatifs pour les modes doux, non cohérents avec les ambitions très élevées de la Métropole en la matière. La poursuite de ce projet ne semble donc plus possible sous la forme initialement prévue.

Pour autant, le renforcement du maillage territorial du réseau structurant de transport, et l'amélioration de la desserte du campus et du secteur sud-ouest de l'agglomération, restent des enjeux de mobilité prioritaires pour la métropole, et c'est pourquoi le projet d'amélioration de la desserte du campus et du centre-ville de Gradignan par l'extension du réseau de tramway a été présenté au public via une concertation, organisée sous l'égide des articles L103-2 et suivants du code de l'urbanisme.

## **Objectifs du projet**

Afin de répondre aux enjeux identifiés sur le territoire métropolitain, le projet d'amélioration de la desserte du campus et du centre-ville de Gradignan par l'extension du réseau de tramway poursuit plusieurs objectifs, adoptés lors de l'ouverture de la concertation par délibération n°2018-793 du 21 décembre 2018 :

- Améliorer la desserte en transports en commun de Gradignan et de ses principaux équipements ;
- Renforcer la desserte du campus universitaire et notamment des grands établissements depuis le centre-ville de Bordeaux et depuis sa périphérie en complémentarité avec le réseau structurant existant ;
- Permettre un rabattement automobile et encourager au report modal par la création de parcs-relais à proximité des grands axes routiers, notamment pour les pendulaires de la communauté de communes Jalles eau bourde, et les secteurs du bassin d'Arcachon et du nord des Landes ;
- Rétablir ou conforter les itinéraires modes doux le long du projet et faciliter les déplacements de proximité vers les équipements gradignanais desservis par le projet et les polarités du campus universitaire ;
- Présenter une efficacité économique et des coûts compatibles avec les capacités financières de Bordeaux Métropole tant en investissement qu'en exploitation.

## **Déroulement de la concertation**

La concertation ouverte par la délibération n°2018-793 du 21 décembre 2018 s'est déroulée sur les communes de Bordeaux, Gradignan, Pessac et Talence du 7 mars 2019 au 3 décembre 2019, 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 la concertation sur le projet d'amélioration de la desserte du campus et du centre-ville de Gradignan par l'extension du réseau de tramway

## **CONTENU DU PROJET PRESENTE AU PUBLIC**

### **Projet d'extension de la Ligne B**

Dans le cadre du projet d'amélioration de la desserte du campus et du centre-ville de Gradignan, le projet présenté au public lors de la concertation a consisté dans l'extension du réseau en mode tramway, permettant une connexion sans rupture de charge au réseau structurant existant sur le campus universitaire, à savoir la ligne B du réseau de tramway entre les stations Montaigne-Montesquieu et Doyen Brus.

Au début de la concertation, trois différents partis d'aménagement (se distinguant par des tracés alternatifs entre la zone de débranchement et le franchissement de la rocade) ainsi qu'un tracé commun (de l'échangeur 16 au terminus Beausoleil) ont été présentés au public.

Selon les partis d'aménagement, les conditions d'insertion ont conduit la Métropole à proposer une infrastructure tramway en voie double ou voie unique en section courante selon les secteurs géographiques, et à double voie au droit des stations afin de permettre le croisement des rames.

Le long du tracé, le projet prévoit de desservir les grands établissements universitaires du campus ainsi que les équipements suivants : les équipements du quartier Favard, le centre pénitentiaire, le collège des Fontaines de Monjous, l'hôtel de ville de Gradignan, le théâtre des quatre saisons, la médiathèque, le lycée des Graves. Le projet a pour terminus le secteur de Beausoleil, selon un tracé de l'ordre de 6 km.

## **Un projet enrichi par la concertation**

Les contributions versées et les observations formulées en réunions publiques ont amené la Métropole à étudier des variantes d'insertion sur certains secteurs, ainsi que différentes configurations relatives au nombre et au positionnement des stations, ainsi qu'à l'emplacement et au dimensionnement du parc-relais Bordeaux Science Agro.

L'ensemble de ces études complémentaires a été versé au dossier de concertation préalablement à la seconde série de réunions publiques afin d'enrichir la concertation, permettre le débat et améliorer le projet.

Tous ces éléments sont accessibles aux élus à la Direction Tramway/SDODM/Grandes infrastructures de Bordeaux Métropole, Immeuble Laure Gatet, 1er étage, 39-41 cours du Maréchal Juin à Bordeaux, aux jours et heures habituels d'ouverture, et sont accessibles en ligne sur le site internet de la participation ([participation.bordeaux-metropole.fr](http://participation.bordeaux-metropole.fr)).

## **Les différents partis d'aménagements présentés**

### ***Parti d'aménagement T1 :***

Le parti d'aménagement T1 prévoit un débranchement entre les stations François Bordes et Doyen Brus, un passage par l'avenue Pey-Berland pour rejoindre le cours de la Libération jusqu'à l'échangeur 16 puis en empruntant un tronçon commun jusqu'au terminus à Beausoleil.

En intra rocade, des études complémentaires ont été menées et présentées au public pour proposer des optimisations sur l'insertion de la plateforme avec : la restitution de la deux fois deux voies cours de la Libération, la restitution de la rue Mont Cassin, et l'insertion d'un parc relais élargi et paysager au niveau de Bordeaux Science Agro.

En extra-rocade, les études complémentaires présentées et les optimisations sur l'insertion de la plateforme ont porté sur le secteur de Favard (réorganisation du carrefour avec le cours du Général De Gaulle, déplacement de la station Favard et fusion de deux stations), sur un tracé affiné devant la Mairie de Gradignan et la rue du Moulineau, sur le secteur de Poumey (variantes dont la voie banalisée avec voie verte) et le site de Cayac, et sur un tracé affiné devant le lycée des Graves.

Le parti d'aménagement T1 tel qu'il a été complété en cours de concertation se caractérise par :

- Service : 1 tramway toutes les 15 minutes toute la journée.
- Longueur de l'extension : 6.010 mètres, dont :
  - o 3.120 mètres en voie double,
  - o 2.330 mètres en voie unique,
  - o et 560 mètres en voie double banalisée.
- 9 stations ;
- 2 parc-relais :
  - o P+R à Bordeaux Science Agro de 350 places ;
  - o P+R de Gradignan Beausoleil de 160 places.
- Impacts fonciers : 21.700 m<sup>2</sup> à acquérir sur l'ensemble du tracé, 60 parcelles impactées et 3 bâtiments commerciaux dont :
  - o 4.700 m<sup>2</sup> et 10 parcelles entre le campus et la rocade,
  - o 17.000 m<sup>2</sup>, 50 parcelles et 3 bâtiments commerciaux entre la rocade et Beausoleil.
- Impact sur la circulation routière cours de la Libération :



- o Impact limité (fréquence de passage du tram assez faible ~7min) et compatible avec le report modal généré par le projet. ;
- o Les remontées de files de voitures en attente aux carrefours, bien que plus importantes, ne créent pas de perturbations durables.
- Impact sur le stationnement :
  - o Restitution du stationnement sur la rue Mont Cassin ;
  - o Restitution de 53 places sur les 77 places supprimées sur le secteur de la Mairie de Gradignan ;
  - o Reconfiguration du parking de l'animalerie sur le secteur du lycée des Graves.
- Impact sur les circulations cyclables : continuité cyclable assurée quasiment sur l'ensemble du parcours avec des itinéraires cyclables alternatifs aux aménagements en zone 30.
- Impacts environnementaux :
  - o Impact faible à nul sur la sensibilité des milieux sur la partie intra-rocade ;
  - o Impact modéré sur la sensibilité des milieux sur la partie intra-rocade ;
  - o Impact faible à nul du point de vue acoustique et vibrations ;
  - o Bonne performance en matière d'émission de gaz à effet de serre, au regard du report modal et de la réduction du nombre de bus liée à la restructuration du réseau.
- Coût d'investissement évalué à 139,4 millions d'euros, soit un ratio coût/km d'environ 23,2M€/km.

### ***Parti d'aménagement T2 :***

Le parti d'aménagement T2 prévoit un débranchement entre les stations Doyen Brus et Montaigne Montesquieu, un passage par l'avenue de la Paillère pour rejoindre le cours de la Libération jusqu'à l'échangeur 16 puis en empruntant un tronç commun jusqu'au terminus à Beausoleil.

En intra rocade, des études complémentaires ont été menées et présentées au public pour proposer des optimisations sur l'insertion de la plateforme avec : la restitution de la rue Mont Cassin et l'insertion d'un parc relais élargi et paysager au niveau de Bordeaux Science Agro.

Comme pour T1, en extra-rocade, les études complémentaires présentées et les optimisations sur l'insertion de la plateforme ont porté sur le secteur de Favard (réorganisation du carrefour avec le cours du Général De Gaulle, déplacement de la station Favard et fusion de deux stations), sur un tracé affiné devant la Mairie de Gradignan et la rue du Moulineau, sur le secteur de Poumey (variantes dont la voie banalisée avec voie verte) et le site de Cayac, et sur un tracé affiné devant le lycée des Graves.

Le parti d'aménagement T2 tel qu'il a été complété en cours de concertation se caractérise par :

- Service : 1 tramway toutes les 15 minutes toute la journée.
- Longueur de l'extension : 5.920 mètres, dont :
  - o 2.960 mètres en voie double,
  - o 1.750 mètres en voie unique,
  - o 1.210 mètres en voie double banalisée.
- 9 stations ;
- 2 parc-relais :
  - o P+R à Bordeaux Science Agro de 350 places ;
  - o P+R de Gradignan Beausoleil de 160 places.
- Impacts fonciers : 19.700 m<sup>2</sup> à acquérir sur l'ensemble du tracé, 81 parcelles impactées et 4 bâtiments commerciaux dont :
  - o 2.700 m<sup>2</sup>, 31 parcelles (principalement pavillonnaires) et 1 bâtiment commercial entre le campus et la rocade,
  - o 17.000 m<sup>2</sup>, 50 parcelles et 3 bâtiments commerciaux entre la rocade et Beausoleil.
- Impact sur la circulation routière cours de la Libération :
  - o Impact limité (fréquence de passage du tram assez faible ~7min) et compatible avec le report modal généré par le projet ;
  - o Les remontées de files de voitures en attente aux carrefours, bien que plus importantes, ne créent pas de perturbations durables.
- Impact sur le stationnement :
  - o Restitution du stationnement sur la rue Mont Cassin ;

- o Restitution de 53 places sur les 77 places supprimées sur le secteur de la Mairie de Gradignan ;
- o Reconfiguration du parking de l'animalerie sur le secteur du lycée des Graves.
- Impact sur les circulations cyclables : continuité cyclable assurée quasiment sur l'ensemble du parcours avec des itinéraires cyclables alternatifs aux aménagements en zone 30.
- Impacts environnementaux :
  - o Impact faible à nul sur la sensibilité des milieux sur la partie intra-rocade ;
  - o Impact modéré sur la sensibilité des milieux sur la partie intra-rocade ;
  - o Impact faible à nul du point de vue acoustique et vibrations, avec toutefois un contexte particulier d'habitations très proches rue de la Paillère ;
  - o Bonne performance en matière d'émission de gaz à effet de serre, au regard du report modal et de la réduction du nombre du bus liée à la restructuration du réseau.
- Coût d'investissement évalué à 138,7 millions d'euros, soit un ratio coût/km d'environ 23,4M€/km.

### **Parti d'aménagement T3 :**

Le parti d'aménagement T3 prévoit un débranchement entre les stations Doyen Brus et Montaigne Montesquieu, un passage par la rue de Compostelle pour rejoindre le cours de la Libération jusqu'à l'échangeur 16 puis en empruntant un tronçon commun jusqu'au terminus à Beausoleil.

En intra rocade, des études complémentaires ont été menées et présentées au public pour proposer des optimisations sur l'insertion de la plateforme avec : l'insertion du tramway en latéral rue de Compostelle et cours de la Libération, et l'insertion en latéral de la station Ecole d'architecture au sein d'un parc relais élargi et paysager au niveau de Bordeaux Science Agro.

Comme pour T1 et T2, en extra-rocade, les études complémentaires présentées et les optimisations sur l'insertion de la plateforme ont porté sur le secteur de Favard (réorganisation du carrefour avec le cours du Général De Gaulle, déplacement de la station Favard et fusion de deux stations), sur un tracé affiné devant la Mairie de Gradignan et la rue du Moulineau, sur le secteur de Poumey (variantes dont la voie banalisée avec voie verte) et le site de Cayac, et sur un tracé affiné devant le lycée des Graves.

Le parti d'aménagement T3 tel qu'il a été complété en cours de concertation se caractérise par :

- Service : 1 tramway toutes les 15 minutes toute la journée.
- Longueur de l'extension : 5.830 mètres dont :
  - o 3.410 mètres en voie double,
  - o 1.860 mètres en voie unique,
  - o 560 mètres en voie double banalisée.
- 9 stations ;
- 2 parc-relais :
  - o P+R à Bordeaux Science Agro de 350 places ;
  - o P+R de Gradignan Beausoleil de 160 places.
- Impacts fonciers : 21.600 m<sup>2</sup> à acquérir sur l'ensemble du tracé, 59 parcelles impactées et 3 bâtiments commerciaux dont :
  - o 4.600 m<sup>2</sup> et 9 parcelles entre le campus et la rocade,
  - o 17.000 m<sup>2</sup>, 50 parcelles et 3 bâtiments commerciaux entre la rocade et Beausoleil.
- Impact sur la circulation routière cours de la Libération :
  - o Sans impact, car le tramway ne franchit pas de carrefour avant l'échangeur 16, avec une fréquence de passage du tram assez faible (~7min) et compatible avec le report modal généré par le projet. ;
  - o Les remontées de files de voitures en attente aux carrefours, bien que plus importantes, ne créent pas de perturbations durables.
- Impact sur le stationnement :
  - o Maintien du stationnement sur la rue Mont Cassin ;
  - o Restitution de 53 places sur les 77 places supprimées sur le secteur de la Mairie de Gradignan ;
  - o Reconfiguration du parking de l'animalerie sur le secteur du lycée des Graves.
- Impact sur les circulations cyclables :



- o Restitution d'une piste cyclable sur la rue de Compostelle.
- Continuité cyclable assurée quasiment sur l'ensemble du parcours avec des itinéraires cyclables alternatifs aux aménagements en zone 30.
- Impacts environnementaux :
  - o Impact faible à nul sur la sensibilité des milieux sur la partie intra-rocade ;
  - o Impact modéré sur la sensibilité des milieux sur la partie intra-rocade ;
  - o Impact faible à nul du point de vue acoustique et vibrations ;
  - o Bonne performance en matière d'émission de gaz à effet de serre, au regard du report modal et de la réduction du nombre du bus liée à la restructuration du réseau.
- Coût d'investissement évalué à 135,7 millions d'euros, soit un ratio coût/km d'environ 23,3M€/km.

### **Les indicateurs socio-économiques du projet :**

Quel que soit le parti d'aménagement, au stade de ces études de faisabilité du projet, les éléments socio-économiques du projet sont les suivants :

- Fréquentation sur l'extension :
  - o Estimée à 10.200 voyageurs par jour ;
  - o Parmi les actuels usagers de la ligne B qui montent ou descendent à Montaigne Montesquieu et Doyen Brus, 13% sont directement intéressés par cette nouvelle branche car le projet dessert au plus près leur lieu d'origine ou de destination.
- Report modal :
  - o Estimé à 3.500 personnes par jour délaissant leur véhicule pour emprunter cette ligne,
  - o Soit 4.600 veh.km économisés chaque jour ;
- Le projet permet d'attirer 6.000 nouveaux déplacements sur le réseau TC, avec un gain de temps moyen estimé pour ces nouveaux usagers à 7min30.
- Bilan socio-économique monétarisé : favorable avec une Valeur Actualisée Nette comprise à ce stade des études entre 1 et 10 millions d'euros, variant selon les coûts d'investissement différents de chacun des partis.

*Précision étant faite qu'au stade des études amont, les chiffres du bilan monétarisé ne sont que des tendances et vont nécessairement évoluer à mesure de l'affinement des études relatives à la solution retenue.*

*En effet, le référentiel de l'évaluation socio-économique prévoit un principe de progressivité : « Au fur et à mesure de l'avancement du projet, le niveau de précision et l'importance des investigations augmentent ou se déplacent. Cela conduit à un affinement progressif, ou itératif, des effets du projet, en lien avec une évolution éventuelle de ses objectifs (principe de progressivité). » (Page 17 du Référentiel méthodologique pour l'évaluation des projets de transport mis à jour en août 2019, Ministère de la Transition écologique et solidaire).*

## **MISE EN ŒUVRE DES 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 21 décembre 2018. Plusieurs outils ont été également mis à disposition du public pour permettre les contributions.

### **Les modalités d'information du public**

Les différents supports suivants ont permis au public de s'informer sur la concertation, sur le projet, les partis d'aménagement, et les études complémentaires.

### **Annnonce de la concertation et des réunions publiques**

Le public a été informé par voie de presse (journal Sud-Ouest) et d'affichage en mairies de Bordeaux, Gradignan, Pessac et Talence, à Bordeaux Métropole, et sur le site internet de la participation de Bordeaux

Métropole, de la date d'ouverture de la concertation, de la tenue des réunions publiques, et de la date de clôture de la concertation.

Le public a été tenu informé de chaque versement de pièce complémentaire dans le dossier de concertation via une information sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole et par voie d'affichage en mairies de Bordeaux, Gradignan, Pessac et Talence, à Bordeaux Métropole.

### ***Dossier de présentation du projet***

Un dossier de présentation du projet a été mis à disposition du public : aux mairies de Bordeaux, Gradignan, Pessac et Talence, à la direction Tramway/SDODM/Grandes infrastructures de Bordeaux Métropole, et sur le site internet de la participation où il est toujours consultable.

Ce dossier de présentation comportait un plan de situation, un plan du périmètre d'intervention, une notice explicative (rappelant synthétiquement les enjeux liés au projet, les objectifs poursuivis, les caractéristiques principales du projet, les insertions techniques et profils en travers, un diagnostic de l'état existant, ainsi qu'une analyse multicritères, y compris un aperçu des incidences des partis d'aménagement sur l'environnement, et une analyse des impacts détaillés) et un registre de concertation.

Ce dossier a été complété pour alimenter et enrichir la concertation par :

- le diaporama présenté lors de la 1<sup>ère</sup> session de réunions publiques, versé le 7 mars 2019,
- les études complémentaires réalisées (« compléments sur les insertions » et « analyse multicritères et analyse des impacts actualisées »), versées le 17 septembre 2019,
- le diaporama présenté lors de la 2<sup>nde</sup> session de réunions publiques, versé le 27 septembre 2019.

### ***Site internet de la participation***

Le site internet de la participation ([participation.bordeaux-metropole.fr](http://participation.bordeaux-metropole.fr)) a été actualisé tout au long de la concertation (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 au public la possibilité de s'informer sur le projet.

### ***Modalités d'échange sur le projet : 8 réunions publiques***

En complément des dossiers de présentation du projet, deux séries de réunions publiques ont été organisées pour permettre au public des communes concernées par le projet de s'informer sur le projet, et demander des informations complémentaires, donner des avis ou faire des suggestions.

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

- le 7 mars 2019 à Gradignan,
- le 11 mars 2019 à Pessac,
- le 12 mars 2019 à Bordeaux,
- le 27 mars 2019 à Talence.

Ces réunions publiques ont porté sur la présentation du dispositif de concertation, les enjeux et objectifs du projet, les études d'insertion des partis d'aménagement T1, T2 et T3, de la comparaison des partis d'aménagement sur la base de l'analyse multicritère et l'analyse des impacts détaillées dans le dossier de concertation.

La participation cumulée à ces 4 réunions a été d'environ 1.240 personnes.

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

- le 23 septembre 2019 à Gradignan,
- le 24 septembre 2019 à Pessac,
- le 26 septembre 2019 à Talence,
- le 2 octobre 2019 à Bordeaux.

Ces réunions publiques ont été l'occasion de présenter l'avancement de la procédure de concertation, et les études complémentaires d'insertion de la plateforme de ces partis T1, T2 et T3, ainsi qu'une comparaison actualisée de ces partis d'aménagement.



La participation cumulée à ces 4 réunions a été d'environ 530 personnes.

Pour chacune de ces réunions, le public a été invité à lire le dossier de concertation ainsi qu'à déposer ses contributions sur les registres papier ou électronique. Ces différentes périodes d'échange ont permis de communiquer au public les informations sur les différents partis d'aménagements et de recueillir des observations et remarques sur le projet présenté. De ces échanges, différentes propositions, suggestions et attentes sont ressorties, qui ont amené la Métropole à réaliser des études complémentaires pour la suite de la concertation afin d'enrichir et approfondir les tracés proposés initialement à la concertation.

Par ailleurs, tout au long de la concertation, l'équipe projet s'est tenue à disposition des riverains et associations pour répondre aux différentes questions.

## **Les modalités de participation du public**

Outre les réunions publiques qui ont permis l'expression de nombreux participants, des outils ont été mis à disposition du public pour recueillir les contributions.

### ***Les registres papier***

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

- aux mairies de Bordeaux, Gradignan, Pessac et Talence,
- et à la direction Tramway/SDODM/Grandes infrastructures de Bordeaux Métropole.

Ces registres ont permis au public de formuler ses observations ou suggestions éventuelles, aux jours et heures habituels d'ouverture au public et ce, pendant toute la durée de la concertation.

### ***Le registre en ligne***

Parallèlement, un registre en ligne a été ouvert sur la page du site internet de la participation de Bordeaux Métropole dédiée au projet.

En s'inscrivant en tant que membre de la communauté, avec un mot de passe et un identifiant, toute personne intéressée a pu faire part de ses avis mais également de ses réactions aux avis déjà déposés.

## **BILAN DE LA CONCERTATION**

### **Bilan quantitatif de la démarche**

#### ***Une forte participation***

La concertation portant sur l'amélioration de la desserte du campus et du centre-ville de Gradignan, l'extension du réseau de tramway sur les communes de Bordeaux, Gradignan, Pessac et Talence a suscité une très forte participation du public :

- plus de 1.700 participants aux 8 réunions publiques,
- 1.601 contributions ont été écrites, émanant de 842 participants individuels ou représentant un collectif.

Un tel niveau de participation met en exergue l'intérêt porté au projet par la population.

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

- 4 contributions sur le registre de Bordeaux Métropole ;
- aucune contribution sur le registre de la mairie de Bordeaux ;
- 443 contributions sur le registre de la mairie de Gradignan ;
- 2 contribution sur le registre de la mairie de Pessac ;
- 17 contributions sur le registre de la mairie de Talence ;
- 1.135 contributions sur le site internet de la participation.

## **Les participants**

Parmi les 842 participants ayant déposé une (ou des) contribution(s) écrites, une large majorité a été déposée par des participants individuels.

37 participants représentant un collectif ont également contribué à cette concertation, notamment :

- *Des associations de riverains ou riverains groupés* : Comité de quartier Pessac CCLAPS, Fédération des quartiers de Pessac (16 quartiers, 4000 adhérents), Syndicat de quartier de Pessac-Bourg, Comité Quartier La Paillère-Compostelle, Syndicat des Quartiers de France et environnants, Amicale Thouars-Compostelle, AGORA - Conseil Syndical de la Résidence Martinon (160 lots), Riverains du domaine Favard (5 signataires).

Certaines associations de riverains ou riverains groupés ont écrit leur opposition au projet au motif des problèmes de fiabilité de la ligne B, du risque de dégradation de la desserte actuelle obérant toute évolutivité de la ligne vers Pessac, ou ont fait part de certaines inquiétudes notamment sur le risque d'engorgement automobile cours de la Libération, la suppression de la rue Mont Cassin, le risque d'abattage des arbres ou encore sur l'ampleur de l'impact foncier sur les petites propriétés.

- *Des associations liées à des problématiques urbaines ou de transport* : Association Rénovation douce de Gradignan, Association Métro de Bordeaux, Association Vivement le tram à Gradignan !

Ces associations ont rédigé des contributions partagées sur le projet.

Certaines associations ont affiché leur soutien au projet tout en suggérant des améliorations, comme la généralisation de la voie double, l'augmentation de la capacité des P+R et des emprises dédiées au transport en commun, ou encore la possibilité ultérieure de création d'une ligne indépendante. D'autres associations ont inscrit leur opposition au projet, pour les raisons suivantes : risque de dégradation de la desserte actuelle, suppression d'arbres, espaces verts et de places de stationnement, et coûts d'investissement et de maintenance trop importants. Ces opposants proposent néanmoins des solutions alternatives à la desserte de Gradignan (BHNS ou navettes électriques, restructuration du réseau de bus) ou des améliorations, notamment dans le traitement paysager du P+R Bordeaux Science Agro ou sur le positionnement du débranchement.

- *Des acteurs socio-économiques du territoire* : La Banque Postale, Pole Emploi et Texaa (Gradignan Bersol), Fédération AGIRC-ARRCO, Institution National des Jeunes Sourds (INJS), Direction Bordeaux Science Agro, Université de Bordeaux et CHU de Bordeaux, Université Bordeaux Maigne (835 étudiants sondés), CROUS Aquitaine, Association POINT COMFAMILLE, Croix rouge Française de Gradignan, Association des camarades de combat, Association Croix de guerre et la valeur militaire, Association Age d'Or (69 signataires), Judo juitsu de Gradignan (5 signataires), Club de bridge, Kiwanis club Gradignan, Aquitania Jardins services, Pharmacie Laurenzane, Patricia Plancher, Présidente du Club des entreprises de Gradignan, Pépinière LE LANN, Propriétaire du commerce « Chez Paulo » rue de Compostelle.

La très grande majorité des acteurs socio-économiques du territoire métropolitain (18) ont rédigé des contributions favorables, voire très favorables au projet. Seuls 2 acteurs ont émis des inquiétudes (sur la pérennité et les mesures de soutien aux commerces de proximité) ou demandes de précisions sur le projet, notamment sur l'accessibilité aux commerces (poids-lourds, piétons) le long du tracé.

- *Des acteurs politiques du territoire* : Gérard DUBOS (Pessac et Bordeaux Métropole), Monique DE MARCO (Talence), Claire ZANOTTI/ Jean-François LAROSE/ Khadidja SAHOULBA (Talence), Frederic DANJON (pour le groupe Europe Ecologie Les Verts Pessac), Talence en transition.

La majorité de ces acteurs politiques s'est opposée au projet au motif des problèmes d'exploitation actuels de la ligne B, du risque de dégradation de la desserte actuelle obérant toute évolutivité de la ligne dans le cadre des projets métropolitains type OIM Inno Campus, de la nécessaire fusion des deux concertations en cours.

## **Contributions de communes au projet**

Les Maires de communes traversées par le projet ont également contribué à cette concertation et notamment : Michel LABARDIN (Gradignan) et Franck RAYNAL (Pessac).

Les Maires ont émis des avis très favorables sur le projet. Dans le cadre des contributions, ils ont principalement demandé des approfondissements ou études complémentaires sur : la restructuration du réseau de bus en lien avec le projet, ou encore le renforcement de l'interconnexion au sein du réseau de



transport en commun, le fonctionnement du P+R Bordeaux Science Agro, le dimensionnement des P+R, le franchissement de l'échangeur 16, la réduction de l'impact foncier sur les secteurs pavillonnaires, ou encore la proposition de variantes d'insertion de la plateforme sur certains secteurs.

### **Les grandes tendances sur l'opportunité du projet**

Dans le cadre de la concertation, certains participants ont pu s'exprimer à de très nombreuses reprises sur les registres papier et numérique. Ainsi 1601 contributions ont été déposées sur les registres par 842 participants, certains participants ayant déposé jusqu'à 180 contributions. Lorsqu'un même participant (signataire) s'est prononcé plusieurs fois en faveur du projet ou d'un tracé, son avis n'est comptabilisé qu'une fois. Il en est de même s'il s'est prononcé plusieurs fois en défaveur du projet ou d'un tracé.

Sur les 842 participants individuels ou représentant un collectif ayant déposé une (ou des) contributions(s) écrite(s) : 116 contributeurs ont rédigé uniquement des contributions thématiques sans émettre d'avis ou des contributions sur des sujets autres que la concertation en cours, et 726 participants ont exprimé un avis sur l'opportunité du projet d'extension du Tram B (86% de l'ensemble des participants).

Sur les 726 participants ayant exprimé un avis sur l'opportunité du projet d'extension du Tram B : 560 participants sont favorables au projet d'extension du Tram B (77% des participants ayant émis un avis), 15 y sont favorables sous condition (2% des participants ayant émis un avis), 151 participants sont opposés au projet (21% des participants ayant émis un avis).

### **Les préférences émises concernant les partis d'aménagement**

Le tableau ci-après détaille le nombre d'avis exprimés sur les partis d'aménagement :

	T1		T2		T3		Total
	Favorable	Opposé	Favorable	Opposé	Favorable	Opposé	
Site internet	10	9	7	7	36	3	72
Bordeaux	-	-	-	-	-	-	-
Gradignan	5	-	-	2	14	-	21
Pessac	-	1	-	1	1	1	4
Talence	-	-	1	-	1	-	2
Bordeaux Métropole	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	15	10	8	10	52	4	99

*Il est à noter que lorsqu'un même participant s'est prononcé en faveur de différents tracés tout au long de la concertation (comme par exemple en faveur du tracé x puis du tracé y), il est comptabilisé une seule fois pour chaque tracé plébiscité. Il en est de même s'il s'est prononcé en défaveur de différents tracés tout au long de la concertation*

Concernant les partis d'aménagement, 99 avis ont été émis par les participants.

Le parti d'aménagement T3 a suscité le plus grand nombre d'avis favorables : 52 avis favorables et seulement 4 avis défavorables.

Les avis favorables dans les contributions mettent notamment en avant son plus faible impact foncier, et notamment sur le foncier pavillonnaire, sur la circulation routière et le stationnement cours de la Libération et rue Mont Cassin, avec l'insertion en latéral rue de Compostelle, cours de la Libération, et l'insertion de la station en latéral au sein du P+R Bordeaux Science Agro.

Les avis défavorables s'expliquent le plus souvent par l'éloignement des futures stations (« Esplanade des Antilles » et « Ecole d'architecture » de l'école de commerce Kedge).

Les avis sont partagés sur le parti d'aménagement T1 avec 15 avis favorables contre 10 avis défavorables.

Les avis favorables se félicitent du positionnement du débranchement et de la station « Ecole de Management » à proximité immédiate de l'école de commerce Kedge.

Les avis défavorables exprimés sur le parti d'aménagement T1 n'ont pas d'objet particulier mais ont été généralement indiqués dans le but de plébisciter un autre parti d'aménagement, notamment le parti T3.

Le parti d'aménagement T2 a recueilli le plus grand nombre et une majorité d'avis défavorables, notamment au regard de l'impact foncier le long de l'avenue de la Paillère et de l'impact sur la circulation et la sécurité de l'insertion sur le cours de la Libération.

## **Bilan qualitatif et thématique**

Les avis exprimés dans le cadre de la concertation ont porté principalement sur l'opportunité du projet, 77% des participants (ayant émis un avis sur l'opportunité du projet) se déclarant favorables à l'amélioration de la desserte du campus et du centre-ville de Gradignan par ce projet d'extension du réseau de tramway.

La question des conditions de desserte de Gradignan et du campus est le thème central qui ressort des contributions, qu'elles soient favorables ou non au projet. Les autres principaux thèmes abordés portent sur : la qualité du cadre de vie (impact environnemental, condition de circulation et de stationnement, partage de l'espace public, nuisances potentielles, impact foncier), et sur des propositions de tracé alternatives ou des demandes d'adaptations du projet sur certains secteurs.

### ***Les conditions de desserte de Gradignan et du campus***

La nécessité de la réalisation d'une desserte du sud de l'agglomération métropolitaine par le réseau de transport en commun a fait consensus dans les contributions.

#### ***Une majorité de participants favorables au projet***

La majorité des participants à la concertation approuve le projet de desserte par un débranchement de la ligne B et exprime même une impatience quant à sa réalisation.

Les arguments avancés en faveur du projet sont les suivants :

- le projet crée une offre de transport complémentaire, utile aux déplacements personnels, scolaires et professionnels ;
- le projet permet de desservir des secteurs où la congestion routière est importante et ne cesse d'augmenter ces dernières années, notamment autour du cours de la Libération et de l'échangeur 16 ;
- le projet permet d'offrir un réseau de transport en commun performant (confort, vitesse, fiabilité,) et connecté à l'ensemble du réseau structurant.

De nombreux participants favorables au projet ont par ailleurs émis des souhaits sur l'augmentation de la fréquence de 15 minutes et la suppression des sections en voie unique envisagées sur cette extension, afin de la réduire et de rendre la ligne plus attractive et évolutive.

Par ailleurs une attente forte est exprimée quant à la fiabilisation et à la saturation de la ligne B souvent soumise à incidents.

#### ***Réponse du maître d'ouvrage :***

*A ce stade d'études, la fréquence de 15 minutes a été retenue au regard du potentiel de fréquentation estimé sur cette nouvelle branche. Les études de conception de maîtrise d'œuvre devront intégrer des mesures conservatoires pour s'adapter à une augmentation future de la fréquentation.*

*L'insertion en voie unique permet de limiter les impacts, tant sur la circulation que sur les acquisitions foncières. A ce stade d'étude de faisabilité et quel que soit le parti d'aménagement, le linéaire envisagé de voie unique est limité et reste compatible avec l'exploitation de cette ligne (fréquence à 15 minutes et fréquence évolutive).*

*Bordeaux Métropole s'est engagée dans un programme d'investissement pour fiabiliser la ligne B : changement des coffrets APS, travaux sur les carrefours APS, installation de nouveaux appareils de voie, et réaménagement intérieur des rames. Une campagne de sensibilisation est déployée afin de prévenir les accidents, sources de dysfonctionnements. Par ailleurs, le projet ne prévoit pas de nouvelles sections alimentées par le sol.*

*Outre ces travaux de fiabilisation de la ligne, le réaménagement intérieur des rames et l'augmentation de fréquence sur le tronçon commun en heures creuses, cette troisième branche a un fonctionnement en contrepointe par rapport à la desserte du campus, compte tenu des origines-destinations des voyageurs.*

#### ***Une minorité de participants opposés au projet***

Une minorité de participants s'exprime contre le prolongement du réseau de tramway vers Gradignan. Les arguments les plus souvent cités pour rejeter ce projet de desserte portent sur :

- Le tracé envisagé : pour certains c'est le tracé initial inscrit au SDODM qui est le plus approprié, alors que d'autres plébiscitent une fusion entre les projets Tram B et TCHNS. L'évitement du centre-ville de Gradignan, et des futures constructions, est aussi stigmatisé par les détracteurs du projet.
- Le mode de transport jugé inadapté : le tramway et notamment sous la forme d'un débranchement d'une ligne existante souvent soumise à incidents est critiquée par certains participants qui proposent des solutions de type nouvelle ligne de tramway, BHNS, trolleybus, navettes électriques, tramway électrique sans rail, ni caténaire, etc...
- Le risque de dégradation du service de la ligne B : notamment à destination de Pessac ou Pessac Alouette en enlevant toute possibilité d'évolution future de fréquence vers ces destinations.
- Les risques d'aggravation de l'engorgement automobile sur le cours de la Libération, mais également aux abords de l'échangeur 16.

*Réponse du maître d'ouvrage :*

*Le projet initial inscrit au SDODM qui consiste en une liaison entre Gradignan, Talence et Cenon a été abandonné suite à des études approfondies qui ont montré les difficultés d'insertion et l'impact fort sur l'axe des boulevards (cf. notice explicative du dossier de concertation).*

*Le tracé proposé, via l'avenue Favard permet de desservir les habitats collectifs de la commune et le périmètre du centre-ville de Gradignan en cours de redéfinition urbaine (zone d'aménagement concerté), et présente des conditions d'insertion plus favorables.*

*A ce stade d'études, la fréquence de 15 minutes a été retenue au regard du potentiel de fréquentation estimé sur cette nouvelle branche. Les études de conception de maîtrise d'œuvre devront intégrer des mesures conservatoires pour s'adapter à une augmentation future de la fréquentation.*

*Sur le mode de transport jugé inadapté, d'une part il est à noter que la Métropole investit un programme ambitieux pour la fiabilisation de la ligne B (voir précédemment), d'autre part le mode tramway permet de supprimer la rupture de charge au droit du campus pour les utilisateurs en provenance du Sud à destination de Bordeaux centre, ce que ne permettraient pas d'autres modes.*

*Le projet actuel conserve deux rames en retournement au terminus partiel de Montaigne Montesquieu, conservant la possibilité d'évolution future à destination des deux branches de Pessac. Les études de maîtrise d'œuvre devront s'assurer du niveau de fiabilité de la Ligne B.*

*L'insertion proposée dans la concertation cours de la Libération et sur l'ouvrage d'art franchissant la rocade permet de conserver les fonctionnalités actuelles à l'égard de tous les autres modes, y compris la circulation automobile. A noter que la variante en insertion latérale sur la rue de Compostelle est sans impact sur le cours de la Libération, car le tramway ne franchit pas de carrefour avant l'échangeur 16.*

#### *Des questions sur la faisabilité financière du projet*

La question de la faisabilité du projet a aussi été mis en avant par les contributeurs, favorables ou non au projet. Ces derniers s'interrogent sur le coût du projet de débranchement du Tram B. Couplé au projet en concertation de TCHNS Pellegrin-Thouars-Malartic, un certain nombre de participants se questionnent à la fois sur l'opportunité, mais aussi sur la capacité de Bordeaux Métropole à financer ces projets ambitieux de desserte dans un délai attractif pour les usagers actuels.

*Réponse du maître d'ouvrage :*

*Sans ignorer les importants coûts d'investissement liés à la réalisation de l'ensemble des nouveaux projets en cours pour développer le réseau structurant à haut niveau de service de la Métropole, ainsi que les coûts associés au renouvellement du patrimoine existant, Bordeaux Métropole souligne que l'amélioration de la performance du réseau actuel, et donc de sa rentabilité financière, fait partie des axes majeurs de la stratégie métropolitaine des mobilités adoptée en janvier 2016 par le conseil métropolitain.*

*Bordeaux Métropole peut ainsi notamment mettre en avant l'effort qu'elle a réalisé depuis 2014 pour améliorer le ratio recettes/dépenses (R/D) du réseau TBM, avec une augmentation moyenne annuelle de 3% par an de la grille tarifaire. Cette politique a porté ses fruits puisque le ratio R/D est passé de 31,51% à 35,94% entre 2015 et 2018.*

*En outre, à ce jour, le versement transport, principale ressource financière dédiée au financement du réseau de transport urbain et de son extension, est toujours sur une phase très dynamique, comme en témoigne l'augmentation de plus de 6,4% de la ressource entre 2016 et 2018.*

*Bien évidemment, ces efforts tant opérationnels que financiers devront être poursuivis dans les années à venir.*



### Des questions sur la future organisation du réseau bus

Un certain nombre de contributions ont également porté sur la future restructuration du réseau de bus desservant le secteur à l'issue de la réalisation du projet. Les participants (favorables ou non au projet) expriment globalement un attachement à la Lianes 10, dont le maintien est globalement souhaité.

#### *Réponse du maître d'ouvrage :*

*Par ce projet, le maître d'ouvrage prévoit d'améliorer la qualité de service. L'offre de bus sera restructurée pour garantir cette amélioration de la qualité des services pour les usagers de transport en commun du territoire.*

*Quel que soit le parti d'aménagement, à ce stade des études versées à la concertation, le projet prévoit la réorganisation du réseau bus suivante : la suppression de la partie sud de la Lianes 10 (qui serait alors en terminus à Peixotto), et la mise en terminus de la ligne 21 à Montaigne Montesquieu (pour desservir les arrêts Mésanges et Eurofac). Ce scénario d'organisation du réseau bus devrait permettre de compenser ces évolutions, comme le montrent les modélisations de fréquentation favorables au projet. Ces éléments seront confirmés ultérieurement par les études de maîtrise d'œuvre.*

### **Qualité du cadre de vie**

Le projet a suscité de nombreuses questions et contributions liées à la qualité du cadre de vie, et notamment concernant son impact environnemental, les conditions de circulation et de stationnement, la qualité et le partage des espaces publics, les nuisances potentielles et les impacts fonciers.

#### Impact environnemental du projet

La question de l'impact environnemental du projet a été très largement débattue durant cette concertation, et notamment par le biais des avis et réactions sur le registre numérique.

La majorité des participants ont mis en avant l'impact environnemental positif du projet, permettant à terme un report modal par rapport à la voiture afin de limiter ainsi la pollution liée aux déplacements sur ce secteur.

Si certains contributeurs ont mis en avant la superficie d'espaces paysagers à supprimer le long du tracé (notamment sur Bordeaux science Agro, Fontaine de Monjous et les allées Gaston Rodrigues), plus nombreuses ont été les interrogations au sujet du maintien ou aménagement d'espaces verts tout le long du tracé.

#### *Réponse du maître d'ouvrage :*

*Les études de conception des aménagements paysagers accompagnant le projet devront présenter un « bilan vert » positif. Dans la mesure du possible, les alignements d'arbres seront conservés, dans le cas contraire, d'autres sujets seront replantés.*

#### Conditions de circulation et de stationnement.

Un grand nombre de participants (favorables ou non au projet) ont exprimé une inquiétude sur le risque d'aggravation de l'engorgement automobile sur le tracé, et la capacité d'écoulement des flux automobiles aux différents carrefours avec l'insertion d'un tramway. Les craintes portent le plus souvent sur les secteurs du cours de la Libération et de l'échangeur 16, où la circulation est actuellement très difficile aux heures de pointe. Les différents scénarios envisagés sur la rue de Poumey, actuellement très fréquentée, ont également généré des inquiétudes des riverains de l'ensemble du quartier.

La suppression de places de stationnement envisagée dans le projet a également suscité des observations ou questionnements, notamment sur la rue Mont Cassin, sur le secteur de Laurenzane et sur la rue de Poumey.

#### *Réponse du maître d'ouvrage :*

*Comme indiqué précédemment, l'insertion proposée dans la concertation cours de la Libération et sur l'ouvrage d'art franchissant la rocade permet de conserver les fonctionnalités actuelles à l'égard de tous les autres modes, y compris la circulation automobile. A noter que la variante en insertion latérale sur la rue de Compostelle est sans impact sur le cours de la Libération, car le tramway ne franchit pas de carrefour avant l'échangeur 16.*

*A l'occasion de la 2<sup>ème</sup> série de réunions publiques, différentes variantes de plateforme tramway ont été étudiées sur la rue de Poumey, la maîtrise d'ouvrage s'engageant à poursuivre, au-delà de la présente concertation réglementaire, la concertation avec les riverains du quartier afin de permettre une cohabitation de tous les modes (modes doux, accessibilité locale, report de trafic, et stationnements).*

*Concernant le stationnement, tous les partis d'aménagement permettent de restituer le stationnement de la rue Mont Cassin, et à noter que la variante en insertion latérale sur la rue de Compostelle permet de conserver la rue Mont Cassin et son stationnement en l'état. Pour les autres secteurs, les études de conception veilleront à restituer les besoins réels en stationnement de sorte à être cohérent avec le report modal généré par le projet.*

#### Partage de l'espace public

De nombreuses contributions ont porté sur le traitement des espaces publics, et également sur le partage de l'espace envisagé dans le projet. De manière générale, les contributeurs expriment le souhait d'avoir un maximum de pistes cyclables en site propre tout le long du tracé, afin de sécuriser les déplacements en modes doux.

Certaines demandes portent sur la mise en place de bornes vélo en libre-service (de type Vcub) à proximité des stations, afin de favoriser une multimodalité écologique. D'autres contributions proposent de réduire drastiquement la place laissée aux véhicules automobiles pour donner une priorité au tramway, ainsi qu'aux modes doux.

#### *Réponse du maître d'ouvrage :*

*Sur la qualité des aménagements des espaces publics, le maître d'ouvrage s'engage à désigner une équipe de maîtrise d'œuvre comportant un architecte-paysagiste.*

*Le projet permet d'assurer une continuité cyclable tout le long de l'itinéraire (axe emprunté par le tramway ou axe directement adjacent). Toutes les stations seront équipées d'arceaux vélos, et des espaces seront recherchés à proximité pour planter des abris vélos sécurisés.*

#### Nuisances potentielles

Plusieurs participants ont fait part de leurs préoccupations vis-à-vis des nuisances générées par le projet, que ce soit en phase chantier (circulation, nuisances de chantier), ou bien après la mise en service (nuisances sonores, vibrations, risque de fissures des constructions jouxtant la plateforme de tramway).

De nombreuses questions ont été posées sur la réalité des nuisances générées, mais également sur les mesures envisagées par Bordeaux Métropole pour les réduire, voire les éviter.

#### *Réponse du maître d'ouvrage :*

*Concernant les nuisances sonores et les vibrations potentiellement générées, le projet respectera les normes en vigueur.*

*Par ailleurs, l'étude d'impact liée au projet intégrera un volet « Bruit » et un volet « Vibration » qui permettra de préciser les impacts du projet sur l'environnement et de proposer des mesures de réduction de ces impacts sur l'itinéraire tramway (de type poses anti-vibratiles).*

*Enfin, pour l'ensemble des grands projets, la phase chantier fera l'objet d'une médiation auprès des riverains afin d'informer des conditions d'exécution des chantiers et en limiter la gêne et les nuisances.*

#### Impact foncier

Les impacts fonciers générés par le projet ont également soulevé des inquiétudes et des questionnements notamment de la part des particuliers impactés selon le tracé choisi, soit : un commerçant du secteur Compostelle, les riverains du secteur La Paillère Compostelle, les riverains de l'avenue Favard, certains commerçants du centre commercial Laurenzane, les riverains de la rue de Poumey, des commerçants du secteur du lycée des Graves.

#### *Réponse du maître d'ouvrage :*

*Le projet tend à limiter au maximum les acquisitions foncières, en particulier le foncier pavillonnaire et commercial. Les emprises seront précisées par les études de conception et des négociations seront engagées à l'issue de l'enquête publique.*

#### **Propositions d'alternatives ou d'adaptations du projet sur certains secteurs**

De nombreuses contributions ont porté sur les conditions d'insertions techniques du tramway sur certains secteurs du tracé, afin de demander des précisions, des adaptations ou des alternatives.

### Solutions alternatives pour le débranchement pour le parti d'aménagement T3

Les partis d'aménagement soumis à la concertation proposent comme point de départ un débranchement situé sur le campus universitaire entre les stations Doyen Brus et Montaigne-Montesquieu selon les partis. Certains participants ont envisagé d'autres alternatives pour le débranchement sur la base du parti d'aménagement T3, en créant une unique station Ausone, qui viendrait en remplacement des stations actuelles Doyen Brus et Montaigne Montesquieu et la future station Esplanade des Antilles. Celle-ci serait localisée juste en amont du débranchement.

*Réponse du maître d'ouvrage :*

*L'opportunité de cette alternative sera étudiée lors des études de conception.*

### Le maintien du calibrage du cours de la Libération

Certaines contributions ont porté sur le cours de la Libération, notamment sur le nécessaire maintien de son emprise actuelle à deux fois deux voies, afin de ne pas aggraver les phénomènes de congestion fréquent sur cet axe aux heures de pointe.

*Réponse du maître d'ouvrage :*

*Entre les deux séries de réunions publiques, suite aux contributions du public, les études complémentaires ont permis de conserver le calibrage actuel à deux fois deux voies du cours de la Libération, et ce, quel que soit le parti d'aménagement.*

### Le maintien de la rue Mont Cassin

Dans les premiers documents de concertation présentés au public, les partis d'aménagement T1, T2 et T3 prévoyaient consécutivement à la création de la station Ecole d'architecture cours de la Libération, une suppression de la rue Mont Cassin et un accès direct des riverains depuis le cours de la Libération.

Un certain nombre de contributions ont sollicité la restitution de ladite rue Mont Cassin, considérant sa suppression comme un préjudice important à la qualité de vie des riverains (difficulté d'accès et de circulation, suppression de stationnements...).

*Réponse du maître d'ouvrage :*

*Entre les deux séries de réunions publiques, suite aux contributions du public, les études complémentaires ont permis de restituer les usages de la rue Mont Cassin. A noter que la variante T3 en insertion latérale est sans impact sur la rue Mont Cassin.*

### Demande d'alternatives au projet dans le secteur de l'échangeur 16

La question du franchissement de la rocade, envisagé dans le projet au niveau de l'échangeur 16, a cristallisé un très grand nombre de contributions. Les inquiétudes sur le risque de l'aggravation de l'engorgement routier et de la pollution sur ce secteur sont très prégnantes.

Les solutions proposées par les participants sont très diverses : si certains contributeurs proposent un tracé alternatif avec un franchissement de la rocade par la rue de Naudet, d'autres, en revanche, préconisent de réduire davantage l'emprise automobile et de favoriser le report modal en prévoyant une voie double sur le pont de l'échangeur 16.

*Réponse du maître d'ouvrage :*

*Le parti envisagé de passage en voie unique sur l'ouvrage permet de conserver le calibrage des voies, et donc la capacité d'écoulement de la circulation sans modifier la structure de l'ouvrage de franchissement. Les inquiétudes ne sont donc pas, à ce stade, fondées. Les études de conception permettront de confirmer la configuration du franchissement.*

### Les impacts sur le secteur de Favard

De nombreux participants ont fait part de leurs craintes sur le passage du tramway par l'avenue Favard. Des inquiétudes sur la fluidité au carrefour Favard / cours du Général De Gaulle, sur l'implantation des stations et les impacts fonciers induits sur les jardins des particuliers (stations Favard, Maison d'Arrêt et Fontaine de Monjous), et sur la gestion des accès et des demi-tours possibles le long de la plateforme tramway ont été exprimées dans les contributions.

*Réponse du maître d'ouvrage :*



*Entre les deux séries de réunions publiques, suite aux contributions du public, les études complémentaires ont permis de circonscrire à minima les impacts fonciers pavillonnaires sur ce secteur et d'améliorer l'accessibilité locale (habitat collectif et commerces).*

#### *Les arbres et stationnements des allées promenade Gaston Rodrigues - centre commercial Laurenzane*

Sur la section de projet des allées promenade Gaston Rodrigues, un certain nombre de contributeurs ont exprimé une inquiétude quant à la suppression d'espaces verts et d'arbres centenaires, constitutifs de la qualité paysagère du site.

Par ailleurs, la suppression de places de stationnement du centre commercial Laurenzane est décrite dans certains contributions.

#### *Réponse du maître d'ouvrage :*

*Les études de conception des aménagements paysagers accompagnant le projet devront présenter un « bilan vert » positif. Dans la mesure du possible, les alignements d'arbres seront conservés, dans le cas contraire, d'autres sujets seront replantés.*

*Sur la qualité des aménagements des espaces publics, le maître d'ouvrage s'engage à désigner une équipe de maîtrise d'œuvre comportant un architecte-paysagiste.*

*Concernant le stationnement, les études de conception veilleront à restituer les besoins réels en stationnement de sorte à être cohérent avec le report modal généré par le projet.*

*La maîtrise d'ouvrage s'engage à poursuivre, une concertation non réglementée avec les riverains et commerçants afin de permettre une cohabitation de tous les modes (modes doux, accessibilité locale, report de trafic, et stationnements).*

#### *L'apaisement sur la rue de Poumey*

Dans les premiers documents de concertation présentés au public, une voie unique en zone 30 était prévue rue de Poumey. De nombreuses contributions se sont inquiété de cet aménagement qu'elles jugent dangereux, notamment pour les cyclistes, compte tenu de la circulation importante sur la rue en heure de pointe.

Les participants ont demandé la présentation de projets alternatifs pour la rue de Poumey favorisant les modes doux (piétons, cycles, idéalement sous forme de voie verte), le maintien de places stationnement, et un apaisement de la circulation automobile.

#### *Réponse du maître d'ouvrage :*

*Comme indiqué précédemment, à l'occasion de la 2<sup>ème</sup> série de réunions publiques, différentes variantes de plateforme tramway ont été étudiées sur la rue de Poumey, la maîtrise d'ouvrage s'engage à poursuivre une concertation non réglementée avec les riverains du quartier afin de permettre une cohabitation de tous les modes (modes doux, accessibilité locale, report de trafic, et stationnements).*

#### *La qualité paysagère du prieuré de Cayac*

Le projet présenté sur le secteur de Cayac a suscité de très nombreuses remarques dans les contributions. Nombreux sont les participants qui ont fait part d'un attachement au giratoire paysager au droit du prieuré de Cayac.

Le maintien de ce carrefour giratoire et le respect de la qualité paysagère du site constituent des demandes fortes.

#### *Réponse du maître d'ouvrage :*

*Au vu de l'enjeu paysager et patrimonial du prieuré, la maîtrise d'ouvrage s'engage à solliciter dans ce domaine les compétences de l'architecte-paysagiste de l'équipe de maîtrise d'œuvre, en lien avec l'architecte des bâtiments de France.*

#### *Stationnement du quartier lycée des Graves -Beausoleil*

Sur ce secteur, les remarques ont principalement porté sur les capacités de stationnement.

Si certaines contributions interrogent le fonctionnement et les accès au niveau du lycée des Graves, de nombreux contributeurs estiment les 160 places prévues au parc relais Beausoleil insuffisantes et souhaitent une augmentation de sa capacité dans le projet.

*Réponse du maître d'ouvrage :*

*Entre les deux séries de réunions publiques, suite aux contributions du public, les études complémentaires ont permis de revoir l'insertion de la plateforme permettant de conserver le fonctionnement des accès et le stationnement au niveau du lycée des Graves.*

*A ce stade d'étude, la capacité envisagée du P+R Beausoleil en terminus de la ligne répond aux besoins identifiés de report modal dans la zone de chalandise du projet. Les études de conception viendront confirmer ce dimensionnement, et devront étudier l'opportunité et la faisabilité d'un ouvrage plus capacitaire.*

## **Les principaux enseignements 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 partis d'aménagement 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, et la nécessité d'améliorer la desserte du campus et de Gradignan fait largement consensus.
- De plus, une très grande majorité des participants s'est exprimée en faveur du projet de débranchement de la ligne B vers Gradignan, tout en affichant le souhait d'une fréquence plus attractive.
- Une majorité d'avis ont été émis en faveur du parti d'aménagement T3, qui prévoit une insertion latérale sur la rue de Compostelle et le cours de la Libération.
- La question de la fiabilisation et de l'évolutivité de la ligne B reste une des préoccupations des usagers actuels et futurs.
- Des inquiétudes ont été exprimées sur la situation actuelle et le risque d'aggravation de la congestion automobile autour de l'échangeur 16.
- Des attentes quant à l'amélioration, voire le maintien, de la qualité du cadre de vie (espace vert, mobilités douces, accès et stationnements facilités et restitués et limitation des impacts fonciers) ont également été recensées. Bien que se situant dans un milieu urbanisé, des attentes ont été exprimées en termes de prise en compte des enjeux environnementaux, notamment sur la préservation des espaces boisés existants.

## **DEFINITION DES CARACTERISTIQUES DU PROJET**

Compte tenu des enseignements de la concertation, du résultat des différentes études menées et versées à la concertation, et des objectifs du projet, il est proposé de définir les caractéristiques principales du projet « Amélioration de la desserte du campus et du centre-ville de Gradignan par l'extension du réseau de tramway » comme suit :

- Une extension de la ligne B du tramway selon le parti d'aménagement T3 qui prévoit une insertion latérale sur la rue de Compostelle et le cours de la Libération.

Au regard de la qualité de l'offre de transport en commun et modes actifs, de l'insertion urbaine et paysagère, de l'impact sur l'environnement et des éléments socio-économiques, le parti T3 présente les meilleurs avantages comparatifs, qui sont détaillés dans l'« analyse multi-critères actualisée » incluse dans le dossier de concertation mis à la disposition des Conseillers :

- Des acquisitions foncières moins importantes que sur T1 et T2 : superficie, nombre de parcelles et bâtis, propriétés foncières pavillonnaires moins impactées. L'atteinte à la propriété privée est donc moindre dans le cadre du parti d'aménagement T3.

- Des impacts plus limités sur la circulation routière en intra-rocade, notamment cours de la Libération, qui entraînent une baisse des émissions de gaz à effet de serre et une diminution générale de la pollution locale en lien avec le report modal.
- Une restitution, voire amélioration des continuités cyclables existantes.
- Un coût d'investissement moins élevé que les autres partis d'aménagement.

Par ailleurs, le tracé T3 a été très largement plébiscité par le public.

## **MISE A JOUR DU SDODM**

Compte tenu des résultats de la concertation, et du projet qu'il vous est proposé d'arrêter, il vous est également proposé de mettre à jour le schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains, approuvé à travers la Stratégie mobilités par délibération n°2016-7 du 22 janvier 2016, avec les options retenues pour la desserte de Gradignan, par notamment une actualisation de son tracé.

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

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

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

**VU** le Code de l'urbanisme, notamment ses articles L103-2 et suivants,

**VU** la délibération n°2016-7 du 22 janvier 2016 relative à la stratégie métropolitaine pour les mobilités,

**VU** la délibération n°2018-793 du 21 décembre 2018 portant sur l'ouverture d'une concertation relative à l'amélioration de la desserte du campus et du centre-ville de Gradignan par l'extension du réseau de tramway,

**VU** l'arrêté n°2019-BM0259 du 27 février 2019 portant sur la précision des modalités de la concertation,

**VU** le dossier de concertation, notamment les documents et études versés à la concertation et les contributions du public, mis à la disposition des élus métropolitains à la Direction Tramway/SDODM/Grandes infrastructures de Bordeaux Métropole, Immeuble Laure Gatet, 1er étage, 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 « Amélioration de la desserte de la desserte du campus et du centre-ville de Gradignan par l'extension du réseau de tramway » sur les communes de Bordeaux, Gradignan, Talence et Pessac 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 différents partis d'aménagement présentés dans les études versées et les réunions publiques au fur et à mesure de la concertation,

**CONSIDERANT QUE** l'analyse des contributions montre que le public est très majoritairement favorable au projet d'extension de la ligne B pour la desserte de Gradignan et du campus,

**CONSIDERANT QUE** le tracé T3 qui consiste en une extension de la ligne B du tramway par un débranchement entre les stations Doyen Brus et Montaigne Montesquieu, un passage par la rue de Compostelle pour rejoindre le cours de la Libération jusqu'à l'échangeur 16 puis jusqu'au terminus à Beausoleil qui prévoit une insertion latérale sur la rue de Compostelle et le cours de la Libération, permet de répondre à la majeure partie des attentes et nombreuses contributions du public,



**CONSIDERANT QUE** ce tracé permet de répondre aux objectifs du projet fixés par délibération du 21 décembre 2018 décidant l'ouverture de la concertation,

## **DECIDE**

**Article 1 :** d'approuver le bilan de la concertation préalable relative à l'amélioration de la desserte de la desserte du campus et du centre-ville de Gradignan par l'extension du réseau de tramway, sur les communes de Bordeaux, Gradignan, Pessac et Talence.

**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 principales suivantes :

- Une extension de la ligne B du tramway par un débranchement entre les stations Doyen Brus et Montaigne Montesquieu, un passage par la rue de Compostelle pour rejoindre le cours de la Libération jusqu'à l'échangeur 16 puis jusqu'au terminus à Beausoleil qui prévoit une insertion latérale sur la rue de Compostelle et le cours de la Libération.

**Article 3 :** de s'engager, en réponse aux observations et préoccupations soulevées lors de la concertation :

- à désigner une équipe de maîtrise d'œuvre comportant : un architecte-paysagiste, dont les compétences seront sollicitées notamment, en lien avec l'architecte des bâtiments de France, sur le secteur du prieuré de Cayac ;
- à poursuivre une concertation non réglementée avec les riverains du quartier Poumey et les riverains et commerçants de Laurenzane afin de permettre une cohabitation de tous les modes (modes doux, accessibilité locale, report de trafic, et stationnements) ;
- à prendre en compte dans les études : des mesures conservatoires pour s'adapter à une augmentation future de la fréquentation, un « bilan vert » positif, les besoins réels en stationnement de sorte à être cohérent avec le report modal généré par le projet, l'opportunité de l'alternative d'une station Ausone, la configuration du franchissement de la rocade, le dimensionnement du P+R Beausoleil et l'opportunité et la faisabilité d'un ouvrage plus capacitaire.

**Article 4 :** 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 des engagements pris à l'article 3.

**Article 5 :** de mettre à jour le document graphique du SDODM au regard des caractéristiques du projet arrêtées à l'article 2.

**Article 6 :** de tenir à disposition du public le bilan de la concertation, ainsi que le dossier de concertation sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole (<https://participation.bordeaux-metropole.fr/>), ces documents, ainsi que les registres de concertation seront également tenus à disposition à la Direction Tramway/SDODM/Grandes infrastructures de Bordeaux Métropole, Immeuble Laure Gatet, 1er étage, 39-41 cours du Maréchal Juin - 33045 à Bordeaux.

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

Abstention : Monsieur EGRON, Monsieur TOUZEAU, Monsieur HERITIE, Monsieur PUYOBRAU, Monsieur TURON, Madame ZAMBON, Madame AJON, Madame DELAUNAY, Monsieur DELLU, Madame FAORO, Monsieur FELTESSE, Madame LACUEY, Monsieur SILVESTRE, Madame TOURNEPICHE;

Contre : Monsieur ROSSIGNOL-PUECH, Madame MELLIER, Madame BEAULIEU, Madame BLEIN, Madame CASSOU-SCHOTTE, Monsieur DUBOS, Monsieur FEUGAS, Monsieur GUICHARD, Monsieur HURMIC, Monsieur JAY, Monsieur JOANDET, Monsieur PADIE

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 24 janvier 2020

<b>REÇU EN PRÉFECTURE LE : 28 JANVIER 2020</b>	Pour expédition conforme,
<b>PUBLIÉ LE : 28 JANVIER 2020</b>	le Vice-président,
	Monsieur Michel LABARDIN





## ANNEXE N°3

### LES ETUDES REALISEES OU EN COURS

Sur le périmètre de Saïge-Montaigne-Compostelle, plusieurs études et schémas ont été élaborés ou engagés au cours des dernières années. Afin que le public puisse s'exprimer sur les objectifs du projet à l'appui de l'ensemble des informations disponibles, sont mis à sa disposition ici :

- 3A. **L'étude stratégique** préalable au renouvellement urbain du quartier réalisée par la Ville de Pessac  
Phase 1. Diagnostic  
Phases 2 et 3. Scénarios de transformation du quartier et plan-guide
- 3B. Le schéma directeur immobilier et d'aménagement (SDIA) de l'Université Bordeaux Montaigne
- 3C. **L'étude de faisabilité** du projet de réseau(x) de chaleur « Métropole Sud » de Bordeaux Métropole (en cours)
- 3D. Le schéma de déplacements tous modes Bordeaux Inno Campus intra-rocade (en cours)
- 3E. L'état initial de l'environnement et stratégie environnementale Bordeaux Inno Campus intra-rocade (en cours)

## POUR EN SAVOIR PLUS

Site Internet de la participation de Bordeaux Métropole  
<https://participation.bordeaux-metropole.fr/>

Crédits photos :

© JB Mengès – Bordeaux Métropole

© A. Sibelaït – Bordeaux Métropole

© Claire Havet – Bordeaux Métropole (photo 27 et 29)



**Grand territoire  
d'innovation**