

# Développement du réseau de transports en commun

## Bilan de la concertation

### Sommaire général

<b>1. Introduction</b>	p. 3
<b>2. L'extension des lignes de tramway</b>	p.15
- Ligne A Mérignac	p. 15
- Ligne B nord, Claveau	p. 22
- Ligne B sud, Pessac	p. 23
- Ligne C nord, Bordeaux Parc des expositions	p. 28
- Ligne C sud, Bègles	p. 29
<b>3. La desserte du quadrant nord ouest</b>	p. 38
- 3.1 Synthèse quantitative	p. 38
- 3.2 Synthèse qualitative	p. 42
● Les réunions publiques	p. 42
● Les registres par communes	p. 68
● Les contributions par voies électroniques	p. 94
● Les courriers	p. 105
● Les motivations des contributions groupées (pétitions)	p. 108
● Synthèse des contributions et avis du maître d'ouvrage en fonction des objectifs poursuivis	p. 115

**4. Le projet de tram train CUB Médoc** p.124

**5. Les dessertes en TCSP** p. 132

- 5.1 Le secteur Bassens- Carbon Blanc p. 132
- 5.2 Le secteur Plaine – Rive droite p. 146
- 5.3 Le secteur Bègles- Villenave d’Ornon p. 153
- 5.4 La liaison CHU- Campus- Gradignan p. 171
- 5.5 Le secteur Mérignac p. 196

## Développement du réseau de transports en commun Bilan de la concertation

# 1 Introduction

### **1. Les objectifs généraux du développement du réseau, le programme, les projets**

En application de la loi du 30 décembre 1996 (loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) dont l'objectif général est de préserver le droit de chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé, la Communauté Urbaine de Bordeaux, autorité organisatrice des transports, s'est dotée d'un plan des déplacements urbains, qui vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en facilité d'accès d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part.

Les grandes orientations fixées par cette loi, notamment en matière de développement des transports collectifs et des modes économes et les moins polluants, ont encouragé la Communauté urbaine à concrétiser sa vision à long terme de l'agglomération, en mettant en place un transport en commun en site propre, en mode tramway.

L'adoption de ce projet de tramway, en 1996, et l'élaboration du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme, en 2000, ont été l'occasion de dégager les grands enjeux de l'agglomération, déclinés par la suite dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du Plan Local d'Urbanisme communautaire au travers des cinq orientations transversales qui constituent le fondement de la stratégie de développement et d'équilibre de l'agglomération :

- une ville de proximité
- une mobilité maîtrisée
- une qualité urbaine et patrimoniale affirmée
- un rayonnement économique renforcé,
- une ville plus verte et plus viable

Aussi, sans attendre la fin des travaux de la 2<sup>ème</sup> phase du tramway, la CUB a-t-elle élaboré, puis validé le 23 juin 2006, un schéma directeur d'amélioration de la desserte en transports en commun de son territoire, afin de poursuivre la mise en place de son réseau structurant.

C'est dans ces conditions que le conseil de la Communauté urbaine a décidé, par délibération du 22 février 2008, d'ouvrir une concertation au titre de l'article L300-2 du Code de l'urbanisme), dans le but de dialoguer avec toute personne intéressée sur les mesures de mise en œuvre de ce schéma directeur, afin d'améliorer la desserte de l'agglomération, en particulier au travers de l'extension et de la restructuration du réseau

de transports en commun. Ce programme d'amélioration était gouverné par une série de grands objectifs à caractère général :

- rééquilibrer la répartition entre les différents modes de déplacements en faisant croître la part des transports en commun et des déplacements doux (marche à pied, vélo) et en diminuant la part de la voiture, contribuant ainsi à la diminution de la production des gaz à effet de serre ;
- améliorer la desserte du territoire :
  - en confortant la solidarité d'agglomération par le développement d'un réseau de transports en commun attractif et performant;
  - en assurant l'interconnexion de l'ensemble des modes de transports (trains, tramways, bus et autocars) ainsi que la complémentarité avec les modes de déplacements doux;
- permettre à chacun de mieux maîtriser ses temps de déplacements, en améliorant les performances du système en termes de régularité et de fréquence, contribuant ainsi à l'attractivité de l'économie locale ;
- Favoriser l'émergence d'une ville de proximité par la structuration des territoires et la consolidation des pôles urbains situés le long d'axes forts

**Le programme envisagé en vue du développement du réseau de transports en commun contient ainsi des projets plus détaillés, décrits comme suit dans la délibération du 22 février 2008 et au cours de la concertation:**

- Extensions du réseau de tramway sur les tronçons suivants :

Prolongement de la Ligne A jusqu'à Mérignac-les-Pins et la rocade (3,1 km);  
 Prolongement de la Ligne B jusqu'au carrefour de l'Alouette (3,6 km) en desservant en desservant les sites hospitaliers du Haut-Lévêque et de Xavier Arnoz et la gare de l'Alouette;  
 Prolongement de la Ligne B jusqu'au pôle d'activité de Bordeaux Nord (1 km);  
 Prolongement de la Ligne C vers le sud jusqu'au futur lycée Terre Sud (3,8 km) et extension jusqu'à la rocade;  
 Prolongement de la Ligne C vers le nord jusqu'au Parc des Expositions (3,7 km).

Création d'une ligne D, envisagée dans un premier temps en mode tramway, présentée en deux étapes :

D'abord un premier tronçon entre le centre de Bordeaux et les boulevards, incluant les différentes possibilités de franchissement des boulevards (environ 1,8 km).

Ensuite, deux branches, la première allant des boulevards jusqu'au carrefour de Cantinolle en limite d'Eysines et le Taillan-Médoc et, la seconde des boulevards jusqu'au carrefour Jean Mermoz en limite d'Eysines et le Haillan, en desservant la mairie de Bordeaux Caudéran

(cette dernière branche ayant vocation à desservir la commune de Saint Médard en Jalles);

- Tram train reliant le Médoc et la rive droite

- Autres dessertes en modes de transports en commun en site propre

Les études de définition de desserte en T.C.S.P:

- extension du Corridor de la ligne A vers les centres villes de Bassens et de Carbon Blanc
- de Villenave d'Ornon par la ligne C et création d'un parc relais en franchissant la rocade;
- de l'aéroport en connexion avec la ligne A. Ce Corridor pourrait être exploité par une navette bus au moins en première phase
- les études de faisabilité de T.C.S.P complémentaires concernant les dessertes de la rive droite (liaison Cracovie – pont Bacalan – pôle intermodal Cenon Pont Rouge – Bastide et Floirac et de Gradignan.

## **2. Les objectifs poursuivis par l'organisation de cette concertation**

La concertation préalable à l'adoption des projets définis dans le programme ci-dessus rappelé (création de la ligne D, extension des lignes existantes : ligne A sur Mérignac, ligne B sur Bordeaux nord et sur Pessac, et ligne C sur Bordeaux quartier du Lac et sur Bègles, tram train CUB Médoc, et dessertes complémentaires en T.C.S.P), conformément à l'article L 300-2 du code de l'urbanisme, a pour objectifs :

- de présenter au public les projets de la Communauté urbaine en cours de réflexion,
- de recueillir les avis des futurs usagers, riverains et de toute personne concernée, afin de constituer un outil d'analyse et d'aide à la décision pour les élus et les services de la Communauté urbaine.

## **3. Les modalités de la concertation :**

La concertation a été ouverte le 1<sup>er</sup> avril 2008 selon les modalités arrêtées par délibération du Conseil communautaire du 22 février 2008. Elle a été clôturée le vendredi 19 juin 2009 aux heures de fermeture habituelle des mairies et de l'Hôtel de la Communauté.

### **3. A. Le dispositif d'information**

#### **3. A. 1. Les documents du dossier de concertation**

En avril 2008, à l'ouverture de la concertation, un premier versement de documents avait été effectué, correspondant à la notice, pièce n°1 du dossier de concertation et aux documents n°2 à n°13.

En février 2009, des pièces complémentaires sont versées au dossier de concertation, correspondant aux documents n°14 à n°19.

En avril 2009, de nouvelles pièces complémentaires sont à nouveau versées au dossier de concertation, correspondant aux documents n°20 à n°25.

En mai 2009, de nouvelles pièces complémentaires sont à nouveau versées au dossier de concertation, correspondant aux documents n°26 à n°30.

En juin 2009, trois nouvelles pièces complémentaires sont à nouveau versées au dossier de concertation, correspondant aux documents n°31, 32a et 32b.

Mi-juin 2009, trois nouvelles pièces complémentaires sont à nouveau versées au dossier de concertation, correspondant aux documents n°33, 34 et 35.

Les premiers documents de la concertation du réseau de transports en commun

Le Plan des Déplacements Urbains (pièce n°2)

Le Plan des Déplacements Urbains (PDU) est un document de planification, dont un des objectifs principaux est de réduire significativement l'utilisation de l'automobile. Il définit un programme d'actions structuré en sept axes complémentaires :

- «réduire les nuisances à la source»;
- «maîtriser les flux » en organisant les territoires»;
- «améliorer les transports collectifs»;
- «partager l'espace public» différemment;
- «les piétons et les cyclistes»;
- «organiser le stationnement et les livraisons»;
- «communiquer, informer, sensibiliser» pour changer les comportements.

Le P.D.U a été initialement adopté le 26 mai 2000, mais c'est sa version révisée du 28 mai 2004, après mise en conformité avec la loi de Solidarité et de Renouvellement Urbains (SRU), qui est versée au dossier de concertation.

A noter qu'il existe un document de planification de portée plus générale, le Schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise, qui a été approuvé en 2001. Ce document, plus stratégique que réglementaire, fixe les grandes orientations d'aménagement du territoire à l'horizon 2020, et est actuellement en cours de révision. Il prendra alors la forme d'un Schéma de Cohérence et d'Organisation Territoriale (SCOT).

L'étude de faisabilité des extensions du réseau communautaire des transports en commun en site propre (pièce n°3).

Cette étude, dont les rapports conclusifs ont été produits entre août 2004 et janvier 2005, identifie et analyse certaines possibilités d'extension du réseau de TCSP. Les résultats sont présentés dans le «rapport d'étape 2 » (pièce n°3a), qui est complété par un «cahier des planches graphiques» (pièce n°3b) et une «présentation des systèmes de transport» (pièce n°3c).

Pour faciliter le téléchargement, la pièce n°3b est découpée comme suit :

- Carte de présentation générale (pièce n°3b 1/9)
- Carte d'analyse : Le Lac (pièce n°3b 2/9)
- Carte d'analyse : Bassens - Carbon-Blanc (pièce n°3b 3/9)
- Carte d'analyse : Bègles - Villenave-d'Ornon (pièce n°3b 4/9)
- Carte d'analyse : Pessac (pièce n°3b 5/9)
- Carte d'analyse : Mérignac (pièce n°3 b 6 / 9)
- Carte d'analyse : Bordeaux - Le Haillan - Saint-Médard-en-Jalles (pièce n°3b 7/9)
- Carte d'analyse : Bordeaux - Le Bouscat - Eysines (pièce n°3b 8/9)
- Carte d'analyse : Les Boulevards (pièce n°3b 9/9)

Il convient de préciser que les conclusions de cette étude n'ont pas fait l'objet d'une validation du Conseil communautaire et ne sauraient, par conséquent, pas être considérées comme l'expression d'une position communautaire officielle. Ces documents exposent toutefois de nombreux faits et arguments utiles à la présente concertation.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du Plan Local d'Urbanisme (pièce n°4 - pdf 12 Mo).

Approuvé en 2005, le Plan Local d'Urbanisme (PLU) constitue le cadre réglementaire du développement et de l'organisation du territoire communautaire. En matière de transports, le PLU cherche à favoriser l'émergence d'une «ville de proximité», économe en espace et en déplacements automobiles, dans laquelle les habitants vivent au plus près des emplois, équipements, services et commerces. Le PLU propose à cette fin de développer en priorité l'urbanisation autour des grands axes de transports collectifs, de densifier les centres-villes et de maîtriser l'extension urbaine périphérique.

Le PLU contient un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), qui détaille ces grandes orientations, et qui est versé au présent dossier de concertation dans sa version révisée adoptée par le Conseil communautaire le 26 juillet 2006.

La délibération du Conseil communautaire du 23 juin 2006 proposant un schéma directeur d'amélioration de la desserte de transports en commun (pièce n°5).

Le 23 juin 2006, le Conseil Communautaire a adopté une délibération importante qui définit un schéma directeur d'amélioration de la desserte de transports en commun. Le schéma identifie un nombre restreint de Corridors destinés à accueillir à terme des lignes de TCSP qu'il s'agisse de tramways ou de sites propres pour autobus.

Le suivi des mesures en Faveur des transports en commun : le rapport 2006 de l'observatoire du Plan des Déplacements Urbains (pièce n°6), le rapport d'activité 2006 du service public de transport (pièce n°7), le rapport d'activité 2006 de la mission tramway (pièce n°8).

Chaque année, des rapports d'activité permettent au Conseil communautaire de contrôler la bonne mise en place des mesures proposées par le PDU (pièce n°6), donnent une image claire du fonctionnement du réseau de

transport public (pièce n°7) et informent sur l'avancement des chantiers du tramway (pièce n°8). Ce sont les derniers rapports publiés, relatifs à l'année 2006, qui sont versés au présent dossier de concertation. Les rapports d'activité relatifs à l'année 2007 le seront après leurs publications.

Les délibérations du Conseil communautaire du 27 avril 2007 relatives à la poursuite de la démarche d'extensions du réseau de transports en commun en site propre (pièce n°9), au lancement du marché de maîtrise d'œuvre des extensions du tramway (pièce n°10) et au lancement de l'étude de faisabilité du tram-train du Médoc (pièce n°11).

Le 25 avril 2007, le Conseil Communautaire adopte une délibération cadre (pièce n°9) précisant la nature des projets devant être mis à l'étude soit sous forme «opérationnelle», et destinés à être réalisés dans les prochaines années, soit sous forme d'études de faisabilité ou de définition pour des projets nécessitant un temps de maturation supplémentaire.

Deux délibérations d'application viennent compléter ce document cadre : l'une autorisant le lancement du marché de maîtrise d'œuvre des extensions du tramway (pièce n°10), l'autre autorisant le lancement d'une étude de faisabilité relative au projet de « tram-train du Médoc » (pièce n°11).

La délibération du Conseil communautaire du 22 février 2008 relative au lancement d'études de définition de dessertes de transport en commun en site propre (pièce n°12).

Cette délibération constitue la troisième délibération d'application et autorise le lancement d'études de définition, pour quatre Corridors, sachant que la desserte d'un cinquième Corridor fait l'objet d'études réalisées directement par les services communautaires.

La délibération du Conseil communautaire du 22 février 2008 relative à l'ouverture de la concertation sur le développement du réseau de transport en commun (pièce n°13).

Cette dernière pièce autorise l'ouverture de la présente concertation et en fixe les modalités.

Les pièces complémentaires au dossier, versées le 4 février 2009 sont :

- Calendrier des réunions publiques (pièce n°14)
- Rapport annuel 2007 du service public de transport public - Cub - Direction des déplacements urbains (pièce n°15)
- Rapport annuel 2007 - Cub - Mission tramway (pièce n°16)
- Etude de faisabilité pour la réutilisation d'emprises ou plateformes ferroviaires pour la circulation des tramways (tram train) (pièce n°17)
- Compte-rendu du comité de pilotage tram train du Médoc (pièce n°18)
- Études préliminaires - extensions des lignes de tramway existantes (pièce n°19) : pour faciliter le téléchargement, la pièce n°19 est découpée comme suit :
- Dossier transversal - programme et caractéristiques générales de l'opération
- Sommaire
- Préambule



- Analyse macro-géographique
- Règles générales d'insertion
- Exploitation et dimensionnement du parc de matériel roulant
- Pré-dimensionnement des pôles d'échanges
- Extension de la ligne A à Mérignac - analyse multicritère des variantes de tracé
- Extension de la ligne B à Bordeaux Nord - analyse multicritère des variantes de tracé
- Extension de la ligne B à Pessac - analyse multicritère des variantes de tracé
- Extension de la ligne C à Bordeaux Lac - analyse multicritère des variantes de tracé
- Extension de la ligne C à Bègles - analyse multicritère des variantes de tracé

Les pièces complémentaires au dossier, versées le 24 avril 2009 sont :

- Etudes préliminaires - Desserte du Quadrant Nord Ouest - « Création de la ligne D » (pièce n°20)
- Etudes de définition de dessertes en transports en commun en site propre - DIAGNOSTIC – Bègles « Terre Sud » - Villenave d'Ornon « Pont de la Maye ». (pièce n°21)
- Etudes de définition de dessertes en transports en commun en site propre - DIAGNOSTIC - Liaison entre le CHU Pellegrin, le domaine universitaire et le quartier de Gradignan Beausoleil. (pièce n°22)
- Etudes de définition de dessertes en transports en commun en site propre - DIAGNOSTIC - Desserte de la presqu'île d'Ambès. (pièce n°23)
- Etudes de définition de dessertes en transports en commun en site propre - DIAGNOSTIC - Desserte de la Rive Droite. (pièce n°24)
- Etudes de définition de dessertes en transports en commun en site propre - DIAGNOSTIC - Mérignac « Aéroport » ; Carrefour des Quatre Chemins (pièce n°25)

Les pièces complémentaires au dossier, versées le 20 mai 2009

- Etude de définition de dessertes en transports en commun en site propre – Synthèse des propositions de tracé et de mode de transport – Bègles « Terre Sud » - Villenave d'Ornon « Pont de la Maye ». (pièce n°26)
- Etude de définition de dessertes en transports en commun en site propre – Synthèse des propositions de tracé et de mode de transport – Liaison entre le CHU Pellegrin, le domaine universitaire et le quartier de Gradignan Beausoleil. (pièce n°27)
- Etude de définition de dessertes en transports en commun en site propre – Synthèse des propositions de tracé et de mode de transport – Desserte de la presqu'île d'Ambès. (pièce n°28)
- Etude de définition de dessertes en transports en commun en site propre – Synthèse des propositions de tracé et de mode de transport – Desserte de la Rive Droite. (pièce n°29)

-Etude de définition de dessertes en transports en commun en site propre – Synthèse des propositions de tracé et de mode de transport – Mérignac « Aéroport » - Carrefour des Quatre Chemins. (pièce n°30)

Les pièces complémentaires au dossier, versées le 29 mai 2009 sont :

- Passage par un tram-train sur la voie de ceinture (pièce n°31)
- Synthèse de l'Observatoire des effets du tramway sur l'activité économique (pièce n°32a)
- Observatoire des effets du tramway sur l'activité économique (pièce n°32b)

Les pièces complémentaires pièces complémentaires mi-juin 2009

- Support de présentation du 16 juin 2009 sur la Création de la ligne D du tramway (pièce n° 33)
- Création de la ligne D : enjeux du tracé par la ligne ferrée de rocade (pièce n° 34)
- Usage actuel des transports en commun dans le Quadrant Nord-Ouest (pièce n° 35)

### 3. A. 2. Dépôt de dossiers et registres en mairie et à la communauté :

Les dossiers de consultation et les registres ont été déposés dans chacune des 27 communes membres, au siège de la Communauté Urbaine de Bordeaux et dans les mairies annexes suivantes :

- Bordeaux : mairies de Bacalan / Caudéran / Bastide.
- Mérignac : 2 registres en mairie annexes.
- Villenave d'Ornon : 1 registre supplémentaire aux Services Techniques.

Soit, au total : 34 dossiers et registres

A noter que des registres supplémentaires ont été, par la suite, déposés dans les mairies suivantes :

à Saint Médard en Jalles, le 1 août 2008.

à Saint Médard en Jalles, le 15 mai 2009.

Ces dossiers et registres ont été tenus à la disposition du public aux jours et heures d'ouverture des bureaux.

### 3. A. 3. Mise en ligne du dossier «concertation»

Dès le 1<sup>ier</sup> avril 2008, l'ensemble des pièces constituant le dossier était mis en ligne sur le site Internet de la Cub pour consultation et téléchargement.

Le 16 juillet 2008, le dossier a été transféré sur le site Internet dédié aux concertations de la Cub (<http://concertations.lacub.fr/>), crée spécialement pour permettre aux internautes d'accéder plus facilement aux pièces du dossier de concertation et de pouvoir s'exprimer directement sur ce site. Les contributions apportées sur ce site Internet ont été analysées et classées de la même manière que les observations des registres.

### 3. A. 4. Réunions publiques :

Les réunions publiques ont été organisées tout au long de la concertation. Le calendrier des réunions publiques a été affiché dans les 27 communes concernées. Chaque date de réunion a été portée à la connaissance du public par des parutions dans la presse locale et mises sur le site des concertations.

Les communes ont aussi utilisé leurs propres moyens de communication pour informer les habitants (distribution d'invitations, utilisation des panneaux d'affichage dans les communes...).

Les réunions publiques s'appuyaient sur un diaporama power point et étaient animées par les Maires des communes concernées et par le vice-Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux, délégué aux transports de demain.

Elles ont toutes fait l'objet d'un enregistrement audio phonique.

La présentation technique du projet était assurée par le directeur de la Mission tramway et le chargé d'opération concerné.

A l'issue de cette présentation, la parole était donnée au public pour une durée de une heure trente à deux heures trente, consacrée aux échanges et aux questions / réponses.

**Tableau de Synthèse des réunions publiques et des observations par registre**

<b>Communes</b>	<b>Dates des réunions 2008</b>	<b>Nombre de participants</b>	<b>Dates réunions 2009</b>	<b>Nombre de participants</b>	<b>Nombre Observations individuelles</b>	<b>Nombre Signatures pétitions</b>
Ambarès et Lagrave	18/09/2008	50	28/05/2009***	80	25	

Ambès	---		---		0		
Artigues	---		---		10		
Bassens	07/07/2008	250	23/01/2009	40	35		
Bègles	03/07/2008	80	12/02/2009	120	8		
Blanquefort	16/06/2008	110	14/05/2009	100	27		
Bordeaux	15/07/2008	170	28/04/2009	450	76	129	
- Bacalan	---		25/05/2009	300	4		
- Bastide	---		19/01/2009	100			
- Caudéran	---		---	---			0
					50		
Bouliac	---		---		2		
Le Bouscat	29/05/2008	250	21/04/2009	450	53		
			02/06/2009	300			
			26/06/2009	450			
Bruges	08/07/2008	230	29/04/2009	230	10		
Carbon-Blanc	16/07/2008	50	---		11		
Cenon	---		03/06/2009*	35	0		
CUB	---		---		17	3819	
Eysines	22/05/2008	200	27/04/2009	220	80	52	
Floirac	---		---		2		
Gradignan	24/06/2008	250	20/05/2009**	250	36+ 330 ●		
Le Haillan	19/07/2008	80	23/04/2009	110	19	348	
Lormont	---		---		1		
Mérignac	11/06/2008	70	06/02/2009	100	15	15	
- Mairies annexes 1			---				
- Mairies annexes 2			26/05/2009	35			
Parempuyre	11/07/2008	60	18/05/2009	35	1		
Pessac	10/10/2008	230	05/02/2009	100	29	15	
Saint-Aubin du Médoc	15/10/2008	50	---		17		
St-Louis /Montferrand	---		---		1		
Saint-Médard en Jalles	10/06/2008	80	06/05/2009	190	39	1365	
Saint-Vincent de Paul	---		---		0		
Le Taillan Médoc	09/07/2008	80	11/05/2009	100	35	946	
Talence	---		04/05/2009	170	6	195	
Villenave d'Ornon	25/06/2008	400	09/02/2009	180	86	93	
- VO services techniques			27/05/2009	200	7		
<b>Totaux</b>	<b>18 réunions</b>	<b>2 690</b>	<b>25 réunions</b>	<b>4 345</b>	<b>702 +330</b>	<b>13 404</b>	
<b>Site Internet</b>					<b>329</b>		

● à noter ces 330 observations de particuliers ont été remises par la mairie de Gradignan hors registre

\*: réunion concernant Floirac, Cenon et Bordeaux

\*\* : réunion concernant Talence, Gradignan et Bordeaux

\*\*\*: réunion Ambarès, Bassens et Carbon Blanc

### 3. A. 5. Rencontres avec les associations :

- Dans le cadre des études tramway :

- le 14 Juin 2008 : rencontre avec l'Association «Oui au Tram». Étaient présents pour la Cub : Gérard Chausset, Etienne Lhomet et pour l'association Messieurs Prévost et Claverie.

- Le 11 février 2009, rencontre avec les représentants de l'association «OUI à la vie de quartier, NON au passage du tram rue Fondaudège», avec la mission tramway, représentée par Etienne Lhomet et Jean-Marie Blondel.

- Dans le cadre des études de dessertes en TCSP :

- le 9 janvier 2009 : rencontre avec l'association des commerçants de la route de Toulouse – pour la Cub : Géraldine Di Mattéo

- le 22 janvier 2009 : rencontre avec les élus du conseil municipal de Villenave d'Ornon- pour la Cub : Géraldine Di Mattéo

- le 3 juin 2009 : rencontre avec les commerçants de la zone d'activité Favorable, à Gradignan -pour la Cub : Géraldine Di Mattéo

- le 11 juin 2009 : rencontre avec les élus de l'opposition et des riverains de Villenave d'Ornon - pour la Cub : Géraldine Di Mattéo

### 3. A. 6. Expositions :

Une exposition a été installée dans le hall de l'Hôtel de la communauté urbaine et dans le hall de la mairie d'Eysines en mai 2009.

### 3. A. 7. Communication presse :

Des insertions dans la presse ont été effectuées pour :

- l'annonce des réunions publiques
- le versement de pièces complémentaires par annonces légales dans les deux 2 journaux référencés (Sud-Ouest et Le courrier Français).

### **Insertions 2008 :**

Le 28 Mars 2008 : S.O + Courrier Français – ouverture de la concertation-

Le 22 Mai 2008 : S.O : Réunion Eysines

Le 29 Mai 2008 : S.O : Réunion Le Bouscat

Le 13 Juin 2008 : S.O : Réunions Blanquefort / Mérignac / Gradignan / Villenave d'Ornon

Le 1<sup>er</sup> Juillet 2008 : S.O : Réunions Bègles / Bassens / Bruges / Le Taillan Médoc / Parempuyre / Bordeaux / Carbon-Blanc / Le Haillan / Saint Médard en Jalles  
 Le 18 Septembre : S.O : Réunions Ambarès et Lagrave / Pessac

### **Insertions 2009 :**

**Le 22 Janvier 2009 :** S.O : Réunion Bassens / Pessac / Mérignac / Villenave d'Ornon / Bègles

**Le 06 Février 2009 :** S.O : + Courrier Français : Pièces complémentaires 14 à 17

**Le 19 Février 2009 :** S.O : Réunion Bordeaux

**Le 17 Avril 2009 :** S.O : Réunions Bouscat, Le Haillan, Eysines, Bordeaux, Bruges, Saint Médard, Le Taillan-Médoc, Blanquefort

**Le 30 Avril 2009 :** S.O : Réunions Talence, Floirac Cenon Bordeaux, Talence-Gradignan-Bordeaux, Mérignac, Bègles-Villenave d'Ornon, Ambares-Bassens-Carbon Blanc.

**Le 7 mai 2009 :** S.O : + Courrier Français - pièces complémentaires 18 à 25

**Le 29 mai 2009 :** S.O : + Courrier Français - pièces complémentaires 26 à 30

**Le 5 juin 2009 :** S.O : + Courrier Français - pièces complémentaires 31 à 32

**Le 12 juin 2009 :** S.O : + Courrier Français - avis de clôture

## **4. La méthodologie du bilan**

Après avoir recensé les modalités d'organisation de cette concertation, le présent document fait le bilan des échanges et des contributions de chacun à l'élaboration des projets.

En effet, à l'issue de la période de concertation, la communauté urbaine de Bordeaux a rassemblé l'ensemble des expressions du public (registres, enregistrements des réunions publiques, courriers, messages électroniques) et a procédé à un travail d'analyse tant quantitatif que qualitatif des avis, des questions, remarques, critiques, analyses et suggestions.

Ainsi, ce document présente-t-il les avis formulés par les habitants de l'agglomération de la manière la plus exhaustive afin de répondre à trois objectifs majeurs :

- 1 – Rendre compte de manière fidèle de la participation des citoyens.
- 2 - Constituer un outil d'aide à la décision des élus à partir d'un état des lieux clair et détaillé des différents avis et suggestions, qui permettra à la Communauté urbaine d'arrêter ultérieurement un projet qui prendra en compte les problématiques évoquées lors de la concertation.
- 3 - Informer les habitants de l'agglomération sur le bilan de la concertation et sur ses conclusions et préconisations.

## Développement du réseau de transports en commun Bilan de la concertation

# Extension des lignes de tramway

## 2.1 Ligne A - Mérignac

### 2.2.1 – Synthèse quantitative

#### ➤ Les réunions publiques

Une première réunion publique s'est tenue le samedi 21 juin 2008 à partir de 10 h à la maison des Associations à Mérignac. Elle a réuni environ 80 personnes. Une vingtaine de questions ont été posées.

La seconde réunion publique s'est tenue le 6 février 2009 à partir de 18h30 à la maison des associations à Mérignac.

Elle a réuni environ 100 personnes. Les débats ont porté sur la desserte de l'aéroport et sur l'extension de la ligne A du tramway.

Pour le 1<sup>er</sup> sujet les questions ont porté sur le tracé du TCSP et la bonne desserte des différents quartiers traversés, les tracés des lignes de bus actuelles, le maillage avec la ligne de chemin de fer de ceinture à Arlac.

Sur le second sujet les questions ont concerné essentiellement le tracé et l'impact sur les propriétés.

#### ➤ Les registres

La commune de Mérignac dispose de trois registres situés à la mairie et aux mairies annexes.

Au 29 août 2008, 10 personnes ou associations ont laissé des remarques sur les différents registres.

On trouve quelques propositions de tracés, des demandes pour le parc relais au-delà de la rocade, la réalisation de liaison transversale, de jonction avec l'aéroport.

Au 18 mai 2009 Il y avait au total 15 remarques sur les différents registres.

Les nouvelles observations portent sur le tracé de la ligne de TCSP par l'avenue de la Somme, sa liaison avec Arlac et le chemin de fer de ceinture, le tracé en tramway sur les rues Daudet, Yser, Utrillo, et la circulation au niveau du carrefour de Magudas

Il y avait également 3 remarques sur l'extension de la ligne A dans les registres de Bordeaux, une au Haillan et 10 à Saint-Médard en Jalles. Les observations de Bordeaux et Le Haillan portent sur le choix du terminus (Aéroport, Les Pins, alternative à la ligne D avec un prolongement à St Médard St Médard) et sur le maillage avec le chemin de fer de ceinture.

L'ensemble des remarques sur St Médard porte sur le prolongement de la ligne A à St Médard ou au carrefour des cinq chemins.

➤ Les contributions par voie électronique

Aucune contribution directe n'a été apportée.

On peut noter cependant de nombreuses remarques qui accompagnent le projet de création d'une ligne D à Saint-Médard en Jalles. Peu sont Favorables à un prolongement de la ligne A. En revanche beaucoup de critiques ont été formulées sur l'intérêt de la poursuite de la ligne A jusqu'au carrefour des 5 chemins, et ont mis l'accent sur l'importance de la desserte de Saint-Médard par la ligne D.

➤ Les courriers

Un courrier, en date du 28 mai 2008, a été adressé à Monsieur le Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux par Monsieur le Maire de Mérignac indiquant des tracés préférentiels pour le prolongement de la ligne A, entre le terminus et l'avenue des Frères Robinson.

Un courrier, en date du 22 juillet 2008, a été adressé à Monsieur le Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux par trois membres du collectif citoyen «tramasaintmedard@yahoo.fr» indiquant la réalisation d'une pétition en Faveur du prolongement de la ligne A jusqu'au Cinq Chemins et l'implantation d'un parc relais.

### 2.1.2 – Synthèse thématique

➤ Les observations émises en réunions publiques

#### Avis général sur le projet

*Réunion publique du 21 juin 2008*

Observations	Nombre	argumentaires de la Maîtrise d'Ouvrage
Comment sera alimenté le tramway (APS ou aérien)?	1	Aérien après la place du Général de De Gaulle
Va-t-il y avoir un développement des liaisons radiales? Remise en état de la ligne ferroviaire de ceinture.	1	Etude pour voir s'il est possible, d'améliorer les lignes de bus. Trop tôt pour la ligne de ceinture
Quais trop courts, carrefours saturés.	1	Etude sur l'augmentation de la fréquence pour compenser la sur fréquentation de certains quais. Pour les carrefours le choix est de privilégier les tramways par rapport aux voitures
Pourquoi passer par l'avenue de l'Yser qui vient d'être refaite ?	1	
L'école maternelle de la rue Daudet sera-t-elle maintenue? Les propriétaires des terrains pris pour la construction du tramway seront-ils indemnisés?	1	L'étude déterminera le tracé, des indemnités seront prévues en tant que de besoins.
Favorable à la continuation du tracé vers les	1	



Cinq Chemins. Diverses questions d'urbanisme plus ou moins liées au tramway.		Trop tôt pour les réservations de terrain, les études détermineront les zones concernées par le tramway.
Inquiétude sur les conséquences en terme de circulation dans les lotissements de la création d'un parc relais au delà de la rocade.	1	Les études détermineront les zones concernées par le tramway.
Quelle est la durée des travaux?	1	Début : 2011 - Fin : 2013
Proposition de tracé : monument aux Morts, Pin galant, poste, Hôtel de ville.	1	
Proposition de tracé : Beaumarchais, cours de l'Yser. Utilisation du terminus actuel en remisage Améliorer la sécurisation des connexions tramway / bus.	1	Les études des tracés bus se font régulièrement pour les adapter aux contextes qui peuvent évoluer.
Crainte sur le tracé qui passe trop près des résidences derrière la médiathèque. Y a-t-il une gêne avec la sortie du parking?	1	Des aménagements spécifiques existent, comme à Bordeaux centre. Le tracé sera étudié, des travaux seront peut-être à réaliser.
Suppression de ligne de bus n° 73.	1	L'objectif de la restructuration est d'optimiser les moyens et de desservir le maximum de monde.
Accessibilité de la ligne de bus n° 49.	1	Des améliorations du parc véhicules sont en cours.
Fréquence des lignes de bus n° 72 et 12.	1	Les trajets sont étudiés au mieux, il n'est pas possible d'avoir partout des fréquences élevées tout le temps.
Pourquoi ne pas accentuer l'utilisation du chemin de fer de ceinture? Peu d'évolution des pistes cyclables	1	Des discussions avec les différentes collectivités sont en cours pour l'étude. Pour les pistes cyclables, la Cub réalise régulièrement des aménagements
Pourquoi la zone des sociétés aéronautiques n'est elle pas mieux desservie par les transports en commun?	1	La desserte existe mais est peu fréquentée.
La ligne de bus n° 50 sera-t-elle supprimée avec la création du tramway?	1	La restructuration du réseau bus sera étudiée après la création du tramway.
La tarification unique sera-t-elle maintenue avec l'allongement des lignes?	1	Une étude est en cours avec le Conseil Général et le Conseil Régional sur une inter-opérabilité des différents tarifs et réseaux avec la tarification unique préférentiellement.
Question sur le tracé de la ligne de bus n° 35	1	

*Réunion publique du 6 février 2009*

<b>Observations</b>	<b>Nombre</b>	<b>argumentaires de la Maîtrise d'Ouvrage</b>
Impact du tracé sur propriété rue Brel	1	Le tracé n'est pas choisi. Les études d'insertion ultérieures préciseront les impacts sur les propriétés.
Proposition de tracé par la rue Coty évitant les travaux en centre ville	1	L'objectif du tramway est de desservir les endroits où il y a de la population ou des services.
Utilité du franchissement de la rocade - Impact	2	Les études sont en cours.

du projet sur la circulation dans le carrefour Magudas		Les avantages et inconvénients sont pesés. Un intérêt est de toucher les habitants des communes de St Médard, Le Haillan. Desserte de l'Aéroparc.
Pourquoi avoir fait des travaux sur Yser avant de connaître le tracé du tramway	1	Le passage sur Yser n'est qu'une des nombreuses variantes. Les travaux réalisés permettent une amélioration de la circulation actuelle et autorisent le tramway.
Impact du projet sur le 13 ave Charles de Gaulle - expropriations	1	Etudes préliminaires en cours. Les expropriations ne sont pas encore d'actualité.

➤ Les observations écrites (courriers – registres – mails)

**Avis général sur le projet**

<b>Observations dans les registres</b>	<b>Nombre</b>	<b>Commentaires de la Maîtrise d'Ouvrage</b>
Préférence sur le tracé pour desservir les logements de la cité des Pins au détriment de celui vers l'aéroport.	1	L'étude du Maître d'Oeuvre part sur une desserte tramway vers la cité des Pins. Une autre étude est en cours pour l'aéroport. Aucune priorité de financement n'existe.
Proposition de tracé vers la cité des Pins.	1	Le Maître d'Oeuvre étudiera les avantages et inconvénients des différents tracés possibles.
Regret que l'avenue de l'Yser puisse être démolie alors que les travaux viennent d'être achevés.	1	
Favorable au projet d'extension de la ligne au-delà de la cité des Pins avec la création d'un parc relais.	1	Le Maître d'Oeuvre étudiera les différents tracés et implantation du parc relais possibles.
Attention à l'implantation du parc relais pour la saturation de la circulation dans le secteur.	2	
Proposition de tracé en passant devant la Vieille Eglise, en abandonnant le terminus actuel.	2	
Demande de création de parcs relais sur les communes de Eysines, St Médard, et navette entre ces parcs relais et le terminus de l'extension pour désengorger les routes.	1	
Regret que les liaisons ne soient tournées que vers Bordeaux et pas sur des liaisons transversales.	1	
Demande de création de pôle intermodal avec la voie de ceinture de chemin de fer SNCF et les bus sur les gares d'Arlac et Caudéran.	1	
Critique du projet de voirie l'avenue de l'Yser et regrets que les travaux du tramway aient à	1	

casser la voie.  Crainte sur la facilité de passage du tramway et l'accès au parking souterrain. Proposition de tracé par la rue Joliot Curie ou Roland Dargeles.	1	
Proposition d'amélioration du réseau bus coûtant moins cher plutôt que de réalisation du tramway.	1	
Demande de création de couloirs bus et de l'amélioration des transports en commun (horaires, informations à l'utilisateur).  Demande de liaison transversale. Utilisation du chemin de fer de ceinture avec interconnexion avec les bus et tramways  Cadencement des liaisons avec le Médoc, l'océan.  Demande de création d'une commission des usagers.	1  2  1  1	
Critique de l'intérêt de l'extension de la ligne vers les Pins.  Demande de mise en place d'une ligne structurante depuis le terminus tram vers les zones industrielles de Mérignac et l'aéroport.	1  1	
Critique de l'équilibre de la présentation de l'importance des tracés vers les Pins et vers l'aéroport, l'aéroport devant être prioritaire.  Critique de multiplicité des courbes du tracé risquant de pénaliser l'usage des transports en commun. Crainte sur le tarif unique.  Critique de la démarche de la concertation aux choix «déjà faits».	1  1  1  1	
Étonnement de voir la desserte de Capeyron par les Corridors Q1 et 2 plutôt que depuis Mérignac centre.  Regret que Q1 entraîne la suppression de la ligne de bus n° 16.  Demande d'étude de la liaison tramway vers Eysines via Capeyron.	1  1  1	
Souhait de voir le prolongement de la ligne C vers le lac pour éviter de multiples changements	1	Le prolongement de la ligne C fait parti des extensions votées par la CUB

Proposition d'emprunter l'avenue de la somme plutôt que Kennedy pour le TCSP vers l'aéroport pour une meilleure desserte de la population des commerces et du travail	1	
Nécessité d'améliorer le franchissement de la rocade pour les cyclistes	1	
Proposition de mettre sur la rue Daudet seulement 1 voie de tram et 1 voie de circulation automobile pour plus de sécurité pour les piétons	1	Les études détermineront l'insertion à prendre en compte sur Daudet en fonction de nombreux critères dont ceux évoqués.
Préférence pour les tracés par Yser et Utrillo. Crainte de la détérioration des conditions de circulation par Magudas. Proposition de desserte du centre commercial Carrefour en tramway	1	
Avis Favorable à l'extension par Tassigny et sans ouvrage neuf.	1	
Demande de raccordement de la liaison vers l'aéroport au site multimodal d'Arlac et notamment la future gare TER.	1	
Prolongement de la ligne A à St Médard en Jalles ou jusqu'au carrefour des 5 chemins en attendant la ligne D	11	
Avis Favorable aux extensions vers l'aéroport et les Pins	2	

<b>Observations dans les courriers</b>	<b>Nombre</b>	<b>Commentaires de la Maîtrise d'Ouvrage</b>
Présentation de plusieurs tracés au départ du terminus jusqu'à l'avenue des Frères Robinson.	1	Avec l'évolution du centre ville de Mérignac (médiathèque,..) le tracé initial semble difficile, le Maître d'Oeuvre étudiera les nouvelles possibilités de tracé.
Crainte sur l'aboutissement de la Ligne D à Saint Médard en Jalles. Besoin de transports en commun en quantité suffisante. Proposition d'un prolongement de la ligne A jusqu'au carrefour des Cinq Chemins et création d'un parc relais.	1	

### 2.1.3 – Synthèse des orientations du public

Les principaux thèmes issus des différents débats et expressions du public sont au nombre de cinq. Ils portent sur :

#### *Le tracé des lignes de bus*

Les remarques portent sur les suppressions de lignes ou d'arrêts, ainsi que sur des demandes d'amélioration des dessertes.

Une restructuration a accompagné la mise en service du tramway à Mérignac. Il en sera de même pour l'extension. Le réseau de bus est actuellement défini pour répondre au mieux à la

demande dans des conditions économiques acceptables, ce qui conduit à des choix en terme de tracés de ligne et d'arrêts.

#### *Le tracé du tramway*

De nombreuses remarques ont été formulées, de nombreux avis donnés, tant sur le choix du tracé par telle ou telle rue, que sur les impacts sur les propriétés et les conditions d'indemnisation. L'accueil au tramway a été plutôt Favorable.

Il a été demandé au bureau d'études d'examiner les différentes remarques exprimées lors de la réalisation des études du projet.

#### *L'impact sur la circulation*

De nombreuses craintes portent sur l'aggravation des conditions de circulation automobiles, tant pour les riverains que pour des usagers en transit, dans des carrefours déjà surchargés.

Des études de circulation sont menées afin d'évaluer les impacts du tramway. Différentes solutions sont envisagées pour les minimiser.

#### *L'extension du tramway vers les communes avoisinantes*

Des avis contradictoires ont été émis sur les liaisons au-delà du terminus projeté vers les communes de St Médard en Jalles ou Le Haillan, mettant en lumière tous les besoins de ce secteur d'une desserte en transport en commun de qualité et en quantité satisfaisante.

#### *Les liaisons transversales*

Beaucoup d'observations ont porté sur les besoins des habitants de liaisons transversales qui relient les communes périphériques entre-elles. Les idées concernent tant des liaisons en bus que la complémentarité avec le TER grâce à la ligne de chemin de fer de ceinture. Une attente forte s'exprime sur l'intermodalité : tarifs, dessertes, correspondances, complémentarité.

## Développement du réseau de transports en commun Bilan de la concertation

### **2.2 Ligne B- nord Bordeaux - Claveau ;**

#### ➤ Les réunions publiques :

Au cours de celle du 15 juillet 2008 (présentation du projet d'extension) aucune question n'a été posée.

Il faut dire qu'il n'y a pas de variantes possibles pour cette extension de 800 m de long, n'ajoutant qu'une seule station.

Au cours de la réunion publique du 19 février 2009, l'intérêt de la desserte de la zone d'activités a été présenté par l'association des entreprises du Parc d'activité de Bordeaux Nord. Cette zone comprend 120 entreprises employant de l'ordre de 1800 personnes.

De nombreux employés utilisent les transports en commun, un nombre important de poids lourds livre chaque jour pour les entreprises, les conserveries de gros et les fournisseurs de pièces.

#### ➤ Les registres et site internet.

Cette extension n'a pas soulevé de question particulière mais a permis de mesurer l'intérêt pour les salariés de la zone d'activités de Bordeaux nord, de pouvoir bénéficier d'un accès « au plus près » de leur travail.

A noter la contribution N° 251 du registre électronique lacub.com :

« il paraîtrait judicieux de différer la réalisation du prolongement de la ligne B nord, pour allonger la ligne D jusqu'au chemin de fer de ceinture »

## Développement du réseau de transports en commun Bilan de la concertation

### 2.3 Ligne B su - Pessac

#### 2.3.1 Synthèse quantitative

##### 1 – Mise en œuvre de la concertation

La concertation s'est effectuée au travers de trois réunions publiques, de registres déposés en mairies et à la CUB, ainsi que par voie électronique sur le site de la Cub.

##### ➤ Les réunions publiques :

Deux réunions publiques ont été organisées les 10 octobre 2008 et 5 février 2009, réunissant chacune près de 300 personnes, ainsi qu'une réunion sous forme de commission extra communale orientée vers les associations communales (30 personnes).

##### ➤ Les registres

Des registres ont été déposés dans les 27 mairies de la Cub, ainsi qu'un à l'Hôtel de la Communauté.

##### ➤ Les contributions par voie électronique

Un site «concertation» était ouvert sur le site de la Communauté.

##### ➤ Les courriers

Un courrier adressé à la mairie de Pessac était aussi annexé au registre.  
Un courrier émanant de la Ville de Pessac a été pris en considération hors concertation.

#### 2.3.2 -Synthèse thématique

##### ➤ Les observations émises en réunions publiques

#### **Avis général sur le projet**

##### *Réunion publique du 10 octobre 2008*

#### **18 interventions**

<b>Sujets ou Questions</b>	<b>Nombre</b>	<b>Commentaires MOA/MOE</b>
Augmentation des fréquences des Trains venant d'Arcachon-	1	Cadencement mis en place
Réhabilitation de la gare de la Médoquine	1	Difficile

Demande de prise en compte des quartiers Alouette, Cap de Bos, Magonty et Toctoucau dans le schéma directeur les TCSP et intermodalités	1	Noté
Demande d'allongement des rames	1	Difficilement réalisable
Demande un dispositif d'accueil des vélos dans le tram	1	Déjà possible
Demande de desserte de Bersol, Macédo Haut-Livrac Réhabiliter la voie de ceinture. Voie de ceinture RD/ RG par passerelle G. Eiffel	2 2 2 2 1	En étude
Rajouter des lignes de bus entre Toctoucau et Pessac-centre	3	Restructuration réseau bus à venir
Extension des parcs relais existant et création de nouveaux?	1	En étude
Demande de réorganisation du réseau Bus	2	Restructuration réseau bus à venir
Demande création d'une boucle Tramway entre Bersol et les Hôpitaux	1	
Voie double ou unique?	1	En étude
Demande d'amélioration du tram existant : compostage, SF, fermetures portières..	1	Déléataire
Raccorder ligne B et ligne A via le parc du Bourgailh et l'aéroport	2	Hors programme
Attention à la saturation de la rue du Haut Lévêque	1	
Extension jusqu'à maison de retraite "Provinces" (Tram ou Bus) S. Bernard	1	Hors programme
Quel est le tracé retenu... ?	1	En étude
Mettre station vélos sur les stations Tramway	1	En étude

Réunion publique du 5 février 2009

**16 interventions**

Sujets ou Questions	Nombre	Commentaires MOA/MOE
Demande de desserte de Bersol, Macedo Haut-Livrac Gare de l'Alouette	2 1 1 2	En étude
Passage sous la rocade ?	2	En étude
Quel impact sur l'habitat	2	
Une ou deux voies ?	1	En étude
Quel cadencement ?	1	
Vélos :		
Demande : Aménagement des ronds-points et Pouvoir couper la voie en T à G	1 1	
Ligne bus structurante pour le Monteil	1	Hors programme
Demande passage par Gutenberg	1	
Enquête Domicile/travail sur Bersol ?	1	
Parc Relais : Où ?	1	En étude



Pourquoi pas sur X. Arnozan ?	1	
Mal placés.	1	
Parc Relais centre : quand ?	1	En service.
Projet de desserte des « Echoppes » ?	1	Hors programme

### Réunion Extra Communale du 21 janvier 2009

#### **8 interventions**

Non au projet « en étoile »	2	
Demande desserte zones d'activités plutôt que résidentielles	1	
Contre desserte Hôpitaux- Plutôt Bersol	1	
Avis du futur exploitant sur ce projet ?	1	
Demande desserte aéroport	2	
Gazinet/Toctoucau : revoir la desserte	1	
Terminus à Macédo	4	Étude de faisabilité réalisée
Demande Agrandissement des rames	1	
Demande augmentation des fréquences	1	
Demande des jonctions de lignes ( ?)	1	
Demande de parcs relais près des échangeurs	1	
Demande passage par Bersol	2	

#### ➤ Les observations écrites (registres)

#### **35 contributions**

Observations dans les registres	Nombre	Commentaires de la Maîtrise d'Ouvrage
Pour le tracé L1	7	
Contre le tracé L1	1	
Pour tracé L1.5	1	
Suivant ligne 44	1	
Demande extension à Macédo/Cazalet	7	Étude de faisabilité réalisée
Demande desserte aéroport	3	
Mailler lignes A/B	5	
Desserte Bersol	2	
Demande liaison Cazalet/Pessac centre	1	
Demande liaison gare Alouette/Pessac centre	4	
Demande extension vers S. Bernard	1	
Demande liaison Pessac centre/Bersol	1	
Demande liaison Fontaine d'Arlac/Aéroport	1	
Intermodalité avec Gare Alouette	2	
Demande de parcs relais proche rocade	3	
Demande de parcs relais proche Pessac centre	1	
Demande de parcs relais proche Toctoucau	2	
Demande de parcs relais Av de Canejan	1	
Aménagement d'un pôle intermodal	1	
Nombre de voies :		
1	1	
2	1	

Ouvrage d'art P. Inférieur Place Alouette	4	
Ouvrage d'art P. Inférieur Gare Alouette	1	
Création d'un système de prêt de vélos	1	
Demande que pistes cyclables passent hors tracé du tramway	1	
Attention impact circulation dans Bersol	1	
Attention impact sur les maisons	1	
Pas d'élargissement des voies	15+3	
<b>Observations annexes</b>		
Demande desserte Cimetière Intercommunal		
Demande liaison direct Cap de Bos /Bordeaux	1	
Demande plateforme de livraison à Pessac centre	1	
Demande liaison tram/train de Pessac centre	1	
Créer un 2 <sup>ème</sup> garage rive gauche	1	
Propose rames à 2 étages	1	
Proposition personnelle de projet de tram /train	1	
Généralités sur tout le projet et suggestions	1	
Analyse personnelle et étude d'un projet 3 <sup>o</sup> phase	1	
Demande concordance des lignes avec abris voyageurs (?)	1	
25 questions sur l'environnement du projet	2	
Etudier desserte de Toctoucau Bus/Train	2	

➤ Les observations écrites (Internet)

### 13 contributions

Observations dans les registres	Nombre	Commentaires de la Maîtrise d'Ouvrage
Pour le tracé L1	1	
Boucle tram dans Bersol /Gutenberg	1	
Demande extension à Macedo/Cazalet	3	
Demande desserte aéroport	1	
Mailler ligne A/B	1	
Tracé suivant ligne 44	1	
Station au nord du pont SNCF	1	
Demande de Bus Bersol/Aéroport	1	
Demande de parcs relais proches de la rocade	1	
Demande de parcs relais proches Gares	1	
Demande de parcs relais proches Macédo/Bourgail	1	
Nombre de voies :		
2 Jusqu'à la Rocade	1	
1 après la rocade		
Voie unique	1	
Ouvrage d'art Pont. Inférieur Place Alouette	1	
Ouvrage d'art s/rocade élargi pour piétons et vélos	1	

Demande que pistes cyclables passent en bas du pont du haut Lévêque	1	
Demande des PR végétalisés	1	
Contestation sur largeur de Canéjan 14m et non 24m	1	
Pas de voiture+vélos sur chaussées <à 4m	1	
<b>Observations annexes</b>		
Avis sur ligne D etE sur Boulevard	1	
Contre le Tramway	1	
Non au «Tout vélo»	1	
Commande de 6 rames supplémentaires	1	
Pas de services partiels	1	
Supprimer les places assises dans le tram	1	
Demande liaison Bus Campus/Victoire/St Jean	1	
Boucle Bus dans Bersol	1	
25 questions sur l'environnement du projet	2	
Etudier desserte de Toctoucau Bus/Train	2	

### 3 – Synthèse des orientations du public :

- Accord sur le tracé L1
- Aller jusqu'à Macédo
- Restructuration des réseaux Bus

## Développement du réseau de transports en commun Bilan de la concertation

### 2.4 Ligne C Nord Bordeaux / Parc des expositions

#### 1 – Mise en œuvre de la concertation

Cette extension de la ligne C Nord a particulièrement mobilisé le Président et les entreprises du «Club des Entreprises de Bordeaux Lac» qui ont adressé des lettres au Président de la Cub :

- Deux lettres du Club des Entreprises, une lettre du Casino Barrière, de la CAF (650 salariés, et 300 visiteurs/jour),
- deux lettres de la CRAMA (1000 salariés, 500 visiteurs/semaine, 1 800 personnes par an pour le CRFA hébergé par la CRAMA , 80 personne/jour, de la DRSM, et 500 personnes/an en formation)
- une lettre de ISIS, de ICADE, et de IMOP.

Ces lettres soulignent l'intérêt que ces entreprises portent à ce projet :

- Choisisant d'un commun accord le tracé bord Lac avec construction d'un pont franchissant la rocade en parallèle au pont routier actuel.

- et demandant avec insistance à la Cub de prolonger l'extension prévue sur l'avenue de la Jallère, avec création d'une station desservant le grand nombre d'emplois que représentent les entreprises situées avenue de la Jallère et avenue du Vergne (CEAPC, GAN, CDC, DOMOFRANCE, CRAMA, POLE EMPLOI...) dont certains sont fréquentées par une population parfois âgée et handicapée, utilisant les transports en commun.

#### Amélioration du projet par la concertation :

La création des garages ateliers de la ligne C pourrait être envisagée avenue de la Jallère.

Dans ce cadre, il conviendra d'examiner la possibilité de créer une station supplémentaire vers la CRAMA.

Par ailleurs, la création d'un nouveau franchissement de la rocade pourrait intégrer la possibilité de réaliser une liaison entre les pistes cyclables situées de part et d'autre de cette voie routière.

## Développement du réseau de transports en commun Bilan de la concertation

### 2.5. Ligne C Sud - Bègles

#### 2.5.1 – Mise en œuvre de la concertation

##### ➤ Les réunions publiques

La réunion publique de la concertation s'est tenue le 3 juillet 2008 à 18h au cinéma «Le Festival». Le public était composé de 50 personnes environ. Des membres du comité de pilotage et des représentants des collectivités étaient présents.

	Noms	Organismes et fonctions
Représentants des collectivités	M. Noël Mamère	Maire de Bègles
	M. Michel Mercier	Adjoint au Maire de Bègles
	M. Gérard Chausset	Vice-Président de la CUB, en charge des transports de demain
Représentants équipe transports de demain	M. Etienne Lhomet	Directeur de la mission tramway
	M. Philippe Müller	Directeur des déplacements urbains
	M. Serge Chauveau	Chargé d'opération, mission tramway

Déroulement de la réunion :

- M. Noël Mamère, Maire de Bègles, accueille les participants et fait une présentation générale de la réunion sur les transports de demain.
- MM. Etienne Lhomet et Serge Chauveau présentent le diaporama de l'étude de faisabilité de 2004, support de la concertation.
- Présentation des propositions de la mairie.
- Questions du public.

La deuxième réunion publique de la concertation s'est tenue le 12 février 2009 à 18h salle J. Lurçat à Bègles. Le public était composé de 60 personnes environ. Des membres de l'équipe tramway et des représentants des collectivités étaient présents.

	Noms	Organismes et fonctions
Représentants des	M. Michel Mercier	Adjoint au Maire de Bègles
	M. Clément Rossignol	Vice-Président de la CUB,

collectivités		déplacement doux, mobilités alternatives ; Elus ville de Bègles
	M. Gérard Chausset	Vice-Président de la Cub, en charge des transports de demain
Représentants transports de demain	M. Etienne Lhomet	Directeur de la mission tramway
	M. Serge Chauveau	Chargé d'opération mission tramway
	Mme Géraldine Di Mattéo	Centre d'études et développement
	M. Henri Vergnaux	Directeur Systra. (Maître d'œuvre du projet)

Déroulement de la réunion :

- Ville de Bègles- M. Rossignol : accueil et présentation.
- M. Chausset : Présentation des objectifs communautaires des déplacements tous modes. Planning et synthèse de la concertation en cours.
- Géraldine Di Mattéo : présentation des études TCSP en cours (diagnostic) de l'agglomération et plus particulièrement Terre Sud – Pont de la Maye.
- Henri Vergnaux - (Systra) : Présentation réseaux 3<sup>ème</sup> phase et notamment Bègles. Analyse multicritère sur les variantes de tracés Bègles.
- Questions du public.

➤ Les registres

Huit observations ont été inscrites dans le registre déposé à la mairie de Bègles :

- 3 observations concernent uniquement le Projet Tramway,
- 2 observations le tramway et le TCSP route de Toulouse,
- 1 observation concerne le projet Tramway et les projets de la ville de Bègles,
- 1 remarque sur le transport à l'échelle de la CUB,
- 1 remarque concerne l'intermodalité tram/ bus / train au Dorat.

➤ Les contributions par voie électronique

10 observations :

- 5 concernant le fonctionnement des lignes de Bus du secteur.
- 1 observation demandant la création d'un métro Aréna/ gare st Jean / Place de la victoire.
- 4 observations concernant réellement le tramway et la cohabitation avec les autres modes.

➤ Les courriers

Un seul courrier concernant le TCSP de Villenave d'Ornon et non la desserte tramway de Bègles a été adressé à la mairie de Bègles (une proposition route de Toulouse).

2.5.2. *Synthèse qualitative*

➤ Les observations émises en réunion publique.

**Avis général sur le projet**

**Réunion publique du 03 juillet 2008**

Observations	Nombre	Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage
Mauvaise communication concernant la date de cette réunion. Certains riverains n'ont rien reçu.	1	
Est-il prévu de mettre des navettes pour desservir les zones d'activités depuis les stations ?	1	Une restructuration du réseau est étudiée lorsqu'un projet Tramway est en cours.
Comment seront les aménagements des pistes cyclables en parallèle des Transports en commun en sites propres ?	1	Sur la 1 <sup>re</sup> et la 2 <sup>e</sup> phase, il y a des dysfonctionnements à ne pas reproduire. Il n'est pas indispensable de mettre des pistes cyclables sur les axes empruntés par le tramway.
Quel est le poids financier de ce projet ? Quelle va être l'évolution des tarifications ?	1	L'investissement d'un mode de transport écologique est nécessaire, vu la conjoncture actuelle. Le budget sera un élément dans le choix du mode de transport et des axes empruntés. Il est prévu un budget de 412 millions d'euros pour le projet de la 3 <sup>e</sup> phase des transports en commun en site propre. On réduit les coûts de 40% par rapport aux 2 premières phases. Il subsiste une inquiétude concernant l'apport que versera l'Etat. Pour pallier ce problème, soit la CUB trouve d'autres financeurs, soit la CUB réduit les déficits sur les transports actuels.
Pourquoi ne pas repousser les flux automobiles ?	1	Supprimer la voiture est impossible, mais il faut en diminuer le flux.
Le projet de Transport en commun en site propre signifie-t-il du tramway, ou du bus ?	1	Le projet propose du tramway jusqu'au lycée Terre Sud, après cette zone, il reste à définir si on met en place un tramway ou un bus en site propre. C'est le but de la concertation.
Y a-t-il un projet de tracé vers le centre commercial « Rives d'Arcins » ?	1	La Ligne 2 dessert actuellement cette zone. Elle sera revue lorsque le tramway sera mis en service. Le problème de cette ligne est qu'elle est sous fréquentée.
Il y a une sur fréquentation du tramway à	1	Sur la Ligne C, il y a deux modèles de

certaines heures et sur certains axes. Ce phénomène ne dissuade-t-il pas les usagers potentiels. Pourquoi la Ligne C est-elle dotée de rames courtes ?		rames (rames longues lors des fortes affluences). Il est envisagé de ne mettre que des rames longues et d'augmenter les cadences de circulation.
Route de Toulouse, si le projet sur Bègles se fait en élargissant la voirie, quel sera le choix de la commune de Villenave d'Ornon ? Que vont devenir les commerces en place ?	1	Il faut créer un effet tramway qui booste le commerce de proximité.
Incompréhension du devenir des terrains côté Garonne, ceci paraît important pour connaître le projet route de Toulouse.	1	Il faut canaliser et hiérarchiser les flux, les axes et inclure les transports en commun. On peut reprofiler la route de Toulouse, voire créer un site banalisé.
Est-il envisagé un doublement de la largeur de la route de Toulouse ?	1	Rien n'est décidé à l'heure actuelle. Ceci est une proposition faite par la mairie de Bègles.
Des pistes cyclables sont-elles prévues sur la route de Toulouse ?	1	Le projet n'est pas encore défini puisque nous sommes en concertation. Les pistes cyclables ne suivent pas forcément les axes des transports en commun, mais les voies pertinentes.

### Propositions

<b>Observations de la mairie</b>	<b>Nombre</b>	<b>Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage</b>
Un transport en commun en site propre sur les boulevards.	1	
Après le lycée, la mairie souhaiterait un tramway jusqu'à la Rocade.	1	
Monsieur le Maire souhaiterait une ligne de bus reliant Bègles à la gare Saint-Jean en passant par la rue Amédée Saint-Germain.	1	
Proposition des emplacements des stations, dont une éloignée de la gare de Bègles, mais qui pourrait desservir les cités du « Dorat ».	1	
Concernant la route de Toulouse, la mairie propose un élargissement de la voirie, côté Bègles.	1	
La mairie est réservée quant aux emplacements des parcs relais proposés par la CUB. Notamment, elle souhaiterait un renforcement de la Ligne 24, plutôt qu'un parc relais près du lycée. Mais elle est Favorable à une implantation extra rocade.	1	
Amélioration de la desserte ferroviaire.	1	



<b>Observations du public</b>	<b>Nombre</b>	<b>Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage</b>
Concernant l'implantation des parcs relais, même proposition que celle de la mairie.	1	Un parc relais à proximité des «Rives d'Arcins» s'il est aménagé correctement (en modelant les flux de circulation automobile), permettrait une meilleure desserte de la gare Saint-Jean.

### Réunion publique du 12 février 2009

<b>Observations</b>	<b>Nombre</b>	<b>Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage ou de la maîtrise d'oeuvre</b>
Quel est le terminal envisagé : Le Dorat ? Terre Sud?	1	Le terminus de la 3 <sup>ème</sup> phase est prévu au droit du carrefour, route de Toulouse/ Alexis Labro.
Les stations sont-elles justement réparties?	2	Les stations sont implantées en fonction des fréquentations potentielles et avec donc des inters- distances un peu supérieures à la deuxième phase.
Doit-on détruire certaines maisons et quand ?	1	La définition du tracé ne permet pas de définir les insertions et donc de connaître les impacts fonciers. Étapes ultérieures du projet.
Favorable au tracé présenté	1	RAS
Ne pas reproduire les aménagements cyclables de Talence.	1	La sensibilisation au développement du déplacement des vélos est croissante. La 2 <sup>ème</sup> phase a déjà amélioré les aménagements cyclables. La 3 <sup>ème</sup> phase va encore accroître le traitement en Faveur des déplacements doux.
Le tramway passera-t-il rue Alexis Labro malgré les aménagements récemment réalisés?	1	Les travaux réalisés étaient une mise en sécurité de la piste cyclable (2008). Ils ne remettent pas en cause le projet rue Alexis Labro prévu en 2013.
Y aura-t-il des parcs relais à Bègles et où?	1	Recherche foncière en cours et notamment sur le terrain RFF. Nous recherchons également à proximité du terminus Terre Sud
Mauvaise communication concernant l'organisation de cette réunion	1	
Confusion entre les phases tramway et TCSP	1	La 2 <sup>ème</sup> phase tramway s'arrête à Terre Neuve. Le TCSP Bus devrait assurer la continuité jusqu'au stade Moga. Le TCSP Bus est abandonné pour le tramway 3 <sup>ème</sup> phase jusqu'à Terre Sud.

## Propositions

<b>Observations de la mairie</b>	<b>Nombre</b>	<b>Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage</b>
Souhaite un réseau de Bus plus performant	1	
Souhaite le développement du tramway	1	
Le tramway doit aller jusqu'à la rocade le plus rapidement possible avec la création d'un grand parc relais.	1	
Réaliser six stations et non cinq	1	
Prévoir une liaison Bus vers le campus et donc un pôle d'échanges Bus/Tram	1	
<b>Observations du public</b>	<b>Nombre</b>	<b>Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage</b>
Ne pas réduire ni le nombre de stations ni les fréquences de passage des tramways. Les stations chantier moderne et rue des frères Moga sont-elles judicieusement implantées.	2	Les stations sont implantées en fonction des fréquentations potentielles et donc avec des inter distances un peu supérieures en moyenne à la 2 <sup>ème</sup> phase. La fréquence de passage sera adaptée à la fréquentation avec la mise en place de services partiels. Ce qui implique une augmentation de la fréquence dans l'hyper centre et un cadencement minuté sur les tronçons moins chargés (ex : 17412, 17422, 17432)
Supprimer une voie de circulation rue des frères Moga afin de ne pas pénaliser les autres modes de déplacement	1	C'est une éventualité à envisager dans les études à venir. Dans le cas où des fonctionnalités disparaissent rue des Frères Moga, elles seront alors rétablies par ailleurs.
Demande l'étude d'un Bus-way (moins coûteux) pour la route de Toulouse	1	Le mode de déplacement du TCSP route de Toulouse n'est pas encore défini.
Prendre des contacts avec RFF afin d'optimiser le fonctionnement du futur pôle d'échanges. Impact LGV ?	2	Contact en cours afin d'intégrer le projet LGV. Un déplacement de la gare permettra un meilleur échange tram/train.
Organiser les livraisons des entreprises en phase travaux et définitives.	1	Le travail avec les entreprises et notamment le maintien des accès est important pour le bon déroulement du chantier.
Souhaite le maintien des lignes Bus 34 et 41 vers le campus et le CHR. Elles sont en correspondance avec d'autres lignes tramway	1	En fonction du déroulement de la délégation du service public. Dans l'objectif de créer des lignes structurantes attractives.

➤ Les registres

**Avis général sur le projet**

<b>Favorable au projet Tramway</b>	<b>Nombre</b>	<b>Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage</b>
En accord avec l'analyse urbaine de l'étude de faisabilité de 2004. Mais Favorable à l'option F1.	1	
Favorable au tracé F2 en privilégiant la réalisation des pistes cyclables.	1	
<b>Avis indéterminés</b>	<b>Nombre</b>	<b>Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage</b>
Souhaitent être consultés sur l'évolution du projet (information des habitants, des riverains si possible par courrier).	3	D'autres réunions, à l'initiative de la CUB, sont prévues pour informer sur l'évolution du projet. En revanche, les invitations sont à l'initiative des villes.

**Propositions**

<b>Observations</b>	<b>Nombre</b>	<b>Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage</b>
L'étude de faisabilité montre de fortes difficultés de cohabitation entre le TCSP et la voiture sur la partie sud d'Alexis Labro. Pourquoi ne pas supprimer définitivement la voiture sur cet axe (sauf riverains) puisque le TCSP est fait pour repousser les flux automobiles?	1	Alexis Labro est un axe de desserte important, le condamner aux véhicules légers aurait pour effet de répartir le trafic sur les voies de quartiers adjacentes.
Privilégier systématiquement les pistes cyclables au détriment des véhicules automobiles.	1	Les études Tramway à venir vont privilégier le déplacement des modes doux (tramway et vélo). Ce n'est pas pour cela que nous devons négliger le déplacement des voitures.
Le bouclage du TCSP par les boulevards est indispensable pour assurer une bonne politique de transport en commun. Si une salle de spectacle est réalisée à Floirac, il est indispensable de prévoir un transport en commun. A Bordeaux, l'arrêt du tramway doit être au niveau du parc floral et des antennes sportives (accès loisirs en famille).	1	L'étude de faisabilité 2004 «support des travaux programmés Tramway + TCSP (2015-2017)» n'intègre pas ces propositions. En revanche, elles sont avec d'autres propositions, des orientations à l'étude au niveau communautaire.
Un riverain propose la valorisation d'un parking qui est le long de	2	Ce projet a été définitivement abandonné au profit du tramway

l'itinéraire TCSP Phase 2 (Ambroise Croizat - Stade Moga), prévu initialement en site propre Bus. Un autre riverain s'interroge pour son garage.		(horizon 2015). De nouveaux plans seront établis par les maîtres d'œuvres chargés des études.
Demande une étude d'impact et prévisions plus complètes sur le quartier traversé par la route de Toulouse. Faire passer le tramway route de Toulouse en élargissant celle-ci. Mais à condition de recréer les commerces, plus les logements en limite de cette voie.	2	Voir conclusion partielle.
<b>Observations</b>	<b>Nombre</b>	
Réaliser le profil en travers en deux temps. Pour maintenir toutes les fonctionnalités déplacements, repousser le front des commerces.	1	

➤ Les contributions par voies électroniques

**Avis général sur le projet**

	Nombre	
Dysfonctionnement réseau Bus et notamment des Bus 2 et 25.	4	
Opposant au tramway trop lent et souvent en panne	1	
Automobiliste lassé par les vélos et les aménagements dont ils bénéficient.	1	
Attention à la culture du rabattement qui a entraîné des détériorations des lignes de Bus	1	
Satisfait des nouveaux bus de la ligne 51	1	

**Propositions**

	Nombre	
Création d'une ligne de métro entre la future salle Aréna jusqu'à la place de la Victoire en passant par la gare st Jean.	1	
Prohiber les voies routières parallèles au tramway inférieur à 4 mètres et les	1	

traiter en zone 30 avec les pictogrammes rappelant que ce sont des itinéraires cyclables.		
Préserver les itinéraires cyclables existant même pendant les travaux (déviation correctement revêtue et jalonnée).	1	
Maintenir de bonne fréquence à Bègles en bout de ligne.	1	
Oui au Tram jusqu'à la route de Toulouse, mais prévoir un Bus-way jusqu'à la place de la Victoire.	1	
Prévoir un parking à Géant Casino et non au Dorat à Bègles, afin d'arrêter le plus tôt possible le flux de voitures.	1	

### 2.5.3 – Bilan des observations- Synthèse thématique

#### *. Synthèses des orientations du public*

Les propositions concernant les aménagements cyclables démontrent l'intérêt croissant pour ce mode de déplacement. La 3<sup>ème</sup> phase du tramway doit donc améliorer le réseau dans le but d'accroître encore la répartition en Faveur des déplacements doux.

Concrètement, il n'est plus envisageable de réaliser des voies étroites où les voitures ne peuvent pas doubler les cycles. De même, le déroulement du chantier doit maintenir la fonctionnalité de ces aménagements cyclables.

Le tracé du tramway proposé ne fait pas débat ; il semble logique à l'amélioration de la desserte du territoire.

Cependant, certains demandent le prolongement du tramway dans Villenave d'Ornon, jusqu'à la rocade et ce, le plus rapidement. L'objectif est de stopper l'afflux des véhicules le plus en amont possible, avec la réalisation d'un grand parc relais, et donc de limiter la production des gaz à effets de serre.

D'autres s'opposent à la suppression des commerces.

Enfin, il y a également une demande pour aller de Villenave à Bordeaux Victoire, en TCSP via la route de Toulouse.

Si dans une phase ultérieure, il y a prolongement du tramway route de Toulouse, il faudrait donc y préserver la faisabilité d'un TCSP.

Le réseau Bus fait l'objet de nombreuses critiques.

Les tracés actuels et les fréquences sont à améliorer. Le réseau Bus doit être encore plus complémentaire du tramway. Pour améliorer son efficacité et donc son attractivité, il faudra peut être investir dans des aménagements de voiries afin d'augmenter le linéaire de TCSP.

Développement du réseau de transports en commun  
Bilan de la concertation

### 3 Desserte du Quadrant Nord-Ouest

#### ○ 3.1 Synthèse quantitative

##### ➤ Les réunions publiques.

Trois réunions publiques de la concertation ont eu lieu à Bordeaux

- le 15 juillet 2008                   salle de l'Athénée municipal      170 personnes environ
- le 28 avril 2009 à 19 H 45 salle de l'Athénée municipal.   450 personnes environ.
- le 25 mai 2009 à 19 H 45 salle de l'Athénée municipal.   300 personnes environ.

Quatre réunions publiques ont eu lieu au Bouscat

- le 29 mai 2008                   250 personnes
- le 21 avril 2009                450 personnes
- le 2 juin 2009                  300 personnes
- le 16 juin 2009

Deux réunions publiques ont eu lieu à Bruges :

- le 8 juillet 2008                230 personnes
- le 29 avril 2009                230 personnes

Deux réunions publiques ont eu lieu à Eysines

- le 22 mai 2008                  200 personnes
- le 27 avril 2009                220 personnes

Deux réunions publiques ont eu lieu au Haillan

- le 19 juillet 2008               80 personnes
- le 23 avril 2009                110 personnes

Deux réunions publiques ont eu lieu à Parempuyre :

- le 11 juillet 2008               60 personnes
- le 18 mai 2009                 50 personnes

Une réunion publique a eu lieu à Saint Aubin du Médoc

- le 15 octobre 2008              50 personnes

Deux réunions publiques ont eu lieu à Saint Médard en Jalles

- le 10 juin 2008                 80 personnes
- le 6 mai 2009                  190 personnes

Deux réunions publiques ont eu lieu au Taillan Médoc

- le 9 juillet 2008	80 personnes
- le 11 mai 2009	100 personnes
Deux réunions publiques ont eu lieu à Blanquefort	
- le 16 juin 2008	110 personnes
- le 14 mai 2009	130 personnes

### **Les registres papier**

Nombre de contributions recensées dans les registres ouverts

Bordeaux centre :	76
Mairie annexe de Caudéran	50
Mairie annexe Bastide	0
Mairie annexe Bacalan	1
Le Bouscat	56
Eysines	80
Le Taillan Médoc	36
Bruges	10
Blanquefort	27
Parempuyre	1
Le Haillan	16
Saint Médard en Jalles	71
Saint Aubin du Médoc	17
Registre CUB	18
Soit un total de	459 contributions individuelles sur registres papier

### **Les contributions par voie électronique**

328 contributions individuelles ont été déposées sur le site de «lacub.com», dont la majeure partie concerne la création de la ligne D.

**Les contributions groupées (pétitions):**

**Celles qui demandent une liaison directe entre Saint Médard en Jalles Le Haillan et Bordeaux, comptant une population plus importante et des équipements publics plus nombreux (corridor sud)**

**Le Haillan** : «le tram en ligne directe Bordeaux Saint Médard en Jalles»

**78 signatures**

Le Haillan «Pour une ligne de tram traversant Le Haillan avec liaison directe »

**55 signatures**

**Collectif des habitants et des commerçants de la barrière du Médoc**

»

**Saint Médard en Jalles** : «Ligne D» et pétition

**865 signatures**

**Le tram en ligne directe Bordeaux -St Médard**

**1.354 signatures**

**Contributions particulières**

**22 signatures**

**Le syndicat de défense du quartier de l'hippodrome à Eysines**

**1 signature**

**Le Comité de quartier de Caudéran centre**

**Des habitants et commerçants de l'axe Fondaudège Libération**

**Tous regroupés au sein d'un «Collectif pour un projet ligne D du tramway d'intérêt général pour le quadrant nord ouest: Travail commun des associations suivantes :**

«Tram en Jalles»

«Alternative 2014 de Saint Médard en Jalles»

«Ensemble pour Le Haillan»

«Comité de quartier de Caudéran centre»

«OUI à la vie de quartier, et NON au tram rue Fondaudège»

**Contribution de ceux qui demandent la desserte du Haillan à partir de Cantinolle, mais pas par la piste cyclable**

(au cas où La Cub choisirait le corridor nord)

par la rue du Médoc, la rue Ste Christine et l'avenue Pasteur

avec BHNS sur la ligne n° 53

La commune du Haillan, et pétition

**305 signatures**

**Contributions de ceux qui demandent la desserte de Saint Médard en Jalles en tramway par la piste cyclable à partir de Cantinolle, (au cas où LA CUB choisirait le corridor nord Avis favorable de Monsieur le Maire de Saint Médard en Jalles)**

**2 signatures**

(à noter l'opposition de la commune du Haillan et de «VELOCITE» à cette proposition).



**Contribution en faveur du prolongement immédiat de la ligne A jusqu'aux 5 chemins,**  
(au cas où LA CUB choisirait le corridor nord)

pour desservir Le Haillan et Saint Médard en Jalles par le sud  
avec création d'un parc relais, dans l'attente de la réalisation de la ligne D :

Monsieur le Maire de Saint Médard en Jalles

Monsieur le Maire du Haillan

La pétition Le Haillan « concertation pour la 3<sup>ème</sup> phase du TCSP » **305 signatures**

La pétition citoyenne de Saint Médard en Jalles **861 signatures**

(10 contributions individuelles favorables ; à noter que 20 personnes, au total des registres électronique et papier, sont d'un avis opposé).

**Contributions groupées des opposants à l'utilisation de l'axe Fondaudège Libération**

L'association des habitants et commerçants de l'axe Fondaudège Libération «OUI à la vie de Quartier et NON au tram rue Fondaudège» et les sympathisants.

**3 753 signatures**

Pétition « Non au tracé Fondaudège barrière du Médoc » **860 signatures**

Autre pétition **80 signatures**

**Les contributions en Faveur de l'itinéraire Fondaudège Libération :**

L'association «OUI au tram» **3 572 signatures**

**La pétition citoyenne de Le Taillan Médoc «Pour un tramway à Cantinolle en 2014»**

**946 signatures**

**Pétition «OUI à la vie de quartier" (avis favorables) 180 signatures**

**Motion du Conseil Municipal de Le Taillan Médoc, du 19 mai 2009**

**Conseillers municipaux d'Eysines 28 signatures**

**Contribution en faveur des 2 Corridors nord et sud : deux propositions différentes :**

**« OUI au tram, par Fondaudège- Barrière du Médoc et 2 branches »**

**241 signatures**

**Le Collectif «pour un projet ligne D du tramway d'intérêt général pour le quadrant nord ouest » cité plus haut : tronc commun par le corridor sud, jusqu'au Grand Louis.**

**Pour un BHNS sur les deux Corridors nord et sud**

D'autres enfin ne trouvent pas juste d'avoir à choisir, et proposent de desservir les 2 Corridors en BHNS.

## 3.2 Synthèse qualitative

### Les réunions publiques

#### **LE BOUSCAT**

##### **Réunion publique du 21 avril 2009**

L'association «OUI au tram» compte 367 adhérents dont 15 commerçants; elle demande, un véritable accompagnement financier, à savoir une indemnisation des commerçants pendant la durée des travaux, et la réalisation de stations rapprochées pour faciliter la fréquentation des commerces par les usagers. Elle se prononce pour le tracé Fondaudège Libération.

Une personne demande les hypothèses de calendrier pour le Corridor nord et pour le Corridor sud. : Les travaux commenceront en 2011 sur le seul Corridor qui sera choisi, avec une mise en service en 2013. La phase 3 s'arrête aux boulevards, mais La CUB fiancera à la suite le prolongement de cette ligne.

La Fédération nationale des associations des usagers des transports demande si des simulations de trafic ont été effectuées ; on assiste à une progression très forte de la fréquentation des transports en commun dans toutes les grandes villes de France.

Les simulations de trafic sont faites à l'horizon 2020, à l'heure de pointe pour dimensionner tout le système. Avec la mise en place d'un BHNS, le trafic actuel devrait passer de 800 à 1600 personnes par heure et par sens en 2020 ; avec un tramway, plus attractif, ce chiffre devrait passer à 2.000.

Un citoyen du Bouscat demande s'il existe une solution intermédiaire permettant d'éviter la barrière du Bouscat en passant par le début de l'avenue d'Eysines et rejoignant l'avenue de la Libération avant la voie du chemin de fer de ceinture : il faut éviter de faire une baïonnette qui réduirait de 50 % la capacité des boulevards, en se rappelant que l'avenue d'Eysines est très étroite après les boulevards.

Est-il possible de modifier le programme en donnant la priorité à la desserte du quadrant nord ouest plutôt qu'à l'extension des lignes de tram existantes?

Il faut faire des stations de tram rapprochées dans les rues commerçantes.

S'arrêter aux boulevards n'a pas de sens ; il faut aller le plus rapidement possible au-delà des boulevards.

Une habitante de Bordeaux ne comprend pas que l'on puisse imaginer une ligne de transport en commun en faisant fi de la vie quotidienne des gens qui vivent dans le quartier traversé comme la rue Fondaudège, rare rue commerçante de Bordeaux; elle craint un retard de chantier du fait de la proximité des ruines du palais Gallien, les problèmes financiers auxquels devront faire face les commerçants comme les propriétaires des immeubles qui ne pourront plus louer pour manque d'accessibilité, ainsi que la fuite des clients des commerces. Elle demande d'étudier la possibilité de passer par la voie ferrée à partir de Ravezies pour éviter la rue Fondaudège.

L'intérêt général n'est pas la somme des intérêts particuliers, surtout lorsqu'il s'agit d'établir un moyen de transport pour les 30 ans qui viennent, et la rue ne sera pas bloquée le temps des travaux. Le véritable enjeu est de pouvoir faire passer à terme un tram train sur le chemin de fer de ceinture sachant que les voies sont insuffisantes entre la Médoquine et la gare St Jean, et qu'il faudra créer à nouveau le triangle des Échoppes à Pessac pour desservir le Campus universitaire.

Les différentes insertions possibles en fonction de l'évolution de la largeur des voies empruntées, et le schéma de circulation correspondant : pour éviter des expropriations, il est proposé d'instaurer un sens unique en sens sortant vers Eysines en mixité avec le TCSP, et un sens rentrant reporté, en majeure partie sur l'avenue d'Eysines; cette configuration permet de conserver une file de stationnement latéral sur deux.

Le Président de l'association «Villages de ville» attire l'attention sur l'impact social que risque provoquer un passage par l'axe Fondaudège / Libération dans le contexte de crise au niveau national : où les concessions automobiles pourront elles être déplacées?

Monsieur le Maire se dit très préoccupé par l'impact social d'un tel projet sur lequel les politiques auront à se prononcer (bassin d'emplois et services rendus aux Bouscatais).

Le tramway n'est pas l'ennemi du commerce; c'est la prolifération des grandes surfaces qui porte tort aux commerces.

Monsieur le Maire explique, que pour éviter la barrière du Médoc, le conseil municipal s'était prononcé en faveur d'un passage rue Ulysse Gayon et avenue d'Eysines puis rue Clemenceau pour revenir sur la route du Médoc. Mais cette solution desservirait moins bien Le Bouscat, et il n'est pas possible de passer rue Ulysse Gayon sauf à exproprier; il faut en prendre acte.

Une commerçante de la barrière du Médoc dit que s'il faut faire passer le tramway sur l'avenue de la Libération, il faut créer une station au beau milieu de la partie commerçante de cette avenue.

Monsieur le Président Chausset indique que si le tramway devait passer par la barrière du Médoc, l'objectif serait de faire en sorte que cette barrière soit toujours un pôle d'attractivité commerciale sur l'agglomération.

Monsieur le Maire propose que l'on étudie le positionnement d'une station au droit du parking Denis.

Un citoyen propose d'inverser le sens de circulation, pour ne retenir sur l'avenue de la Libération qu'un sens rentrant vers Bordeaux, ce qui faciliterait les livraisons notamment des concessions automobiles

Une habitante du Bouscat s'inquiète des réflexions sur les circulations douces, à vélo, et une autre personne des itinéraires capables pour les pompiers et les ambulances.

Un conseiller municipal indique que le tram ne sera un succès que si on arrive à concilier son passage avec les intérêts des commerces et des concessions automobiles.

L'association «Tram en Jalles» rappelle que la concertation porte sur deux lignes; il ne faut pas oublier la fourche présentée dans le dossier à l'origine et oublier la desserte de Saint-

Médard en Jalles. Le coût d'exploitation est plus élevé pour le bus que pour le tramway (il faut 3 bus pour remplir un tram); il faut une ligne de tramway vers Saint-Médard en Jalles.

L'étude montre que la desserte de Saint-Médard en Jalles sera possible lorsqu'un TCSP empruntera les boulevards. Il pourra ainsi être raccordé au réseau global et rentrer en centre ville.

Un citoyen du Bouscat, opposé au passage du tramway, avenue de la Libération à cause des commerces, pose la question de la durée des travaux, pour un BHNS et pour un tramway.

L'alternative au tramway serait le bus; aurait-il le même tracé?

L'association «Oui au tram» aborde le thème de la pollution et de l'interdiction qui pourrait être faite aux véhicules de plus de 10 ans de pénétrer en ville : il faut un TCSP non polluant.

Le Président Chausset rappelle qu'il ne s'agit pas d'éradiquer les voitures, mais de faire en sorte que 40 % des déplacements se fassent en dehors de la voiture.

Un habitant de la barrière, favorable au tramway, se dit très préoccupé du sort des commerces et de son «village».

Un habitant du Taillan Médoc propose d'étudier les passages difficiles en voie unique et un autre demande le schéma de circulation associé à chaque tracé.

Un habitant du quadrant nord ouest s'interroge sur la fonctionnalité du premier tronçon jusqu'aux boulevards et sur l'organisation des échanges avec les bus compte tenu du peu de place disponible; il revient aussi sur le mixage possible entre les deux Corridors permettant d'éviter l'ensemble des commerces liés à la voiture, et de desservir un nombre plus important d'établissements scolaires.

Un commerçant pose la question des aires de livraison des marchandises, et de la saturation à prévoir du réseau viaire secondaire, qui n'est pas fait pour recevoir une telle circulation.

Le stationnement : restitution des places supprimées par le projet, et création de parcs relais utilisables par les gens venant de l'extérieur pour prendre le TCSP (au terminus de la ligne et à proximité de la rocade)

Une habitante du Bouscat, favorable au tramway ne voit pas pourquoi les habitants du Bouscat n'iraient pas faire leurs achats avenue de la Libération. Elle propose la mise en place d'une charte de la courtoisie pour la période des travaux.

## Réunion publique LE BOUSCAT le 2 juin 2009

Intervention de Monsieur le Maire :

Le choix du mode tramway semble faire l'unanimité ; mais il faut revenir sur le passage rue Ulysse Gayon et avenue d'Eysines, et il faut de même examiner la possibilité d'utiliser la voie ferrée du chemin de fer de ceinture pour desservir le quadrant nord ouest et Eysines.

Intervention de Monsieur le Président Chausset :

La Cub s'est fixée comme objectif de doubler la fréquentation des transports en commun à l'horizon 2020, fondé sur l'exploitation de 70 km de tramway dès 2014, et d'atteindre un taux de recettes à hauteur de 40% du montant des dépenses.

Les différents aspects du tracé par la rue Ulysse Gayon et l'avenue d'Eysines sont présentés :

- la traversée des boulevards, soit à hauteur de la rue Croix de Seguey, avec une baïonnette très pénalisante pour la circulation sur les boulevards, soit à hauteur de la rue Ulysse Gayon, sans possibilité de créer de pôle d'échange avant les boulevards (inconvenient pour les piétons d'avoir à traverser les boulevards pour aller à ce premier pôle d'échange)
- l'étroitesse de la rue Ulysse Gayon nécessiterait de démolir les immeubles pour faire passer le tram.
- Autre possibilité : les voies dissociées ; cette solution qui entraînerait des acquisitions immobilières au droit des virages serrés et des stations dissociées serait d'un coût bien supérieur (travaux dans 2 rues)
- Autre possibilité : la voie unique, avec une fréquence de passage limitée à 8 minutes alors que la fréquentation attendue sur ce Corridor amène à envisager une fréquence de l'ordre de 4 minutes.
- Le reste de l'avenue d'Eysines est très étroit, nécessitant acquisition et démolition de bâtiments pour élargir cet axe.
- Le passage à niveau de l'avenue d'Eysines et de la voie ferrée de ceinture nécessite la création d'un franchissement dénivelé.

L'utilisation du chemin de fer de ceinture :

- Son tracé serait celui de la ligne C, de la gare Saint Jean aux allées de Boutaut, avec embranchement sur la voie ferrée du chemin de fer de ceinture suivie sur 2 km, et sortie à niveau sur l'avenue d'Eysines puis avenue de l'Hippodrome, pont Jean Jaurès etc.
- Avantages notables : éviter la rue Fondaudège, la barrière du Médoc et l'avenue de la Libération et l'impact direct sur le tissu industriel et commerçant; desserte de zones d'habitat denses existantes et à venir; faut-il créer une halte ferroviaire à hauteur de Jardiland?
- Inconvénients : la ligne ferait un crochet (2 km de plus soit 5 minutes de temps de parcours supplémentaire) ; la SNCF envisage d'augmenter la fréquence des trains sur cette ligne de ceinture, en passant de 1 passage à 4 passages par heure et par sens ; et le schéma des transports communautaires prévoit d'y faire passer aussi le tram train devant assurer la liaison plaine rive droite - pont Lucien Faure,- Campus universitaire par le triangle des Échoppes à Pessac : y aura-t-il assez de place pour un tram train qui utiliserait en manivelle sur 2 km la ligne de ceinture? En France, les trains roulent à gauche, et les trams à droite. Cette ligne semble éviter les zones

où il y a le plus de monde à desservir Enfin, qui va exploiter ce tram train : la SNCF ou le réseau TBC ?

Un commerçant de la barrière appuie la demande d'étude faite par Monsieur le Maire, pour que le projet évite à tout prix d'emprunter cet axe allant de Tourny à la rocade.

Dans le cadre de la concertation, toutes les solutions alternatives doivent être étudiées pour permettre aux élus de pouvoir décider.

Concernant la possibilité de la voie unique :

Il est rappelé que la capacité globale d'une ligne de tramway dépend fortement de la bonne régularité dans l'exploitation:

Alors que la capacité théorique du tramway est de 4500 personnes/heure/par sens, la fréquentation actuelle n'est que de 2500 personnes/heure/par sens, à comparer aux 2000 personnes que l'on envisage sur les Corridors Nord et Sud.

La capacité du tramway à 55% de sa capacité théorique vient uniquement de l'accumulation de petites irrégularités.

La CUB envisage d'étudier différentes solutions à ce problème :

Acquisitions de nouvelles rames, raccourcissement des lignes, possibilité de validation sur les quais des stations...

Accepter une voie unique en milieu de ligne revient à accepter son dysfonctionnement dès le départ, sauf lui assigner une fréquence qui ne pourrait descendre au dessous de 8 minutes ; or le réseau a besoin d'une quatrième ligne capable de transporter à terme de 75 000 à 100 000 personnes par jour.

Dans le cadre des extensions des lignes, la CUB envisage que certaines d'entre elles puissent être réalisées en voie unique, ce qui n'est pas gênant dans le cadre d'une fréquence annoncée, de 10 minutes en bout de ligne.

Des éclaircissements sont demandés sur l'élargissement éventuel de l'avenue d'Eysines.

L'association OUI au tram rappelle que les habitants du Corridor nord attendent le tram pour améliorer leur cadre de vie et se déplacer plus facilement, et parce qu'il correspond le mieux au respect de la planète et au développement durable.

Une habitante commerçante au Bouscat attire l'attention sur :

- l'importance des réponses, sincères et véritables, à apporter à la demande d'étude déposée par Monsieur le Maire sur l'utilisation du chemin de fer de ceinture.
- et sur le fait que le Corridor nord ignore complètement les habitants de Saint Médard en Jalles, du Haillan et de Caudéran
- elle signale avoir travaillé en collaboration avec les membres des associations, Favorables au tram sur un projet global fondé sur l'utilisation du chemin de fer de ceinture, et sur une ligne de tramway directe entre Saint Médard en Jalles et Bordeaux.

Une personne, chef d'entreprise, et habitant le Bouscat dit son intérêt pour l'utilisation du chemin de fer de ceinture au profit des étudiants qui, devant se rendre à la fac, préfèrent utiliser la voiture plutôt que de passer par Bordeaux en tram bondé. Elle propose de s'intéresser aussi au tracé par l'avenue de Tivoli où sont prévus zone d'activités et logements.

Le quadrant nord ouest devra bien être desservi, à terme, par 2 lignes de tram ; la question est de savoir par laquelle il faut commencer, dans la mesure où il n'y a pas d'argent pour faire les 2 lignes à la fois.

Un habitant signale que l'utilisation du chemin de fer de ceinture va nécessiter la réalisation de croisements dénivelés avec la voie utilisée par les TER.

Monsieur le Maire indique que s'il est démontré que ce projet n'était pas réalisable ailleurs que sur l'avenue de la Libération, et que le système en voie unique ne pourrait pas fonctionner, il serait alors amené à demander à LA CUB la mise en place de compensations fortes, tant en ce qui concerne l'indemnisation des commerçants, pendant et après travaux, qu'en terme de travaux proprement dits (triplément de capacité du parking Denis par exemple).

Un habitant demande comment les projections de trafic tram peuvent annoncer une fréquentation sur le Corridor nord supérieure de 20% à celle du Corridor sud, alors que la fréquentation actuelle des bus sur le Corridor sud, est supérieure de 44% à celle du Corridor nord. : la ligne empruntant le Corridor nord rencontre en très peu de temps les 3 autres lignes du tramway, ce qui la rend plus attractive, allant jusqu'à la gare Saint Jean.. Par ailleurs les correspondances ont une incidence très importante sur la fréquentation.

L'association du comité de quartier de Caudéran présente l'analyse faite en association avec les habitants de St Médard, du Haillan, du Bouscat, et des commerçants de la rue Fondaudège et de l'avenue de la Libération :

- en 2008 les bus ont transporté 3 200 000 passagers sur le Corridor nord et 4 700 000 passagers sur le Corridor sud
- la population est répartie comme suit : 56 000 habitants au nord, et 78 000 au sud
- les projections à l'horizon 2030 donnent plus de 14 millions de passagers sur le Corridor nord, et plus de 20 millions sur le Corridor sud

Un habitant de Bruges dit attendre le tram sur l'axe Libération route du médoc par Fondaudège et signale que la voie unique du tram n'existe dans aucune ville d'Europe, dans un quartier à forte densité de population.

Un commerçant installé sur le passage du tram en 1<sup>ère</sup> phase signale qu'il n'a toujours pas retrouvé son chiffre d'affaire, et qu'une banque s'est installée près de son commerce autour duquel il n'existe pas de diversité commerciale.

Un habitant biologiste, demande l'évaluation du coût financier des projets envisagés, des impacts sociaux et la façon de gérer le passage à hauteur des ruines du Palais Gallien.

Une autre signale qu'elle attend le tram avec impatience au Bouscat : il faut 1 H 30 pour aller à la gare St Jean, et après 20 h 30 il n'y a plus de transport.

Un ancien habitant du Bouscat donne son avis sur le projet d'utilisation du chemin de fer de ceinture qui passe en limite du Bouscat, et évite Caudéran, qui sont les 2 plus gros poids de

population du quadrant nord ouest : il passe en limite du quadrant nord ouest, mais ne le dessert pas. Il pense qu'il y a plus de population et d'établissements scolaires sur l'axe Tassigny du Corridor sud.

Un commerçant de la Barrière demande « le tram de la raison ».

Un propriétaire d'immeuble rue Fondaudège signale que le pont Jean Jaurès à Eysines ne fait que 7.30m de large ; il pense donc que si le projet peut l'emprunter, il doit pouvoir, de la même façon emprunter la rue Capdeville où l'étranglement, à 8.20m peut être réglé par l'acquisition d'un seul immeuble. Il pense qu'il n'y a pas de problème pour passer rue Capdeville.

Un conseiller municipal d'opposition exprime l'avis des élus de gauche qui considèrent que le tram doit passer rue Fondaudège et avenue de la Libération, et non par l'avenue d'Eysines qui présente de nombreux inconvénients.

## **LE HAILLAN Réunion publique du 23 avril 2009.**

La discussion a porté sur les sujets suivants

- N'y a-t-il qu'un seul accès passant par les rues Fondaudège / Libération pour desservir le quadrant nord ouest ?
- Un BHNS ne serait-il pas rapidement saturé ?
- Il faut définir une ligne de tramway pour desservir le quadrant nord ouest et positionner un 2<sup>ème</sup> axe fort et performant
- Il faudra un maillage concentrique des lignes de tramway
- En arrivant à Cantinolle, est-il possible de desservir Saint Médard en Jalles par la piste cyclable ? (un avis pour, et un avis contre) ; Monsieur le Maire est farouchement opposé à cette solution ; il propose un itinéraire assurant du service en route, et rejoignant l'avenue Pasteur par la rue du Médoc et la rue Sainte Christine.
- Le tramway est saturé au détriment du réseau de bus, et certaines lignes structurantes sont négligées ; il serait possible de créer aujourd'hui une ligne de bus en site propre avec une fréquence de 10 minutes, permettant de relier la commune du Haillan au centre de l'agglomération. Tout le monde souhaite aller plus vite sur Bordeaux.
- Le principal handicap du transport en commun est la rupture de charge source de diminution de la fréquentation
- La commune du Haillan peut être intéressée par une ligne A franchissant la rocade, avec création d'un parc relais en attendant la création de la ligne D ; ce franchissement n'est pas décidé.
- Compte tenu de la fréquentation attendue, une ligne de BHNS poserait des problèmes de circulation automobile, notamment au niveau du carrefour à feux des boulevards.
- Positionnement des parcs relais : un à Cantinolle, un près de la rocade, et un à hauteur des boulevards.
- Est-il possible d'imaginer un tramway passant par Le Haillan et tournant au Grand Louis vers Eysines ?
- Si le tram passe par le centre du Haillan, la circulation automobile peut être déviée par les rues Chavailles et République et non par la rue de Los Héros qui



est une voie de circulation apaisée en raison des établissements publics qui s'y trouvent.

- Association Tram en Jalles : la demande de desserte Saint Médard / Bordeaux en tramway amplifie de jour en jour ; à très court terme, la desserte du Haillan doit être assurée par une voie de bus performante, et entrer dans Bordeaux en utilisant les boulevards.
- La réduction des coûts aura-t-elle une incidence sur la qualité des aménagements urbains réalisés jusqu'à présent ?
- Le choix du Corridor sud avec une voie unique double sens pour le tramway rue Capdeville.
- Pourquoi ne pas utiliser la ligne de chemin de fer de ceinture ? c'est une priorité pour la cohérence des transports en commun de l'agglomération
- Il faut améliorer la qualité du réseau de bus.

### **EYSINES Réunion publique du 27 avril 2009**

La réunion avait pour objectif de présenter la synthèse des études préliminaires réalisées tant sur le Corridor nord, que sur le Corridor sud, pour le mode tramway et pour le mode BHNS

Les remarques de la salle ont porté sur les sujets suivants :

- Un élu Vert d'Eysines exprime son souhait de voir réaliser la ligne D du tramway jusqu'à Cantinolles, ainsi qu'un parc relais de capacité suffisante pour prendre en compte le trafic important venant du Médoc.
- 20% des abonnés à TBC n'habitent pas dans le périmètre de la CUB
- Une habitante du Haillan signale qu'il y a un plus grand nombre d'habitants sur le Corridor sud, et que, par conséquent, la ligne D devrait plutôt emprunter l'axe LE Haillan Saint Médard en Jalles.
- Un habitant d'Eysines estime que la présentation des études préliminaires semble faire ressortir une instruction à charge pour un Corridor, et à décharge pour l'autre ; il demande si le tracé intra boulevard est vraiment structurant pour l'ensemble de la ligne, vers la place des Quinconces ou la place Gambetta, et comment le schéma directeur des transports prend en compte les reports de clientèle entre les différents modes
- Un représentant de l'association OUI au tram présente son association et les motifs de son action (un domaine public partagé, une diminution de la pollution, une ville plus agréable à vivre, un temps de parcours déterminé ...) .Il estime que la réalisation de la ligne D devrait être la priorité parmi les différents projets présentés pour la 3<sup>ème</sup> phase du tramway, et pense qu'il serait judicieux que la CUB accepte de modifier le programme présenté, pour réaliser la ligne D entière, jusqu'à Eysines.
- Madame le Maire indique que les élus de la CUB ont voté tous ensemble ce programme et qu'il n'est pas question d'en débattre. Par contre, dès la prise de décision attendue en septembre 2009, il conviendra de savoir jusqu'où ira la ligne D, de façon à ne pas arrêter les travaux et de prendre les engagements budgétaires correspondants.
- Monsieur le Président Chausset indique qu'une ligne de 1.8 km n'aurait pas de sens et qu'il faudra aller au-delà des boulevards dans la foulée.

- Un habitant d'Eysines met en doute la capacité du BHNS à répondre à la demande, ainsi que la capacité d'un système de transport à répondre à la demande avec une voie unique, surtout en milieu de ligne.
- La bonne exploitation du réseau est primordiale
- Un habitant d'Eysines regrette qu'il soit plus question de tram que de bus alors que ce dernier est deux fois moins cher, et que les retraités, majoritaires à Eysines, se déplacent peu.
- Une personne retraitée, dit, au contraire, utiliser en permanence les TC.
- Une personne trouve anormal de lancer des extensions des lignes existantes, alors que la réalisation de la ligne D devrait être prioritaire.
- Une autre demande si les communes extérieures à la CUB, qui vont bénéficier de ce TCSP, participent à son financement
- Le projet de tram train est jugé intéressant.
- Si le Corridor nord est retenu, qu'est-il prévu de faire sur le Corridor sud ?
- Actuellement, tout le monde veut du TC
- Une habitante d'Eysines exprime l'importance que représentent les TC, tant au niveau du développement durable, qu'au niveau économique et social ; mais, en attendant l'arrivée de cette future ligne D, elle s'inquiète de savoir si le nouveau délégataire du service public des transports a pris des engagements sur l'amélioration de la qualité du service actuel ; Eysines lui semble abandonnée.
- Les précisions suivantes lui sont données : Kéolis prévoit une liane pour desservir Eysines, cadencée à 10 minutes, de 6 h à 24 h.
- De nombreuses personnes ont de plus en plus besoin d'aller travailler sans prendre leur voiture (la charge est de plus en plus lourde pour les ménages)
- Dans combien d'années le tram pourrait-il arriver à Eysines ? (5 ans ?)
- Une habitante à proximité du Corridor sud demande s'il est possible de desservir le sud d'Eysines par la ligne A et l'avenue de l'hippodrome au cas où la CUB ne devrait réaliser qu'un Corridor sur deux.
- Manque de lignes transversales en TC

Le fonctionnement de l'échangeur N° 7 de la rocade avec la route du Médoc sera perturbé si le tram emprunte la route du Médoc.

## **BORDEAUX**

### **La première réunion publique du 15 juillet 2008 à Bordeaux**

Elle avait pour but de présenter les projets de la Cub sur son territoire, et d'attirer l'attention du public sur ceux qui auront un impact sur la commune de Bordeaux :

- le projet d'extension des lignes B et C vers le nord
- le projet de création d'un premier tronçon d'une quatrième ligne de tramway, entre Bordeaux centre et les boulevards.

Le diaporama présentait :

- les différentes possibilités de franchissement de la rocade pour l'extension de la ligne C vers le nord, et les différents tracés possibles pour atteindre le Parc des expositions.
- Le seul tracé possible pour l'extension nord de la ligne B

- les différents tracés étudiés en 2003-2004 lors des études de faisabilité pour la création d'une quatrième ligne de tramway devant assurer à terme la desserte du quadrant nord ouest, répartis entre deux faisceaux distincts :
  - le faisceau nord comprenant différentes possibilités de tracé à partir de la place des Quinconces, soit par la rue Fondaudège et la rue Croix de Seguey, soit par la rue Fondaudège et la rue Ulysse Gayon, soit encore par la rue d'Aviau, la rue de la Course et la rue David Johnston.
  - le faisceau sud comprenant lui aussi trois possibilités à partir de la place Gambetta: soit par la rue Judaïque, soit par la rue Georges Mandel, soit encore par la rue Judaïque, la rue Capdeville, la rue de la Croix blanche, le cours Marc Nouaux et la rue de Caudéran

Monsieur le Maire de Bordeaux a demandé que l'étude examine la possibilité d'utiliser pour cette nouvelle ligne un mode alternatif au tramway, ainsi que différents types d'insertion, allant de la voie double sur un axe, à des voies dissociées (une rue pour aller, une autre pour revenir), à la voie unique double sens, et cela, sur chaque Corridor.

Les questions ont porté sur :

- la différence de la durée des travaux entre les deux modes,
- la place laissée aux vélos,
- la connaissance de la quantité de population sur chaque tracé pour déterminer le tracé le plus pertinent,
- la place du bus qui devrait être prioritaire sur ses itinéraires restructurés,
- le coût de réalisation au Km d'un réseau de tram et d'un réseau de BHNS,
- la nécessité ou pas de faire converger toutes ces lignes sur les Quinconces,
- l'intérêt des différents modes de transport en matière de rejet ce CO2,
- le mode trolleybus,
- la nécessité de créer une ligne de ceinture
- sur le risque de fermeture des concessions automobiles en cas de passage par l'avenue de la Libération au Bouscat.
- La concurrence éventuelle entre les différents projets présentés

Le public a aussi exprimé une inquiétude sur une éventuelle liaison entre les deux Corridors par la rue du Bocage, sur la disparition des pistes cyclables citant l'exemple du cours Alsace et Lorraine, et certains ont demandé de privilégier le Corridor sud comme desservant beaucoup d'établissements scolaires, et de le raccorder à la ligne A par la rue du Château d'eau.

A la question portant sur ce qui se passe après le boulevard Monsieur le Maire répond qu'il n'approuvera pas la construction de la ligne D s'il n'y a pas de vision d'ensemble ; par ailleurs il insiste sur la question des places de stationnement qui devront être restituées.

## **La deuxième réunion publique du 28 avril 2009 à Bordeaux**

A été l'occasion de présenter la synthèse des études préliminaires, ainsi que la grille d'évaluation multicritère de chaque solution étudiée par ligne.

La desserte du quadrant nord ouest a donc été présentée par deux bureaux d'étude : Egis Rail pour la solution tramway, et TTK pour la solution BHNS, exposant les avantages et les inconvénients de chacun de ces modes ainsi que la faisabilité d'insertion sur chaque itinéraire, sachant qu'il est fortement déconseillé de créer une manivelle sur les boulevards compte tenu des conséquences très importantes sur la circulation.

Monsieur le Maire précise qu'il ne s'agit pas de prendre une décision «aujourd'hui» car toutes les solutions alternatives sont ouvertes : les études sur les différentes solutions possibles ; sont présentées et la décision sera prise à l'automne 2009.

Le Comité de quartier de Caudéran a exposé sa préférence pour un tracé par le Corridor sud, passant par Leclerc, Tassigny, Marc Nouaux, Capdeville en voie unique, Judaïque, Intendance, puis tronc commun avec la ligne B jusqu'à la place de la Victoire, et débranchement vers la gare Saint Jean par le cours de la Marne, et a posé la question du financement de cette ligne.

Monsieur le Maire rappelle que la création de cette ligne peut être financée sous deux conditions : d'obtenir une subvention assez élevée de l'Etat, et d'arriver à faire des économies sur la gestion du réseau existant ; il rappelle aussi qu'il attend que la Cub prenne une décision sur la totalité de la ligne D; enfin il pense que si une rupture de charge ne pouvait pas être acceptée par les usagers aux Quinconces, autant le dire, et laisser tomber tout de suite le BHNS.

Un riverain de la rue Fondaudège s'inquiète du maintien de la piste cyclable dans le projet.

Le bureau d'étude EGIS présente différentes variantes d'insertion dans la rue Fondaudège, privilégiant le site mixte permettant de conserver une file de stationnement longitudinal, en partageant le sens sortant entre les automobiles et le tramway ou le bus, et de maintenir la piste cyclable en sortie.

Une proposition d'étude de tracés est faite :

- Corridor Sud : créer deux voies dissociées à partir de la place G Delaunay avec sens entrant par Croix Blanche et Capdeville, et sens sortant par Judaïque, Chevalier et Benatte.
- Corridor Nord : Fondaudège, Libération, général Leclerc, Bocage et Tassigny pour éviter de porter atteinte aux nombreux métiers de l'automobile de l'avenue de la Libération

Le bureau d'étude présente les conséquences de la création d'une voie double tram sur Capdeville d'une largeur insuffisante, ainsi que celles de voies dissociées entre Fondaudège et David Johnston, comme les bus actuels.

L'association «OUI au tram» signale que 4 350 personnes ont signé sa pétition en Faveur du tram rue Fondaudège , que 1 000 connexions sur son site Internet ont été relevées, et s'inquiète du planning de réalisation de la ligne entière.

L'association du Parc Bordelais, s'inquiète de son financement.

Une personne exprime son avis : faire passer un tram rue Fondaudège, c'est comme faire passer une route départementale dans un village! Une autre s'inquiète de l'incidence des fouilles archéologiques sur la durée du chantier.

Monsieur le Maire demande que la Cub s'engage très clairement sur les délais des travaux.

Une autre personne s'inquiète du système d'indemnisation pour perte d'accessibilité des fonds de commerce, ce qui entraîne la présentation des indemnités accordées en 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> phases ; pour une autre le fait de passer rue Fondaudège ferait disparaître le trafic de passage et la vie de quartier.

Un habitant de Bruges, membre de l'association «OUI au tram» signale :

- que les habitants de Bruges attendent le tramway avec impatience car ils ne seront plus qu'à 10 minutes du centre ville
- que trois bus font plus de bruit que le tram qu'ils remplacent

- que le village Fondaudège sera encore plus beau quand il ne sera plus pollué par les gaz d'échappement des voitures

Le bureau d'étude TTK présente le BHNS et signale que ce qui doit être déterminant dans le choix du mode, c'est le nombre de passagers attendus sur la ligne à l'heure de pointe; au-delà d'un certain trafic, le tramway devient plus intéressant.

Monsieur le Maire signale que la gêne sur la circulation est plus importante avec le bus en rappelant les éléments de comparaison entre le bus et le tram.

Le Président Chausset relève la forte augmentation de la demande de transport en commun. Une autre personne s'inquiète de savoir où passeront les voitures qui empruntent actuellement la rue Fondaudège, et des embouteillages à venir dans le centre ville.

Le bureau d'étude expose les résultats des comptages effectués : 800 voitures en entrée et en extrémité de la rue, 1 100 voitures au milieu (baïonnette Maubourguet – Paulin) ; l'objectif serait de ramener ce trafic à 400, ce qui, compte tenu du report modal, entraîne un report de circulation de 500 voitures sur d'autres itinéraires, ce qui est envisageable.

Un habitant du Bouscat demande que le projet prévoie des poches de stationnement pour l'animation commerciale et pour assurer l'intermodalité.

Le bureau d'étude a constaté que 50% des places sont occupées par des voitures «ventouses» et par les résidents; il signale tout l'intérêt qu'il y aurait à faire fonctionner les 130 places restantes en rotation rapide pour le commerce.

Monsieur le Maire remarque que les deux files de stationnement actuelles ne servent pas aux clients des commerces et que les arrêts se font en double file. Aussi, dans le cas d'une décision de tracé par Fondaudège, exigerait-il

- la restitution de 150 à 200 places de stationnement
- et la mise en place d'un système innovant et efficace permettant la rotation des véhicules

Un commerçant de la rue pense qu'il faudrait élargir les trottoirs pour que le quartier vive mieux, avec des commerces ouverts le soir ; il demande s'il est possible d'éviter l'installation de prestataires de service, banques ou assurances qui n'amènent pas de vie au quartier.

Monsieur le Maire dit toute l'importance du commerce de proximité qui fournit l'emploi, le lien social et le service à ceux qui ne peuvent se déplacer. La ville est prête, avec le FISAC et la Ronde des Quartiers, à envisager des actions de redynamisation du commerce.

L'ancien Président de la Fédération du commerce bordelais expose son expérience : il est normal que les commerces évoluent, qu'il y ait des travaux ou pas ; par contre il remarque que là où il y a des commerces nombreux et dynamiques, il n'y a pas d'inquiétude à avoir au-delà de la période des travaux. Il conseille un contact étroit avec les élus, et la CUB.

Monsieur le Maire conclut la réunion en soulignant la nécessité

- de modifier nos manières de fonctionner, en diminuant la part de l'automobile et en augmentant celle des transports en site propre, en tram ou en BHNS,
- tout en restant solidaires les uns des autres.

## La troisième réunion publique du 25 mai 2009 à Bordeaux

Il est indiqué que Monsieur le Maire du Bouscat a demandé que soit approfondie la solution consistant à pénétrer dans Bordeaux par la Ligne C du tramway à Ravezies, puis à emprunter le chemin de fer de ceinture sur la commune du Bouscat pour se brancher sur une nouvelle ligne D qui rejoindrait Cantinolles à Eysines.

Un délai de deux à trois semaines est annoncé pour réunir les éléments d'appréciation concernant cette proposition.

La synthèse des épisodes précédant est présentée :

Corridor Sud entre St Médard en Jalles et Bordeaux en BHNS.

Corridor Nord par l'avenue d'Eysines en BHNS.

Corridor Nord par Fondaudège/ Libération, soit en BHNS soit en tramway.

Le haut niveau de service du Bus ne serait pas assuré :

- Corridor Sud à l'intérieur des boulevards.

- avenue d'Eysines.

➤ La proposition du «Comité de quartier de Caudéran» est examinée :

Tracé du Corridor Sud desservant St Médard en Jalles et le Haillan rejoignant le centre ville de Bordeaux par la rue Capdeville et la rue Judaïque. Cette proposition est fondée sur une voie unique rue Capdeville.

Il est indiqué que le système de la voie unique ne peut fonctionner que s'il concerne la ligne toute entière ou une extrémité de ligne. En effet, positionnée en milieu de ligne, la voie unique limite la fréquence à 8 mn.

Les études de clientèle réalisées montrent la nécessité d'une fréquence plus importante sur le Corridor Nord que sur le Corridor Sud.

La solution consistant à utiliser des sens dissociés est examinée :

Elle a pour inconvénient de réaliser des travaux sur deux itinéraires plutôt que sur un seul ; elle a donc un impact sur le coût en même temps qu'elle crée des problèmes tant de circulation que de stationnement sur les deux itinéraires.

Par ailleurs, les voies dissociées peuvent avoir un impact au niveau de l'exploitation du tramway.

Enfin, la séparation des stations en montée et descente, de plusieurs centaines de mètres, ne facilite pas la lisibilité du projet.

Il est indiqué que la capacité globale d'une ligne de tramway dépend fortement de la bonne régularité dans l'exploitation:

Alors que la capacité théorique du tramway est de 4500 personnes/heure/par sens, la fréquentation actuelle n'est que de 2500 personnes/heure/par sens, à comparer aux 2000 personnes que l'on envisage sur les Corridors Nord et Sud.

La capacité du tramway à 55% de sa capacité théorique vient uniquement de l'accumulation de petites irrégularités.

La Cub envisage d'étudier différentes solutions à ce problème :

Acquisitions de nouvelles rames, raccourcissement des lignes, possibilité de validation sur les quais des stations.

Une personne pose la question de savoir comment les stations seraient localisées rue Fondaudège dans le cas où le tramway y passerait :

Les stations ont été positionnées au niveau des sur-largeurs présentées par la Place Charles Gruet et Marie Brizard ainsi qu'au début du boulevard.

Une autre personne propose de retenir le Corridor Sud avec branchement sur la ligne A du tramway, pour éviter de porter préjudice au millier d'entreprises situé sur l'itinéraire Fondaudège/ Libération, assurant actuellement 5000 emplois.

Monsieur le Maire rappelle que le tracé d'une ligne de transport lourd est privilégié là où se trouvent les emplois.

La rentabilité d'une ligne nécessite de passer là où se trouvent la population et les emplois.

Par ailleurs, l'intérêt de la ville de Bordeaux dans son ensemble est d'attirer la population de la périphérie pour y travailler, faire du commerce ou se restaurer.

- L'association «Oui au Tram» rappelle que la quantité de population à desservir nécessite un tramway sur les deux Corridors prévus au départ ; elle propose d'envisager du TCSP sur le Corridor Sud jusqu'aux boulevards et d'enclencher tout de suite l'installation d'un TCSP sur les boulevards ainsi que sur la ligne de chemin de fer de ceinture. Cette association se propose de rendre compte des différents points à travailler avec les commerçants au niveau des aides qu'il faudrait leur apporter pendant les travaux.
- «Le comité de quartier de Caudéran centre» expose son analyse sur la répartition de la clientèle sur les Corridors Nord et Sud à partir des chiffres donnés par la Cub sur les Bus.

Il est répondu que les projections de trafic montrent que le potentiel d'attractivité du Corridor Nord est bien plus important que celui du Corridor Sud. Ce résultat s'explique par le fait que le Corridor Nord a une connection directe avec les lignes B et C du tramway au Quinconces puis avec la ligne A Port de Bourgogne.

Le Corridor Sud aurait une connection avec la ligne B à Gambetta, avec la ligne A à Pey Berland, mais ce n'est qu'au niveau de la Gare St Jean que pourrait être réalisée la connection avec la ligne C.

Il est expliqué que la Cub ne peut pas financer un TCSP sur les deux Corridors en même temps. Sur le Corridor Sud, les Bus ne sont pas attractifs parce que leur fonctionnement n'est pas bon, par manque de régularité.

- L'association de «Défense du quartier du parc Bordelais» se rallie à la proposition du Maire du Bouscat qui aurait l'avantage de desservir Bruges et le Bouscat sans détériorer la circulation et la vie sur l'axe Fondaudège/ Libération. Dans le cas où cette solution ne serait pas retenue cette association serait Favorable à un passage du tramway par le Corridor Sud.

La Cub doit s'assurer de la possibilité de faire rouler sur la ligne SNCF du tram train sur Bruges et Blanquefort et sur la ligne de chemin de fer de ceinture, à la fois un tramway et des TER.

Monsieur le Maire de Bordeaux signale que l'utilisation du chemin de fer de ceinture lui paraît être une solution acceptable s'il peut être démontré qu'elle est techniquement gérable.

Monsieur le Président Chausset relève que cette ligne de chemin de fer de ceinture va être au centre des discussions d'un schéma global des déplacements à mettre en place avec la Région, le Conseil Général, RFF et la SNCF.

Il indique que RFF régénère actuellement cette voie de chemin de fer sur laquelle une gare sera prochainement ouverte à Arlac.

- L'association «Oui au tram» est d'un avis contraire dans la mesure où le chemin de fer de ceinture évite les zones de forte densité en allongeant considérablement le temps des trajets ; elle préfère un passage par le tracé Fondaudège/ Libération.
- Les commerçants de la ville du Bouscat signalent l'importance de la circulation automobile dans le fonctionnement des commerces de cet axe Fondaudège/ Libération.
- Un habitant de Bordeaux demande que l'intérêt général l'emporte sur les intérêts particuliers.
- Un commerçant de Fondaudège se dit Favorable au tramway pour le bien être de chacun et pour la vitalité commerciale de ce quartier dans lequel de nombreux commerces ferment sans que le tramway en soit la cause.
- Un riverain de la rue Fondaudège dit que cette rue est impraticable avec des enfants, c'est une véritable autoroute dans lequel les voitures sont garées en double ou triple file. Il pense qu'avec le tramway, les gens viendront plus facilement faire leurs courses dans cette rue.
- L'association «Tram en Jalles» relève que dans son dossier répondant à l'appel à projet dans le cadre du Grenelle de l'environnement, la Cub a signalé la réalisation de 1,8 Km entre les Quinconces et la Barrière du Médoc. Elle demande le devenir de la subvention accordée par l'état dans le cas où la Cub déciderait de réaliser le tracé du Corridor Sud.

Il est répondu que ce que la Cub a décidé par une délibération, peut être modifié par une autre délibération, dans le cas où un changement de projet serait considéré d'un commun accord.

- Les commerçants de l'axe Fondaudège/ Libération se disent Favorables au tramway mais pas sur cet axe.

M. le Maire de Bordeaux répond qu'il n'y a pas de villes sans commerces de proximité qui vivent réellement ; et qu'il est pour le commerce. Il pense qu'il n'y a pas d'antinomie entre les commerces de proximité et le passage du tramway.

- Un habitant de Caudéran s'exprime sur la cohérence d'aménagement :



Pour lui, le Corridor Sud par de Lattre de Tassigny est cohérent avec les aménagements puisqu'il franchit la rocade sans échange avec celle-ci. Par ailleurs, la rue Louis Barthou et la Route du Médoc sont des axes qui viennent d'être récemment aménagés.

Il relève que l'axe de Tassigny cumule le plus grand nombre d'établissements scolaires et de quartiers d'habitations.

Il propose en conséquence de rechercher une jonction entre les Corridors Nord et Sud en amont des boulevards.

M. le Maire de Bordeaux ne pense pas que le passage par le Corridor Sud soit aujourd'hui viable à cause de l'étroitesse de la rue Capdeville et de l'incompatibilité de la voie unique avec une bonne exploitation du tramway.

Il demande à la CUB d'approfondir l'étude proposée par M. Bobet sur l'utilisation du chemin de fer de ceinture.

Enfin, il signale les conditions qu'il poserait à l'utilisation de l'axe Fondaudège/ Libération, si cet axe devait être incontournable :

1. Définir l'intégralité de la ligne devant faire l'objet d'une demande de déclaration d'utilité publique dans son entier.
2. Fixation claire des règles d'indemnisations des commerçants (rues adjacentes?).
3. Des engagements précis sur une durée des travaux clairement calée.
4. Concernant le stationnement :
  - création de parking de proximité le long de l'itinéraire pour restituer le stationnement des riverains.
  - Mise en place d'un système performant d'arrêts minute pour le stationnement sur voirie devant les commerces.
5. Un aménagement urbain de qualité.

Enfin, Monsieur le Maire souhaite qu'une dernière réunion soit organisée dans le courant du mois de juin 2009 avec le Bouscat, Bordeaux et Eysines pour tenter de prendre une décision clairement définie sur la ligne.

## **BRUGES réunion publique du 29 avril 2009**

Une personne regrette le manque de bus assurant la liaison Blanquefort/Bruges/Bordeaux

Le nouveau délégataire de service public reprend les choses en main.

L'arrivée du tram train cadencé au quart d'heure, est très attendue, mais risque de créer des problèmes de stationnement au niveau de la gare car, avec le cadencement des TER à ½ heure, la fréquentation est déjà passée de 12 à 370 voyageurs/jour.

Pourquoi faire ce tram train avec ce cadencement des TER ?

Les TER ont des arrêts éloignés, ils vont plus vite que le tram, et plus loin, mais il leur faut plus de temps pour accélérer et pour freiner. Ils n'ont pas la même fonction ; le tram péri urbain a des stations plus éloignées, et peut donc rouler jusqu'à 70 km/h.

A Blanquefort, il s'agit de capter les gens qui viennent du Médoc, et de desservir le futur éco parc ainsi que les 2 000 emplois du site de l'ancienne usine Ford.

Incidences foncières autour de la gare ?

Ce tram train assurera la liaison Blanquefort/Bordeaux/Quinconces en 23 minutes, avec un potentiel de plus de 12 000 voyageurs/jour.

Incidences du nombre des passages sur la voie ferrée (TER et tram) sur la circulation automobile empruntant les passages à niveau rues Andron et Fleuranceau. Nuisances à venir (sonnerie à l'abaissement des barrières).

Une personne demande des renseignements l'itinéraire des bus 36 et 58.

Le tram train entraînera-t-il la suppression des passages à niveau ?

Le parc relais sera situé plutôt sur Blanquefort.

Indemnisation des activités commerciales riveraines du chantier.

Utilisera-t-il l'APS ?

Concernant la ligne D, un tram serait mieux que les bus, surtout en ce qui concerne la gêne qui serait apportée aux bus assurant les liaisons de banlieue à banlieue et dont la fréquentation ne cesse d'augmenter.

Pourquoi ne réaliser que 1.8km jusqu'aux boulevards ? S'il est décidé de faire cette ligne, il faudra la réaliser jusqu'à son extrémité.

Une personne propose l'utilisation du chemin de fer de ceinture pour mailler le réseau.

Le tracé de la ligne D fera l'objet d'un choix par les élus rassemblés en conseil de la CUB en septembre 2009. Nul doute qu'ils décideront alors de poursuivre la réalisation de cette ligne jusqu'à son extrémité.

Pourquoi un tel retard pour la desserte du quadrant nord ouest ?

Comment vont être desservis les habitants de Saint Médard en Jalles ?

Les gens veulent de plus en plus de TC

Il sera possible d'utiliser le tram train et la ligne B du tram pour se rendre à la faculté.

Plus tard, le tram train devra emprunter le chemin de fer de ceinture et aller jusqu'au campus universitaire, après réfection du triangle des Echoppes à Pessac.

A la demande d'avis à main levée par Monsieur le Maire, la salle plébiscite les projets de la ligne D par la route du Médoc, et le projet de tram train. (1 contre).

## **SAINT MEDARD EN JALLES Réunion publique du 6 mai 2009**

La commune a participé au financement des deux premières phases du tramway ; le conseil municipal demande que la desserte du quadrant nord ouest en tramway, soit la priorité absolue de la CUB, par une liaison directe avec Bordeaux.

Les principaux points évoqués :

- manque une vue d'ensemble sur la politique globale des déplacements à l'échelle du département, un schéma directeur prévoyant des moyens de transport adaptés et performants
- le tramway doit arriver à Saint Médard en Jalles, et pas à Cantinolles
- le tram train mettra Blanquefort à 20 minutes de Bordeaux en 2014
- desservir Saint Médard en Jalles par la piste cyclable désavantagerait la commune du Haillan ; réaliser la liaison directe par Le Haillan au fur et à mesure des capacités financières.
- La CUB réalise un premier tronçon de cette ligne D jusqu'aux boulevards, pour 2013 ; en septembre, 2009, décidera-t-elle une ligne globale vers le quadrant nord ouest, ou se laissera-t-elle la possibilité de choisir, en 2014, soit le Corridor nord soit le Corridor sud ?
- A trop vouloir desservir les deux Corridors en même temps, on ne desservirait bien ni l'un ni l'autre

- Y a-t-il eu une enquête origine/destination des déplacements pour quantifier la fréquentation attendue sur la ligne ? : une enquête ménage est en cours, dont les résultats sont attendus pour la fin 2009.
- La stratégie consiste à terminer le schéma radial avant de mailler l'ensemble du réseau par une ligne concentrique (boulevards, chemin de fer de ceinture, rocade ?)
- L'avantage déterminant du tramway est qu'il est le seul moyen de transport participant à la politique de développement durable : il ne pollue pas, il est confortable, et présente un coût d'exploitation inférieur à celui du BHNS.
- En zone péri urbaine, le BHNS reste soumis au code de la route et sa vitesse ne doit pas dépasser 50 km/h, alors que le tramway peut rouler à 70 km/h.
- Le BHNS peut rendre un service immédiat, et être remplacé par un tramway par la suite.
- Le tracé nord n'est pas le plus pertinent en matière de population et d'emplois desservis
- La priorité de la desserte du quadrant nord ouest est très ignorée, avec un budget réduit ne permettant d'arriver que jusqu'aux boulevards ; il faut concilier efficacité et équité en matière de transport et créer une ligne venant de Saint Médard - le Haillan, et rejoignant le Corridor nord par l'avenue de l'hippodrome.
- Il faut réduire le trafic automobile et la pollution qu'il génère.
- L'utilisation de la piste cyclable n'est pas une bonne solution ; il faut limiter l'installation du tramway à l'intérieur de la rocade avec des parcs relais, et, en économisant sur la longueur des voies, créer deux lignes pour desservir le quadrant nord ouest.
- En attendant, il faut améliorer très rapidement la vitesse des bus.
- Serait-il possible de réserver l'usage de la rue Capdeville au seul transport en commun en site propre ?
- Au-delà de la rocade, il est possible de faire du tramway péri urbain à moindre coût.
- Monsieur le Maire expose sa préférence :
  - o - la ligne A doit franchir la rocade pour desservir le sud du Haillan et de Saint Médard en Jalles, puis l'Aéroparc
  - o la ligne de Bus 53 doit être renforcée et cadencée entre Issac et la place Gambetta car les finances ne permettront pas de faire 2 lignes de tramway
  - o arrivée du tramway à Saint Médard par la piste cyclable venant de Cantinolle.
- L'utilisation de la plateforme en mixité avec le tramway rue Fondaudège, ne permet pas de parler de haut niveau de service. Faire une voie unique rue Capdeville pour éviter l'axe Fondaudège Libération sur lequel se trouvent de nombreuses entreprises et de nombreux emplois
- Comment sont utilisés les avis exprimés dans le cadre de la concertation ?
- La difficulté de faire pénétrer le tramway à l'intérieur des boulevards sur le Corridor sud, pénalise trop lourdement le Corridor nord ; il faut faire avancer équitablement les 2 Corridors en même temps.

## **REUNION PUBLIQUE LE TAILLAN**

### Principaux points soulevés :

- le conseil municipal a, par délibération du 26 juin 2008 émis le souhait de voir le tramway venir jusqu'au Taillan, en traversant la Jalles, avec un parc relais à Cantinolle. Par délibération du 19 mai 2009, le conseil municipal a réaffirmé son souhait de voir étendre la future ligne de tramway, de Bordeaux jusqu'à

l'entrée de ville du Taillan Médoc, et que soit étudié le prolongement de cette ligne jusqu'à Saint Médard en Jalles ; il est Favorable à la réalisation d'un parc relais à Cantinolle, porte d'entrée du futur parc des Jalles, avant l'arrivée du tramway.

- Avec le tram, la fréquence de passage pourra être améliorée, alors qu'avec le bus, il y a risque de ne pas pouvoir le faire.
- Faut-il faire un choix entre le Corridor nord et le Corridor sud ?
- La CUB ne pourra pas financer en même temps 2 lignes de tram
- Nécessité d'organiser des transports en commun en rocade
- Coûts d'investissement et coûts de fonctionnement comparés par mode en fonction de la durée de vie du matériel roulant.
- Le temps de trajet entre Cantinolle et Bordeaux.
- Comment fait-on pour aller à Cantinolle prendre le tram ?
- La circulation sera moins gênée par le tramway que par le BHNS
- Avec le tramway, nous pourrions aller jusqu'au cœur de la ville centre : jusqu'à la gare.
- Monsieur le Maire est opposé à l'utilisation de la piste cyclable pour rejoindre Saint Médard en Jalles ; il propose, depuis Cantinolle, de reprendre la route du Médoc qui remonte sur Le Haillan, et, au rond point du cimetière, de reprendre à droite rejoindre l'avenue Descartes, en entrée de Saint Médard en Jalles.
- En même temps, améliorer la vitesse commerciale du bus.
- Le Corridor nord est, techniquement le moins difficile.
- La RD 1215 amène 20 000 véhicules par jour, et la RD1 15 000 ; un parc relais est donc indispensable ; il devrait être envisagé au plus tôt, avant même l'arrivée du tramway pour chasser les voitures ventouses du centre ville et rendre le stationnement aux clients des commerces.
- L'entrée du futur Parc des Jalles pourrait être située à Cantinolle.
- En terme de pollution (visuelle, auditive et chimique) : 1 différence entre le BHNS et le tramway ?
- Durée maximale continue d'utilisation du parc relais
- Proposition de desserte de Saint Médard en Jalles par la rue de La Boétie à partir du rond point de la Dame Blanche.

#### **Intervention de Monsieur le Maire de Saint Aubin du Médoc :**

- Favorable au tracé nord emprunté par le tramway, parce que c'est au tour du quadrant nord ouest d'être desservi par ce mode de transport, et non par un bus pour rejoindre directement le centre ville sans rupture de charge ; il doit emprunter la route la plus directe et offrir la possibilité de répondre à l'augmentation de la clientèle.
  - Favorable aussi à la réalisation sans délai d'un parking à Cantinolle pour inciter les habitants du nord Médoc et de Lacanau à prendre le bus. Favorable à la desserte rapide de Saint Médard en Jalles et du Haillan ; Favorable enfin à la poursuite de la ligne D au-delà des boulevards.
- « Ne vaudrait-il pas mieux remettre à plus tard les extensions des lignes de tramway, et commencer par desservir la population nombreuse de ce quadrant nord ouest ? »

## **BLANQUEFORT Réunion publique du 14 mai 2009**

La concertation porte sur le programme comprenant l'extension de 3 lignes de tramway, la création d'une quatrième ligne de TCSP, et le tram train, en plus des couloirs de transports collectifs en site propre.

La commune de Blanquefort est surtout concernée par le projet de tram train.

Le projet de la ligne D est cependant présenté tant sur le Corridor nord, que sur le Corridor sud, en mode tramway en mode alternatif au tramway (BHNS : bus à haut niveau de service).

La présentation des études préliminaires sur la ligne D est appréciée, tant au niveau des tracés qu'au niveau de la comparaison entre le tram et le BHNS.

Deux personnes expriment leur souhait de voir développer rapidement un véritable réseau maillé permettant des liaisons autrement plus directes qu'en «étant obligées de passer par le centre de Bordeaux pour se rendre par exemple de Beautiran à Blanquefort : les jeunes se fatiguent en se levant de très bonne heure pour assister aux cours dispensés dans les établissements scolaires spécialisés de la commune de Blanquefort (lycée agricole, école du bâtiment).

Monsieur le Maire indique que la CUB a bien en tête le besoin de réaliser d'abord la ligne D dans son entier, puis de résoudre le bouclage périphérique, qui sera réalisable grâce aux ponts Lucien Faure et Jean Jacques Bosc.

Dans l'immédiat il s'agit de permettre aux habitants et aux employés du quadrant nord ouest, de pouvoir se déplacer comme ceux des autres secteurs de la CUB qui utilisent les transports en commun 3 fois plus qu'eux, parce qu'ils bénéficient de transports rapides, au temps de parcours établi, et sur une amplitude horaire satisfaisante.

La capacité financière de la CUB n'est pas suffisante pour pouvoir tout faire en même temps.

Monsieur le Président Chausset annonce la création de la gare d'Arlac à Mérignac, sur le chemin de fer de ceinture, par RFF.

Monsieur le Maire indique qu'avec le nouveau délégataire du service public des transports de la CUB, une nouvelle concertation va être engagée avec les communes et les habitants sur l'utilisation du bus, et notamment sur les liaisons de périphérie à périphérie.

Un habitant demande si une étude a été faite sur la perte du chiffre d'affaire des commerçants si la ligne D était décidée rue Fondaudège et avenue de la Libération et sur l'indemnisation à prévoir.

(Les questions sur le tram train font l'objet d'un compte rendu dans le chapitre suivant).

## **Parempuyre Réunion publique du 18 mai 2009**

Un habitant demande si, en 2013, il devra prendre un billet de train pour se rendre à Blanquefort, puis un billet de tram pour se rendre à Bordeaux.

Un effort sera fait sur la billettique.

Madame le Maire signale la possibilité de prendre le bus jusqu'à Blanquefort, ou d'aller à Claveau prendre le tram.

Pourquoi le tram train n'irait-il pas jusqu'à Parempuyre ? Les horaires des TC posent problème.

Quelle sera la fréquence du tram train ?

Il est prévu une fréquence de l'ordre de 10 à 15 minutes, qui sera la même lorsque le tram arrivera à Parempuyre. De même, dans le cadre de l'extension des lignes de tram, il est prévu d'instaurer un service partiel, avec une fréquence de 10 minutes en bout de ligne en continu, de 7 h à 20 h.

Une personne, conseillère municipale d'opposition, demande si le programme comprenant différents projets, a établi une hiérarchie pour leur réalisation en fonction par exemple du poids démographique des secteurs concernés, ainsi que le coût des différents projets.

Le programme comprend 17 km de tram : 15 km en extension de lignes existantes, et 1.8 km de création de la ligne D ; puis 7 km de tram train. L'ensemble du programme devra être mis en service en même temps.

Le coût de réalisation du tram en ville est de l'ordre de 30M€/km ; le coût du tram train sera de 10M€/km

Il s'arrête à Blanquefort pour des raisons budgétaires.

En 2020 il pourrait transporter 22 000 voyageurs /jour.

Une personne demande s'il est prévu de réaliser un parking près de la gare de Blanquefort.

Un P+ R doit être réalisé près de la gare de Blanquefort, et un autre à Bruges, près de la rocade.

Madame le Maire indique que le parking est déjà prévu à la gare de Parempuyre, en liaison avec RFF, pour 2010.

La fréquentation des TER a augmenté de 60% et ce chiffre augmentera encore lorsque les voies seront aménagées.

Un habitant s'étonne du fait que le tarif famille nombreuse soit plus important à Bordeaux qu'à Ludon Médoc.

Est-il prévu que le tram train desservant un jour Parempuyre continue vers le Médoc ?

Un autre habitant demande pourquoi ce sont des autocars qui desservent Parempuyre et non des autobus urbains.

Madame le Maire signale que cette question fait l'objet d'une demande insistante de sa part car les villes un peu éloignées sont encore desservies par un sous traitant ; mais le nouveau délégué du service public des transports envisage d'améliorer la fréquence de la desserte actuelle.

Un chef d'entreprise demande une liaison pratique et bien cadencée avec la zone de fret de Bruges.

Un habitant signale qu'il embauche à 5 h et qu'il ne peut prendre aucun TC.

Il y a une demande de navettes sur la commune.

Une personne demande pourquoi, entre 12h et 14h, les bus stationnent sur les trottoirs en les « défonçant ».

## **Dernière réunion publique organisée au BOUSCAT, le 16 juin 2009**

en présence de Monsieur le Président de la CUB, du vice-Président chargé des transports de demain, et des Maires du Bouscat, de Bordeaux, d'Eysines, de Bruges, de Saint Médard en Jalles, du Taillan et de Saint Aubin du Médoc.

Cette dernière réunion publique a commencé par un résumé rapide des épisodes précédents, suivi d'un exposé présentant la synthèse de l'expertise réalisée sur la possibilité d'utiliser le chemin de fer de ceinture pour desservir ce quadrant nord ouest.

Il a été décidé de verser cette expertise, le diaporama utilisé pour cet exposé, ainsi que les chiffres concernant l'usage actuel des transports en commun, au nombre des éléments présentés au public dans le cadre de la concertation.

Monsieur le Président Feltesse rappelle que le budget global de la 3<sup>ème</sup> phase comprenant le tram train du Médoc, l'extension des lignes de tramway et la création du début de la ligne D est fixé à 450M€

Monsieur Juppé propose que chacun ait en tête que l'intérêt général est plus important, et plus respectable que l'intérêt de chaque quartier ou de chaque commune.

Monsieur le Président Chausset rappelle qu'il s'agit de mettre l'agglomération bordelaise au niveau des autres agglomérations européennes en termes de transport : en 2014, 74 km de TCSP, et, en 2020, 200M de voyageurs, avec 200 voyages par habitant et par an.

Sur l'utilisation du chemin de fer de ceinture par la ligne D du tramway:

Débranchement de la ligne C à Cracovie, utilisation de la voie ferrée du Médoc, puis du chemin de fer de ceinture sur 3 km, et raccordement : soit à l'avenue d'Eysines, soit à la route du Médoc.

Le matériel roulant serait un tram train, pouvant circuler indifféremment sur les voies du tramway urbain et sur les voies ferroviaires classiques, ce qui nécessite de l'équiper de façon particulière.

Alstom livre des tram trains à Nantes et à Lyon, Zimath, en Ile de France

Le Tango est réalisé par Stadlor.

Le coût de ce matériel est de 4,8 M€par rame (la rame de tram coûte 3,3 M€).

L'utilisation du chemin de fer de ceinture nécessite de réaliser des bretelles de décélération plus ou moins longues suivant les solutions , dont le coût peut varier de 7 à 14 M€

**Les avantages :** utiliser les infrastructures existantes en économisant 40 à 50M€ éviter les impacts sur le tissu commercial et économique de la rue Fondaudège, de la barrière du Médoc et de l'avenue de la Libération, et desservir des quartiers d'habitat social et des équipements situés de part et d'autre du tracé,

Mais plusieurs projets se télescopent sur la voie ferrée du chemin de fer de ceinture :

- Les TER : leur fréquence devrait être multipliée par 6 (un toutes les 10 minutes en heures de pointe, et les trains de fret, à faire circuler la nuit.
- Le projet d'y faire circuler la ligne D du tram
- Et le projet du tram train de ceinture utilisant le pont Bacalan Bastide et le pont Jean Jacques Bosc, en passant par la gare de Cenon Pont Rouge.
- 

Ces trois projets ne pourront pas coexister sur le chemin de fer de ceinture pour tenir compte des normes de sécurité ferroviaire (un seul matériel roulant par « canton » de voie ferrée, empêchant de descendre au dessous de 5 minutes d'intervalle), ce qui ramène la fréquence du tram train à 10 minutes.

Il faut donc choisir deux fonctions sur les trois.

En termes de population et d'emplois à l'horizon 2020:

- 80 000 à moins de 500m de la ligne directe Fondaudège – Libération
- 35 000 à moins de 500 m de la ligne de chemin de fer de ceinture

En termes de fréquentation :

- 2000 personnes par heure et par sens sur la ligne directe,
- 450 personnes par heure et par sens sur le chemin de fer de ceinture

Les inconvénients : un crochet de 2 km avec un temps de parcours plus long par la ligne de ceinture, des difficultés techniques et institutionnelles ;

Le représentant de l'association « OUI au tram » attire l'attention de la CUB sur l'aide à apporter aux commerçants, pouvant aller jusqu'à rechercher qui installer à la place des commerces qui fermeront. Il déposera une lettre ouverte au registre de la concertation.

Monsieur le Président Chausset indique que LA CUB cherchera à minimiser au possible, les contraintes et les impacts négatifs dus aux travaux.

Monsieur le Maire de Bordeaux indique, que si le tramway devait passer par la rue Fondaudège, il demanderait :

- une clarification préalable des conditions d'indemnisation des commerçants, tant sur les principes que sur le périmètre,
- la reconstitution des places de stationnement pour les riverains, et
- la mise en place d'un système de gestion du stationnement minute réservé à la clientèle des fonds de commerce.
- Et un aménagement public urbain de qualité (attractif).

Une personne demande le profil en travers qui serait réalisé dans le cadre d'un passage par Fondaudège, avec maintien de la piste cyclable : un profil type est présenté.

Un commerçant pense que le tramway sera privé du haut niveau de service dans la mesure où il se trouvera englué dans la circulation automobile roulant en mixité sur son itinéraire.

Il lui est répondu que la circulation automobile sera diminuée, devant passer de 1 100 à 400 ou 500 véhicules en heure de pointe, par le report de 20 à 25 % sur le tramway, et par l'utilisation des itinéraires de substitution.

Par ailleurs, la vitesse du tramway ne doit pas dépasser 30 km/h sur une voie mixte.

Un habitant demande à Monsieur le Maire du Bouscat s'il a fait son choix, entre le Corridor nord par Fondaudège Libération, et le Corridor sud par Tassigny.

Monsieur Bobet répond que le conseil municipal a voté en 2007 une résolution exigeant le passage de la ligne D par Le Bouscat, avenue d'Eysines, qu'il se range maintenant à l'avis du bureau d'étude, considérant les inconvénients de ce tracé, que le tram doit passer par Le Bouscat, et qu'il faudra bien qu'il passe par l'avenue de la Libération s'il n'y a pas d'autre solution. Dans ce cas, Monsieur le Maire demanderait un allongement de la durée du versement des indemnités des commerçants après la fin des travaux.

Une personne, élue à Eysines demande aux élus de la CUB de réaliser effectivement les deux branches de la fourche, et de faire une démarche auprès du ministre de l'Environnement, pour lui demander de tenir les engagements pris dans le cadre du Grenelle de l'Environnement et augmenter les subventions accordées à la CUB au titre de l'article 3, car les études opérationnelles lancées par la CUB sur le quadrant nord ouest, prévoyaient un tronçon commun et deux branches qu'il faut maintenant réaliser pour pallier le grand vide de ce secteur en matière de TCSP

Monsieur le Président de LA CUB signale

- que l'État tient ses engagements, en versant 42 M€ (pour 12 M€ versés à Toulouse), auxquels s'ajoutent 11 M€ (à confirmer) pour le tram train
- que la délibération de la CUB d'avril 2007 a bien lancé les études sur les deux branches, mais pas le financement au-delà de 1.8 km de ligne jusqu'aux boulevards.



- Que tout le monde s'accorde à dire aujourd'hui, que ce petit bout de ligne n'a pas de sens et qu'il faut aller plus loin, sans rupture, sur cette ligne D
- Mais qu'il faut aussi tenir compte de la capacité financière de la CUB et des arbitrages à faire pour tenir compte des autres grands projets d'agglomération (Euratlantique, pont Lucien Faure, projets TCSP et, tram train...).
- Que, dans ces conditions, le budget alloué aux transports tram et tram train CUB Médoc ne doit pas dépasser 450M€ d'ici 2013-2014
- Et qu'il ne faudra pas compter par la suite que la CUB réalise 10 km de tramway tous les 5 ans.

Un habitant de Bruges s'inquiète de savoir s'il sera possible de traverser aux passages à niveau la voie ferrée du Médoc, dans la mesure où il est question d'augmenter le trafic alors qu'il passe aujourd'hui déjà 30 trains par jour : les passages à niveau continueront à être gérés comme aujourd'hui, et le passage des tram sera signalé par les feux habituels.

Un autre s'inquiète des nuisances sonores engendrées par cette augmentation significative du trafic sur la voie ferrée du chemin de fer de ceinture, et indique aux commerçants qu'ils ne doivent pas s'opposer au passage du tram dans leurs rues, car il est facteur de revalorisation immobilière, urbaine et commerciale. Il est répondu que le tram train fait le même bruit que le tramway, et qu'il est beaucoup plus faible que celui des trains qui sont beaucoup plus lourds. Cependant, des études acoustiques devront être menées sur la propagation du bruit, dans la mesure où la voie ferrée est surélevée.

Monsieur le Président Feltesse indique l'intention du gouvernement, de légiférer pour permettre à la collectivité territoriale qui a investi, de récupérer tout ou partie des plus values foncières.

Une personne parlant au nom du collectif associant les tenants des deux Corridors nord et sud, signale que beaucoup d'habitants se trouvent le long du Corridor sud, et que la voie ferrée du chemin de fer de ceinture sera bien utilisée un jour ; elle regrette de constater combien le Corridor sud est délaissé, car elle n'a pas encore entendu parler de la desserte des communes du Haillan et de Saint Médard. Elle signale qu'Eysines peut très bien être desservie par le Grand Louis, et, qu'à son avis, l'intérêt général passe par le corridor sud le long duquel la population est plus importante.

L'évolution de la fréquentation des transports en commun est présentée :

- avant l'arrivée du tram, le réseau transportait 55 M de passagers par an
- après l'arrivée du tram, la croissance a évolué à raison de 6% par an pendant 6 ans, et le réseau transporte actuellement presque 100M de passagers par an.
- Avec la refonte très importante du réseau de bus, le nouveau délégataire compte sur une croissance de l'ordre de 10% par an, pour arriver à 150M de passagers par an.
- Avec cette 3<sup>ème</sup> phase de tramway dont la ligne D, la croissance pourrait continuer à raison de 10% par an, et la fréquentation totale, passer à 200M de passagers par an en 2020.

Le quadrant nord ouest mérite d'être desservi à terme par deux lignes de tramway ; la question est de savoir par où il faut commencer dans la mesure où les finances disponibles ne permettent pas de faire ces deux lignes en même temps.

Sur la comparaison de la fréquentation actuelle des transports en commun du corridor nord et du corridor sud :

En comptant les montants descendant à chaque arrêt, le calcul indique

- 14 500 personnes sur le corridor nord,
- 15 400 personnes sur le corridor sud, soit 6% de plus.

Sur la comparaison des densités de population :

le corridor sud fait 13 km de long et le corridor nord en fait 10.

la densité de population et d'emplois est de 8 800 personnes au km le long du corridor sud, et de 10 700 sur le corridor nord.

Un élu de la commune du Bouscat attire l'attention sur les conclusions de l'Observatoire des effets économiques du tramway, réalisé par la CCI signalant que 41 % des commerçants signalent une évolution Favorable de leur activité, et que l'augmentation du nombre d'établissements est plus importante en 2008 sur le corridor du tramway que sur le reste de l'agglomération..

Entendant les craintes des commerçants, il pose les questions

- de la limitation de la durée des travaux
- de l'aménagement du parking de la barrière avant les travaux
- du développement de l'activité du centre ville dans d'autres zones qu'à la barrière même.

Un habitant de Saint Médard en Jalles, représentant l'association de 7 groupes constitués en Faveur d'un tracé par Tassigny expose à nouveau l'ensemble du projet proposé par ce groupement :

- la ligne D en tram vers Saint Médard en Jalles, avec un débranchement au Grand Louis vers Cantinolle, et un terminus à Mériadeck.
- l'utilisation du chemin de fer de ceinture, et de la voie ferrée du tram vers Blanquefort, branchée sur la ligne C à Cracovie, avec un débranchement vers l'ancienne gare d'Eysines, après le passage au dessus de la rocade.

Un conseiller municipal de la commune de Bruges signale qu'à aucun moment, il n'a entendu parler de sa commune dont la population a pourtant augmenté de 22 %.

Cette commune, » qui souffre d'une carence en TC, » attend la réalisation d'un TCSP de qualité.

Un habitant de Saint Médard en Jalles pose la question de la pertinence d'une desserte en tram au-delà de la rocade, où un BHNS serait moins coûteux, et de la création d'un TCSP le long de la rocade routière : il faut éviter les ruptures de charge, et capter le maximum de circulation venant du Médoc, à Cantinolle.

Madame le Maire d'Eysines entend voir desservis les quartiers du Grand Caillou et des Hauts de l'Hippodrome ainsi que le centre d'Eysines : « cette commune attend le tramway depuis trop longtemps ».

Une élue, député, trouve trop injuste de choisir entre deux itinéraires rectilignes, et propose de zigzaguer pour satisfaire le maximum de personnes

Monsieur le Président Chausset souligne l'intérêt d'un réseau cohérent et efficace, irriguant au mieux les territoires desservis.

Madame Ballot, représentant Monsieur le Maire de Saint Médard en Jalles regrette de ne pas encore avoir entendu parler de sa commune qui est la plus grande du quadrant nord ouest : elle demande un terminus de la ligne D à Saint Médard en Jalles, soit par le Corridor sud, soit par le Corridor nord par Cantinolle.

Monsieur le Maire de Bruges indique que la « barrière » disparaîtra avec le tram, et qu'il attend la décision de faire arriver le tram jusqu'à Bruges, mais qu'il faut faire très attention aux dégâts pouvant être causés aux commerces par les travaux, qui doivent se dérouler dans un respect mutuel. Il propose aux commerçants de bien présenter leurs inquiétudes légitimes, sans perdre de vue l'intérêt général.

Monsieur Juppé indique que le temps de la concertation s'achève et que va venir le temps de la décision. Il a enregistré que la solution par le chemin de fer de ceinture ne passe pas, et que la solution BHNS n'est pas plus intéressante que celle amenée par le tram (3 bus pour 1 tram et plateforme plus large).

Il indique cependant suspendre son jugement, hésitant entre

- le Corridor nord, avec un passage par Fondaudège et Libération vers Cantinolle, au sujet duquel il relève qu'il n'a pas été répondu aux problèmes posés aux activités économiques, et qu'il faut bien les prendre en compte,
- le Corridor sud, vers Gambetta ou Mériadeck en passant rue Capdeville et rue de la Croix Blanche, où « ça passe difficilement » et où certains immeubles seraient impactés par le projet.

Monsieur Juppé indique son intention de se rendre compte de la situation sur le terrain, et demande la présentation d'une balance financière (indemnisation des commerçants du Corridor nord, et coûts immobiliers du Corridor sud) et un tableau multicritère prenant en compte les temps de parcours et la fréquentation attendue.

Monsieur le Président Feltesse a bien noté que le quadrant nord ouest a un besoin urgent d'une desserte efficace, que les élus ont la volonté globale d'œuvrer pour l'intérêt général, devant parfois servir des intérêts contradictoires, et qu'il serait absurde de ne faire que 2 km de tramway ; il proposera donc à LA CUB d'enchaîner tout de suite le prolongement de cette ligne, tout en respectant les capacités financières disponibles.

Il remercie tous les acteurs pour le travail accompli, et indique à nouveau son intention de proposer à LA CUB d'enchaîner tout de suite le prolongement de cette ligne D, tout en prévoyant, pour 2020 – 2025, le bouclage total de l'agglomération.

## ➤ Les registres par commune :

On relève un total de 274 contributions pour l'ensemble des registres déposés en mairies.

### **Registre de la commune de Bordeaux**

<b>BORDEAUX</b>		
<b>Observations</b>	<b>Nb</b>	<b>Argumentation</b>
Monsieur le Maire a demandé une remise à plat tant sur le tracé que sur le mode de transport	1	La Cub lance un marché d'étude portant sur les différents tracés possibles et sur les modes de transport alternatifs au tramway.
Y a t il une durée de travaux différente entre le tram et le BHNS ?	1	Pour le tramway, il faut compter 2 ans de travaux. Le BHNS nécessite lui aussi de dévier les réseaux. Le gain de temps par rapport au tramway est de 8 à 9 mois (pas de pose de voie ferrée).
Les riverains du parc bordelais s'inquiètent du passage d'un TCSP dans la rue du Bocage	1	Les travaux sont toujours perturbants mais l'amélioration qu'ils apportent aux quartiers desservis les font vite oublier.
Y a t il une concurrence entre les deux Corridors de la Ligne D ?	1	Le quadrant Nord-Ouest est très vaste. Un axe fort de TCSP peut drainer la clientèle jusqu'à 1 km autour des stations. Il faudra donc créer vraisemblablement 2 axes forts accompagnés de la restructuration du réseau bus.
Opposition au passage d'un tram rue Fondaudège empêchant le maintien des pistes cyclables comme sur le cours Alsace et Lorraine	1	Les études devront faire des propositions concernant le maintien ou le rétablissement des pistes cyclables en fonction des décisions qui devront être prises sur le partage de la rue. Par ailleurs, le profil réalisé cours Alsace et Lorraine ne semble pas pouvoir être réalisé rue Fondaudège sans porter gravement atteinte aux commerces.
L'objectif majeur est la consolidation du noyau commerçant tant rue Fondaudège à Bordeaux qu'avenue de la Libération au Bouscat. Ne créer qu'une voie unique ? Un domaine partagé tram/ voitures ?	1	L'étude sur le tracé et le mode va commencer. Si un TCSP devait passer par ces axes routiers importants, un nouveau schéma de circulation serait établi après une étude d'impact sur les flux concernés.
Il faut prendre en compte le plus grand nombre de personnes à desservir et les établissements scolaires. Tracé par Mériadeck / rue du Château d'Eau / cours Marc Nouaux ?	1	Cette perspective sera examinée par le bureau d'étude dans le cadre de l'interconnexion des lignes.
Réaménager la rue Fondaudège, la mettre à double sens tramway par D. Johnston	1	
Les commerçants sont Favorables au tram. Ils craignent la période des travaux et le changement d'habitudes de leur clientèle suite aux problèmes d'accessibilité. Mais que se passera-t-il, au-delà des boulevards, si le Maire du Bouscat n'en veut pas ?	1	La Cub porte une attention particulière aux fonds de commerce voulant protéger ces outils de travail. L'accessibilité pendant les travaux doit être maintenue. La commune du Bouscat ne s'est pas opposée formellement au projet et la décision sera prise avec Monsieur le Maire du Bouscat.
Pourquoi vouloir passer par là il y a le plus de monde ?	1	La mission de l'Autorité Organisatrice des Transports (AOT) est justement de desservir le plus grand nombre d'usagers possible

		en dépensant le moins d'argent possible.
La ville de Bordeaux n'approuvera pas la réalisation d'une première partie de la Ligne D entre le centre ville et les boulevards tant qu'il n'y aura pas de décision prise sur l'ensemble de la ligne. Elle demandera par ailleurs la restitution des places de stationnement.	1	Les enquêtes publiques seront menées sur un projet global. La création de parkings de proximité sera recherchée.
Je regrette de ne pas être entendu sur les problèmes liés aux lignes de bus n° 16 et 52. Pourquoi les bus n'ont-ils pas de priorité ? pourquoi des bus desservant des établissements scolaires sont-ils supprimés ?	1	L'objectif du réseau de bus est d'avoir le maximum d'usagers. Les restructurations du réseau font l'objet d'une observation de l'usage pendant 6 mois avant d'être éventuellement corrigée. Elles ne peuvent être faites qu'à budget constant car lorsque la Cub dépense 135 M € pour les transports en commun et ne perçoit que 35 M € de recettes, il faut absolument réduire ce déficit en n'agissant que pour augmenter le nombre d'usagers.
La ville de Bordeaux a proposé à la Cub de laisser aux communes la charge des dessertes de proximité. C'est un problème de coût.	1	-----
Avez-vous une bonne vision de la localisation de la population ? quel est le tracé le plus pertinent ?	1	La Cub dispose des données de recensement, des recensements partiels et des résultats de l'enquête origine / destination. L'étude sur les tracés possibles en tiendra compte pour faire des propositions. Une enquête ménage est décidée.
Quelle est la différence de prix entre un tram et un BHNS ?	1	Le coût du tram est de 20 M € / km avec 300 personnes transportées. Le coût du BHNS est de 7 M € / km avec 120 personnes transportées. A terme, le tram train sera un tram circulant sur les voies ferrées SNCF. Dans un premier temps, il s'agira de créer une ligne de tramway avec la tension qui lui est propre (750 v) en parallèle de la voie SNCF et dans les emprises de RFF.
Monsieur le Maire de Bordeaux demande à la Cub d'étudier pour la desserte du quadrant Nord Ouest et en alternative au projet du tramway, l'hypothèse d'une desserte par bus en site propre. Soit des bus BHNS (bus à haut niveau de service) sachant que cette solution exige des travaux préalables liés aux déplacements des réseaux. Soit un bus en site propre sans travaux préalables de déviations de réseaux. Et, dans l'hypothèse où la rue Fondaudège serait retenue, Monsieur le Maire demande que soit étudiée la faisabilité d'un site propre en voie unique qui serait utilisé dans le sens rentrant le matin et sortant l'après midi.	1	Ces demandes seront remises au bureau d'étude qui devra en examiner la faisabilité dans le cadre de l'adaptation du projet aux besoins et aux circonstances.
Pourquoi n'y a-t-il pas de piste cyclable sur la rue David Johnston ?	1	Cet aménagement a été proposé il y a 5 ans et a provoqué un tel tollé à l'époque que la ville et la Cub y ont renoncé.
Toutes les lignes arrivent aux Quinconces. Pourquoi ne pas créer une desserte entre Mérignac et les Aubiers ?	1	Cette liaison existe en bus.
Quelle est la différence d'impact sur l'environnement entre un BHNS et un	1	Le BHNS est un bus et peut circuler au GNV ou au gazole. Dans ce cas, il consomme 80 litres au 100 km / h. Le tramway n'a

tramway au niveau du rejet de gaz carbonique ?		aucun rejet de CO2.
Pourquoi pas une desserte du quadrant Nord Ouest par trolley bus qui roule à l'électricité ?	1	Utiliser un trolley bus reviendrait à mettre en place un 3ième mode de transport (après le bus et le tram) avec toute la logistique qui lui est propre et sans injection possible sur le réseau. Cela étant, cette possibilité sera envisagée dans l'étude sur les modes et tracés.
En 1976, le projet de piétonisation du cours de l'Intendance et de la rue Sainte-Catherine a provoqué le tollé des commerçants. Depuis, ils semblent satisfaits de ce changement.	1	Pendant les travaux, une commission d'indemnisation examine toutes les demandes qui lui sont présentées. Après les travaux, il est bien difficile de rendre ceux-ci responsables de la fermeture d'un fonds de commerce (vente du pas de porte ? maladie ? etc.). l'expérience montre qu'on peut faire co-exister le commerce et le TCSP.
Les bus sont sous- utilisés puisqu'ils roulent mal. Il faut faire des couloirs bus. Pourquoi toutes les lignes structurantes vont-elles dans le centre ville ? Il faut utiliser le chemin de fer de ceinture.	1	Ces idées, à verser au dossier, seront exploitées par le bureau d'étude. Les charges de centralité supportées par la ville de Bordeaux font que cette dernière recherche à être accessible.
Est-il possible de créer sur tout le linéaire une voie unique avec des zones de croisement ?	1	L'inconvénient de la voie unique est de limiter la fréquence des rames à 8', alors que la fréquentation attendue nécessitera une fréquence de 4 à 5' à l'heure de pointe
Avez-vous bien réalisé que le passage d'un tramway sur l'avenue de la Libération au Bouscat entraînerait la fermeture des concessions automobiles.	1	Ces points durs ont bien été identifiés. Mais rien n'est figé. L'étude sur les tracés et les modes va commencer. Elle mettra en exergue les avantages et les inconvénients de chaque solution possible. La solution définitive ne pourra être que consensuelle. Il n'y aura pas de passage en force.
Favorable au tramway	4	
Défavorables au tramway	4	
Craint la flambée des prix de l'immobilier	1	
Défavorable au tram La rue Fondaudège est suffisamment desservie par les bus	1	
Pour le bus Il serait plus économique de renforcer le réseau de bus	2	
Pour le BHNS	1	
Pour le Bus bi articulé au-delà des boulevards	1	
Défavorables au Tram : (50 52) Préfère le bus	2	
<b>Tracé du tramway</b>		
Favorable au Corridor Nord (R)	4	
Par la rue Fondaudège	35	
Par la rue David Johnston	1	
Par la rue de la Libération (R2)	2	
Favorable au Corridor sud (Q)	1	
Par la Croix Blanche et Louis Barthou	3	
Par l'avenue du Mal DeLattre de Tassigny	5	
<b>Défavorable</b> au passage rue Fondaudège.	90	Pétition 80 signatures

Défavorable au passage du tram (suppression du stationnement, des arrêts minute, des commerces + nuisances sonores, trépidations augmentation des impôts) Défavorable au Corridor	4613	Pétition : 3753 signatures  Pétition «Non au tracé du tram par Fondaudège et Barrière du Médoc» : 860 signatures
l'accès au C.H.U pourrait être facilité par un décrochage av. Pompidou permettant d'éviter un 2 <sup>e</sup> changement pour les usagers de périphérie.	1	
Favorable au tram par Croix Blanche	1	
- 3 ans de travaux et de nombreuses nuisances - à la mise en service : la rue Fondaudège sera un Corridor de passage, verra la disparition des stationnements, la mort des commerces et des entreprises, connaîtra des difficultés de circuler pour les voitures et ce sera la fin de la vie de quartier. Proposent des tracés alternatifs : - prolongation des lignes existantes - développement de la ceinture train-tram - mise en double sens de circulation de la rue Fondaudège avec création d'une piste cyclable à double sens pour préserver le tissu économique et social du quartier	1	
<b>Stations</b>		
Favorable au tramway Fondaudège puis Tassigny	1	
Favorable au tramway avenue d'Eysines	3	
Oui au chemin de fer de ceinture	4	
Dans le cas du tracé rue Fondaudège, où se situeraient les stations ?	1	
<b>Maîtriser les temps de circulation</b>		
Améliorer la vitesse des bus par un système de priorité (signal radio) aux feux tricolores	1	
<b>Mode de transport</b>		
Favorable au bus Entraînerait moins de travaux, peu de pollution Prévoir voie protégée et une fréquence suffisance Pas Favorable au tram, car sur le tracé il y a trop de goulets d'étranglement	1	
Le BUS offre plus de souplesse (pas de rails), il y aura moins de travaux, projet moins coûteux et moins gênant. Entraînera moins d'encombrement sur les voies publiques	1	

Ce type permet plus de choix pour les tracés de lignes		
<b>Développement durable</b>		
Favorable au tram A l'heure du Grenelle de l'environnement, l'intérêt général doit primer, le tramway doit desservir les 150 000 personnes du quadrant Nord-Ouest le plus rapidement.	3	
Trop de voitures polluantes	4	
Les bus doivent changer de système d'énergie pour le gaz ou l'hydrogène.	1	
<b>Meilleure répartition entre les modes de transport</b>		
Favorable au tram mais les places de stationnement sont à prévoir quel que soit le tracé (Fondaudège ou autre)	1	
Repenser le stationnement actuellement anarchique	2	
Insérer des pistes cyclables	1	
Sécurité des enfants et des personnes âgées	3	
Tram en voies dissociées Fondaudège David Johnston	1	
Une seule voie rue Fondaudège en alternance	1	
<b>Intermodalité</b>		
Extension ligne A jusqu'à l'aéroport	2	
Extension de la ligne C jusqu'à la rue de la Jallère.		
<b>Ville de proximité</b>		
Pour un tram sur la rue Louis Barthou tracé Q2 Ou par D Johnston, barrière du Médoc et Tassigny	3	
Le tram permettrait de renouveler le quartier de Fondaudège	2	
<b>Commerces</b>		
Bouleversement de l'activité commerciale pendant les travaux si le tracé est rue Fondaudège	3	
Les auteurs des études n'ont pas tenu compte de la désertification commerciales suite aux réalisations cours Alsace-Lorraine, avenues Thiers et cours d'Argonne. Par conséquent comment feront ceux qui ne vont pas dans les grandes surfaces à voiture ?	3	
Les commerçants travailleront toujours car ils sont excellents et l'accès sera plus aisé en tramway	1	
<b>Renforcement des axes de circulation</b>		



Je renouerais avec cet axe quand il sera rendu aux piétons et cyclistes	1	
<b>Solidarité d'agglomération</b>		
Pour le tram L'objectif premier du TCSP est de desservir les trajets domicile-travail.	2	
Le tram permet de se déplacer pour un moindre coût	1	
<b>Renforcement des axes de circulation</b>		
Accès au centre-ville	1	
<b>Modalités de la concertation</b>		
Sur le dossier de consultation : documents trop techniques et trop nombreux	1	
La publicité faite a été tardive	1	
Pas assez de publicité	1	
Comme il n'est pas possible de trouver un consensus, pourquoi ne pas organiser un référendum réservé aux habitants à proximité des tracés proposés	1	
L'objectif premier du TCSP est de desservir les trajets domicile -travail, le tracé doit tenir compte de la densité de population. Celle de rue Fondaudège n'apparaît pas dans les documents.	1	
<b>Tracé du tramway</b>		
Raccorder la ligne D Fondaudège à la ligne B. Déplacer la station Quinconces devant le CIVB. Il faut une desserte du quadrant NO par 2 axes. Que se passera t il pour l'axe qui ne sera pas choisi ? Remise en cause du programme. Faire le ligne D au delà des boulevards et ne pas prolonger la ligne B.	1          1	

## Registre en mairie annexe de Caudéran

Observations	Nb	N°	Argumentation
Tramway par Fondaudège puis Tassigny	1		
Favorable à la desserte de Caudéran par le tramway	26		
L'objectif du tramway doit satisfaire le plus grand nombre et respecter les particularités de chacun	1		
Pour l'amélioration des lignes de bus traversant Caudéran	2		
<b>Tracé du tramway par l'avenue d'Eysines</b>			

Favorable au Corridor Nord	2	
Le passage par l'avenue d'Eysines ou l'avenue de la Libération semble pertinent. Pas de branchement sur la rocade.	6	
Le passage par l'avenue d'Eysines permet de desservir les écoles en toute sécurité	1	
Favorable au passage du tramway Corridor sud, sur le tracé sur l'avenue Delattre de Tassigny jusqu'à Saint Médard.	15	
Passage par Marc Nouaux/Capdeville (voie unique) ou voies dissociées	5	
Le passage par l'avenue Delattre de Tassigny permet de nombreuses intermodalités, et le maintien des pistes cyclables	7	
Favorable au tracé sur la base de la ligne 16	1	
L'avenue Louis Barthou devrait rester intacte.	1	
<b>Stations</b>		
Il faut penser aux personnes à mobilité réduite pour le Corridor sud	1	
<b>Maîtriser les temps de circulation</b>		
Du centre ville de Caudéran à la place Gambetta : 10' à vélo, 20' en bus et 30' d'un bon pas.	1	
Les horaires des bus sont trop approximatifs (ligne 16)	1	
Le confort des usagers est à prendre en compte.	1	
Manque d'abris bus	2	
<b>Développement durable</b>		
C'est un enjeu écologique	2	
Desservir le Parc bordelais	1	
Desservir les 2 axes en tramway	1	
Créer des pistes cyclables sécurisées	3	
Désengorger les Quinconces	1	
Tracé Fondaudège/Barrière du Médoc/avenue général Leclerc/rue du Bocage/Tassigny	1	
Circulation très (trop) importante des bus et des voitures sur certaines avenues (Général Leclerc)	1	
Insérer les modes doux de transport avec des pistes cyclables sécurisées, et pour les piétons.	5	
Regrette l'absence de places de parking	2	
Absence d'Intermodalité entre tram et bus tram A et bus 16 (disparition de l'arrêt place de l'église)	1	

<b>Ville de proximité</b>		
Favorable à un aménagement structurant le territoire	3	
Pour le moment, il n'y a pas de vie de proximité avenue du Général Leclerc. Trop de disparité architecturale ou de largeur de voie.	1	
Pour le tram Parce qu'il est difficile de se garer à Bordeaux	2	
Relier les zones d'habitat collectif avec les espaces de service public (écoles, hôpitaux, stades, espaces verts ...)	1	
<b>Solidarité d'agglomération</b>		
Afin d'éviter des nœuds de circulation, penser à un réseau en maillage (avec des correspondances) plutôt qu'en étoile	1	
<b>Modalités de la concertation</b>		
Manque de publicité sur la consultation des habitants pour un projet si important	3	
Difficulté de trouver les documents à la mairie	1	
Améliorer le bus	1	
TCSP sur les cours jusqu'à la gare St Jean	1	

## **Registre en mairie annexe de Bacalan**

4 avis, hors sujet

## **Registre de la commune du Bouscat**

<b>LE BOUSCAT</b>		
<b>Observations</b>	<b>Nb</b>	<b>Argumentation</b>
Est-il possible de dédoubler la Ligne D au-delà des boulevards ?	1	Par rapport aux Corridors imaginés il y a 4 ans, de nouvelles propositions sont faites. Les études devront examiner si elles sont recevables.
Ce dédoublement paraît hors de prix pour la Cub. L'avenue de la Libération dessert la zone la plus peuplée. L'avenue d'Eysines ne dessert personne aux environs de hippodrome. Il faudra veiller à la pérennité des commerces si le tracé doit emprunter l'avenue de la Libération.	1	La question est de savoir comment bien desservir ce quadrant Nord ouest dans les 10 à 20 ans et réaliser un projet économique en assurant sa rentabilité. Concernant les commerces la Cub met en place une commission d'indemnisation. Quel que soit le mode de transport à réaliser, la période des travaux est difficile à passer. Mais il est nécessaire de se libérer de l'énergie fossile. Il faut mettre en place un autre mode de déplacement pour le futur car toutes les voitures ne rouleront pas avec de nouveaux carburants.
Avec quel carburant fonctionne le BHNS ?	1	Les biocarburants et le GNV peuvent être utilisés. On parle aussi de trolleys, de tram sur pneus... la mise en place de ces

		systèmes lourds exige la déviation préalable des réseaux dont les travaux sont très pénalisants.
L'avenue de la Libération et la rue Fondaudège sont des axes principaux d'évacuation de trafic vers la rocade. S'ils sont utilisés par un TCSP où passera alors le trafic ?	1	La Cub cherche à la fois à ne pas trop porter atteinte aux commerces et à maintenir sur ces axes un trafic automobile. Les études devraient examiner la faisabilité du système banalisé, un TCPS ne pouvant pas circuler à vive allure dans ce secteur commerçant.
L'emprise d'un TCSP est très large. Serait-il possible ne leur laisser qu'une seule voie en sens unique ?	1	L'expérience faite avec les bus montre les usagers sont perdus lorsqu'on dissocie sur 2 axes les sens entrant et sortant. Le système n'est plus lisible.
Favorable au tracé Fondaudège / Libération / route du Médoc en accompagnant les commerçants pendant toute la durée des travaux.	1	
Les mouvements pendulaires du matin et du soir ne concernent pas les commerces de ces voies. Ils sont dus aux déplacements des habitants éloignés. Propose le tracé par Stéhelin / le Grand Louis et route de Saint Médard. L'avenue de la Libération ne fait que 13,70 m de large à hauteur des boulevards.	1	La Cub lance une étude d'intérêt général sur un territoire de 27 communes réunies en une seule agglomération. Les désagréments dus aux travaux sont vite oubliés par la suite. Tout en conservant la voiture, il y a lieu de mettre au point un nouvel environnement urbain. La mobilité est un élément structurant de la vie quotidienne. La Cub est favorable à l'exploitation de la ligne de chemin de fer de ceinture qui nécessitent des travaux importants et à la création d'une gare à Arlac. Elle ne cessera pas d'investir dans les transports en commun pendant les 15 ans à venir. La fréquence du TER du Médoc va doubler ; un tram train devrait pouvoir circuler sur le chemin de fer de ceinture.
On raisonne sur 2 lignes D mais il est fort probable qu'il n'y en ait pas 2 de prévu. La ligne qui sera retenue sera continue entre le centre de Bordeaux et le Nord Ouest de la Cub.	1	Il n'est pas question pour la Cub de s'arrêter aux boulevards mais de choisir après étude un ou deux tracés qu'il conviendra de réaliser rapidement.
La commune de Bruges souhaite voir le tram rejoindre la route du Médoc par l'hôpital et voir créer des sites de stationnement quand ce sera possible pour compenser les places perdues en voirie.	1	L'arrivée d'un TCSP peut être accompagné par la création de poches de stationnement. Le TCSP est quand là pour se offrir une substitution à l'automobile.
Quid du trolley ?	1	Il faut songer à ne pas multiplier les systèmes de transport en commun. Le trolley a l'avantage d'être électrique ; il coûte 4 à 5 fois plus cher que le bus standard ; les lignes doubles sont moches. Il ne sera pas exclu de l'étude portant sur les modes alternatifs au tramway.
Les salariés des concessionnaires automobiles sont inquiets sur le devenir des entreprises et des commerces qui seront beaucoup moins accessibles aux transporteurs de marchandises.	1	Le droit d'accès est un droit absolu.
Le passage du tram se fait au détriment du commerce de proximité. Il vaudrait mieux réaliser le chemin de fer de ceinture car 70 % des déplacements se font de banlieue en banlieue.	1	Les grandes surfaces font plus de mal au petit commerce que l'installation d'un TCSP. Les négociations avancent avec RFF et la région sur la réactivation du chemin de fer de ceinture.
Le doublement de la Ligne D semble hors de prix pour la Cub. La question du tram train est centrale dans la mesure où	2	Le quadrant Nord Ouest est très vaste. Un axe fort de TCSP peut drainer la clientèle jusqu'à 1 km autour des stations. Il faudra donc créer vraisemblablement 2 lignes.

il permettra une liaison directe de la voie ferrée du médoc au chemin de fer de ceinture.		
Dans Bordeaux, les lignes de tramway sont saturées sauf à hauteur de Ravezies. La ligne de bus n° 76 a des horaires inadaptés aux heures de bureau.	1	La création de 16 lignes structurantes de TCSP devrait mieux répartir la clientèle et soulager les lignes de tram. Le parcours du bus n° 76 est long et tortueux ce qui n'incite pas à doubler la fréquence. L'arrivée d'un TCSP s'accompagne de restructuration du réseau de bus. Certaines conditions d'abonnement «entreprises» peuvent être trouvées pour faciliter l'utilisation des transports en commun par les salariés.
Quid de la présence du Bouscator ? Les immeubles ne seront-ils pas détériorés comme lors de sa création ?	1	La présence du réseau d'assainissement pluvial est un point déjà identifié qui exigera une reprise des charges pour ne pas mettre sa structure en péril. La plate forme serait désolidarisée du sous sol. Par ailleurs, les vibrations engendrées par les travaux en surface ne sont pas comparables à celles créées par un tunnelier travaillant en sous sol avec des risques d'éboulement.
Les gens ont de plus en plus de mal à se déplacer en voiture et souhaitent un moyen de transport efficace et sûr. Les commerçants ne sont pas là pour embêter les gens. Ils sont inquiets. Chacun se bat pour défendre ses intérêts.	1	Il est normal et essentiel que tous les points de vue s'expliquent pour qu'il puisse en être tenu compte au moment de l'élaboration du projet.
Les intérêts des personnes âgées sont-ils préservés ?	1	Les personnes âgées bénéficient, comme les personnes à mobilité réduite, d'une amélioration de l'accessibilité aux transports en commun.
<b>Tracé du tramway par le Corridor Nord</b>		
<u>Contre le tram av. Libération</u> <u>Commerces</u> : suppression du flux de véhicules (10 000 véhicules/jour) vers la Barrière du Médoc : car 1 seul sens de véhicules Des travaux d'aménagement de la voirie ont été réalisés vers le Leclerc : tout casser donc gaspillages Parking face au Monoprix : saturé en permanence <u>Immobilier</u> : les petits commerces ne tiendront pas jusqu'aux 2 ans de travaux. Ils seront remplacés par des chaînes et des franchisés <u>Risque de déplafonnement des loyers</u>	16	
Favorable au tram rue Robert Schumann	2	
Favorable au tram av. d'Eysines Propreté, silence, fiabilité, accessibilité, être en site propre	6	
Favorable au tram par Libération pour réduire le trafic, la pollution	24	
Créer des places de stationnement	6	
Favorable au tram par av. d'Eysines, pour préserver commerces sur Libération		
Favorable au tram par Libération	1	

Projet d'intérêt général qui desservira 160 000 personnes L'association OUI au tram réclame : - des informations sur la constitution de dossiers d'aides aux commerçants -des indemnisations pour les commerçants		
Défavorable au tram sur le Bouscat. Pour le chemin de fer de ceinture Difficultés de circulation : pour les automobiles Nœud ferroviaire : pont de Pierre/place Bir Hakeim : embouteillages importants et pollution accrue Projet destructeur : impact négatif sur les commerces et sur l'habitat Coûts importants : dédommagements foncier et indemnisations de commerçants Nuisances pour les riverains : sociales, pathologiques, matérielles Nuisances archéologiques, esthétiques et patrimoniales Nuisances environnementales Nuisances pour les commerçants : économiques, psychologiques	1	
Défavorable au tram Bouscator en sous sol Priorité aux parkings	1	
Tracé du schéma directeur (fourche)	1	
<b>Tracé du tramway par le Corridor Sud</b>		
Tassigny/Barrière/St Médard / Capdeville/Château d'eau (voie unique)	5	
<b>Stations</b>		
Tenir compte de la présence d'une personne handicapée au 79 av. de la Libération	1	
Réclame des stations de tram rapprochées dans les rues commerçantes ; des parcs de stationnement de proximité ; des aires de manutention ; des arrêts minute pour les clients	1	
Pour le BHNS	4	
Tram sans indicateur de tracé	3	
Améliorer les Bus	1	
«Non au tram»	2	
Chemin de fer de ceinture	6	
<b>Intermodalité</b>		
Pour le tram par Libération ou av. d'Eysines	1	

Doit être relié aux correspondances, gares existantes (St Jean – Ravezies) Fonctionnement de 5 h à 23 h En attendant le Tram : souhaite mise en place de bus		
5 établissements bancaires sur Libération : attention aux emplacements pour les transports de fonds	1	

## Registre de la commune de EYSINES

EYSINES		
Observations	Nb	Argumentation
A quand la réalisation du tramway à Eysines ? Les habitants sont les parents pauvres de la Cub en matière de transport en commun.	1	
Les hésitations des décideurs sont palpables. Y a t il des éléments Défavorables à ce projet ?	1	
L'association «Oui au tram» rue Fondaudège a été crée pour faire face aux hostilité des commerçants de cette rue qui ne souhaitent pas qu'un tel projet se fasse. Le tramway peut avoir un effet Favorable pour ceux qui feront l'effort de s'adapter.	1	
L'installation du tramway va rendre plus difficile l'usage de la voiture.	1	
Les transports en commun de la Cub sont déficients. Proposition d'améliorer la fréquence des bus à l'extérieur de la rocade et celle des tramways à l'intérieur. Les fréquences trop faibles ne rendent pas le transport en commun attractif.	1	
Tous les déplacements ne se font pas en direction de Bordeaux. Il faut faciliter les déplacements domicile / travail.	1	
Avez-vous prévu des parkings en périphérie ?	1	
Y aura-t-il des expropriations ?	1	
En attendant le tram, pourquoi ne pas installer un BHNS entre Mérignac Les Pins et Migron à Eysines?	1	
<b>Remise en cause du programme tramway</b>		
Réaliser l'extension des lignes A, B, C après la réalisation totale de la ligne D	1	
Améliorer les Bus	7	
Créer des liaisons transversales (navettes- Bus)	1	

Créer des parkings relais	7	
Restituer les places de stationnement	1	
Utiliser le chemin de fer de ceinture	1	
<b>Tracé du tramway</b>		
Favorable au tram ligne D- Eysines centre- Sans indication de tracé (contribution des élus majoritaires)	29	
Tracé Avenue Picot	37	Pétition 35 signatures
<b>Corridor Sud</b>		
Desserte d'Eysines par Tassigny/Grand Louis/Hippodrome	4	
Desserte par Quadrant NO par 2 branches : Tassigny et Libération	4	
<b>Corridor Nord</b>		
Favorable au tracé Avenue d'Eysines	6	
Tracé par Avenue du Taillan	3	
Tracé par Fondaudège/Libération/Cantinolle	25	
<b>Corridor Nord par voies dissociées</b>		
Fondaudège/Libération et Avenue d'Eysines/Ulysse Gayon/Fondaudège	1	
Tracé route de Pauillac	3	

## Registre de la commune de LE TAILLAN MEDOC

LE TAILLAN		
Observations	Nb	Argumentation
Quelle sera l'amélioration du temps de parcours entre Cantinolle et les Quinconces ?	1	Par rapport au bus soumis à la circulation, un TCSP a une fréquence et un temps de trajet plus réguliers.
Comment se fera le débouché de la ligne à l'intérieur des boulevards ? la concertation est-elle lancée sur la rue Fondaudège ?	1	La concertation en est au même point sur toutes les communes concernées. La ligne D doit être définie dans son ensemble. De Cantinolle au centre de Bordeaux.
La commune du Taillan souffre de stationnement sauvage de voitures ventouses gênantes pour le commerce du centre ville, comme du trafic de transit des véhicules du Médoc se rendant à Bordeaux	1	Les travaux envisagés en 2009 sur le carrefour Germignan permettront au trafic de transit d'éviter de passer par le centre ville. Un parc relais de capacité adaptée sera réalisé à hauteur de Cantinolle.
Le parc relais sera-t-il ouvert au co-voiturage ?	1	Le parc relais incite au co-voiturage. Le coût actuel est de 2,60 € par voiture, chaque occupant recevant gratuitement un billet A/R (nombre limité à la capacité normale du véhicule).
Avez-vous lancé une enquête «ménages» ?	1	Cette enquête sera terminée fin 2009. elle prendra en compte les flux d'échanges avec le Médoc.
Beaucoup de personnes travaillent sur Pessac et Mérignac. Quid de ces flux transversaux ?	1	Les lignes de bus n° 35, 36 et 37 existent. Le réseau doit être amélioré et la réflexion menée sur les transversales.
Et le BHNS ?	1	Une étude est lancée sur les modes de transports alternatifs au tramway. L'utilisation d'un tel mode rendrait la correspondance



		obligatoire. Or, les correspondances ont un caractère dissuasif. D'un autre côté le tram coûte cher et la Cub, soucieuse de l'argent public, devra justifier ses choix.
Et l'aérotrain	1	C'est une technique très compliquée et beaucoup plus chère que le tramway.
Utiliser le chemin de fer de ceinture	2	
<b>Tracé du tramway</b>		
Par Fondaudège / Libération /Cantinolle	7	
Tram à Cantinolle	948	Délibération du CM du 26 juin 2008  Pétition 930 signatures Délibération du CM du 19 mai 2009
Desserte du Taillan jusqu'au supermarché Champion	10	
Desservir le Haillan et St Médard à partir de Cantinolle	2	Mais pas de piste cyclable
Favorable au tramway Moyen de transport performant et moderne pour le futur	1	
<b>Créer des lignes transversales</b> pour relier les facultés et les zones d'activités	1	
Faire plus de km en voie unique tramway	1	
Créer une liaison vers le tram train Gare de Blanquefort	3	
<b>Corridor Sud</b>		
Rue du château d'eau/Capdeville/Barrière St Médard/Tassigny/le Haillan/St Médard en Jalles. Fourche du Grand Louis vers Hippodrome/Jean Jaurès/Cantinolle	1	
<b>Mode</b>		
Pour le tram	36	Les 36 avis
Parc relais à Cantinolle	14	Délibération du Conseil Municipal du 19 mai 2009

## Registre de la commune de BRUGES

<b>BRUGES</b>		
<b>Observations</b>	<b>Nb</b>	<b>Argumentation</b>
Quelles seront les emprises du projet autour de la gare de Bruges et celles du parking?	1	Les emprises ne pourront être définies qu'après validation de l'avant projet (printemps 2009)
Peut-on améliorer la desserte des	1	La Cub a réalisé 44 km de tramway en peu de temps et tente de

entreprises, en TC ?		rattraper le retard d'améliorer le service tout en gérant les difficultés d'exploitation
Le bus way n'est attractif que s'il bénéficie d'un site propre tout le long de son parcours	1	Le site propre d'un bus way est surtout nécessaire au franchissement des carrefours et en station
Le passage à niveau de la Vache risque d'être toujours fermé (passages des TER et tram train). Ferez-vous un passage dénivelé ?	1	Non, le TER ne passerait plus à cet endroit puisqu'il rejoindrait directement, depuis la gare de Bruges, la ligne de chemin de fer de ceinture. Seuls les trams trains ou les tramways y passeraient, ne justifiant plus le maintien des barrières du passage à niveau, une signalisation lumineuse de trafic étant mise en place à cet effet.
La commune de Bruges souhaite la création d'une station intermodale à Ausone tram train / TER	1	Ce point sera examiné lors des études
L'association «Oui au tram» Favorable à la Ligne D soutient les 155 000 habitants du quadrant Nord Ouest	1	
Comment se déplacer quand on habite à Bruges et qu'on travaille à Mérygnac ? La rocade est bouchée. Y a-t-il des études sur les flux de circulation VP ? pourquoi pas un tram le long de la rocade ?	1	L'utilisation du chemin de fer de ceinture serait une solution. Une enquête auprès des ménages va être menée. Les résultats exploitables sont attendus pour fin 2009.
Quelles sont les nuisances sonores du tramway pour les riverains ?	1	Le tramway est plus silencieux que la voiture et le bus sauf au croisement des lignes.
Les bus de la ligne 27 sont bondés et lents alors que de nouveaux habitants arrivent au Tasta. Problèmes de rupture de charge et manque de pistes cyclables.	1	La restauration du réseau bus sera réalisée après définition du projet du tram train et observée durant 6 mois avant de faire l'objet de nouvelles améliorations en fonction de la fréquentation.
Pourquoi privilégier le tram à l'extérieur de la rocade ?	1	Le choix du mode de transport est fait en fonction de l'importance de la population à desservir et de la vitesse commerciale attendue, l'objectif étant de proposer un mode de déplacement efficace alternatif à la voiture
Les zones d'activités se trouvent surtout à l'extérieur de la rocade.	1	Il serait intéressant que les entreprises interrogent leurs employés sur leurs besoins en déplacement.
Le service de la ligne de bus n ° 57 s'arrête à 21 heures ce qui crée des problèmes pour les personnes travaillant le soir	1	Le tram train fonctionnera de 5h du matin à 1 h du matin le lendemain
Faut-il systématiquement rabattre les lignes de bus sur les lignes de tram ?	1	La sur fréquentation des lignes de tram va certainement amener la Cub à remettre en cause cette stratégie.
Favorable : Au Projet Tram – Train Si des parkings sont prévus	1	
<b>Tracé du tramway</b>		
Le tracé Fondaudège Libération correspond le mieux aux Intérêts collectifs Axe le plus naturel : équidistant des voies de tram existants (précédent passage du tram dans les années 50) et suite logique des 3 premières lignes	2	
Par Centre Ville/barrière Médoc vers Bruges par Libération	1	

Axe incontournable		
Bien mailler le réseau Fav. Au tram vers St Médard par Tassigny	1	
<b>Remise en cause du programme</b>		
La ligne D est prioritaire par rapport aux extensions des lignes actuelles	1	
<b>Corridor Sud</b>		
Tracé commun (Fondaudège/Barrière du Médoc) et bifurcation par la rue du Bocage et Tassigny vers St Médard en Jalles	1	
Favorable au tram vers Saint-Médard par Tassigny	1	
<b>Corridor Nord</b>		
Favorable au tracé par Fondaudège/Libération	6	3 signatures
<b>Stations</b>		
Bien positionner les stations dans les rues commerçantes	1	
Passage Fondaudège / av Libération L'implantation judicieuse des stations facilitera l'accès aux commerces	1	
<b>Mode de transport</b>		
Le tram est un Transport collectif plus performant que le bus	1	
Pour le tram Conserver le même type de transport car : la technique est connue et éprouvée Pas Favorable au Bus way : trop d'inconvénients	1	
Pour le Tram à Bruges par Libération	1	
<b>Développement durable</b>		
Pour Tracé tram : Libération Diminution de la pollution automobile – rapidité – confort – économie – sécurité – convivialité	1	
<b>Intermodalité</b>		
Favorable.. Au tram par Libération Favorable aux pôles multimodaux Utilisation des moyens existants Connexion avec ligne SNCF de ceinture	1	
Souhaite liaison : de bus 57 vers aéroport	1	
Utiliser le chemin de fer de ceinture	1	
<b>Ville de proximité</b>		
L'Inquiétude des commerçants à court terme, doit être relativisée par implantation d'arrêts à bon escient, pour faciliter l'accès aux commerces	1	
Pour le tram par Libération pour passage à proximité du centre ville de	1	

Bruges		
--------	--	--

## Registre de la commune de Blanquefort

BLANQUEFORT		
Observations	Nb	Argumentation
Qu'est-ce que le tram train ?	1	C'est un nouveau système de transport comprenant un matériel roulant, conçu sur la base d'un tramway, avec tous les avantages de l'accessibilité, de la souplesse du tramway en ville et compatible avec une circulation sur le réseau ferroviaire régional. Cela permet au tram train de rouler en ville sur les voies du tramway et de sortir de la ville sur les voies ferroviaires évitant ainsi aux usagers une rupture de charges dans leur déplacement TER / Tram. Cela nécessite, au delà de l'acquisition de ce matériel, quelques adaptations sur l'alimentation électrique des réseaux, la signalisation, la réglementation et surtout l'accord des gestionnaires de réseaux et autorités organisatrices.
Y aura-t-il des parkings ?	1	Un parc relais largement dimensionné sera réalisé à l'endroit le plus pertinent.
La Cub a-t-elle la capacité financière suffisante ou doit-elle se fixer des priorités ? si oui lesquelles ?	1	Le budget nécessaire est de 342 M € pour le tram (17 km) et 70 M € pour le tram train (7 km) à réaliser pour 2013 /2014. Les disponibilités financières actuelles devraient permettre de réaliser 80 % du projet à ce terme et 100 % à 2017. La Cub recherche des financements tant au niveau de la contribution forfaitaire d'exploitation qu'au niveau de l'État (10% ?), du Conseil général et du Conseil Régional. Elle travaille aussi à la diminution du déficit.
Le tram train ira-t-il jusqu'à Pempuyre ?	1	L'étude de faisabilité intègre cette possibilité et a été réalisée en y associant la commune. Toutefois, cette étude ne conclut pas ce qui doit être fait ou pas fait mais propose des solutions de faisabilité concernant les principales difficultés techniques ou administratives recensées. Le fait de s'arrêter à Blanquefort ou d'aller jusqu'à Pempuyre ne relève pas d'une difficulté technique mais bien d'un choix politique en fonction des possibilités financières de la Cub.
Lequel du tram train et de la Ligne D sera réalisé en premier ? L'emprise du tram train est libre et je ne vois pas de tram passant rue Fondaudège à cause des commerces.	1	Les deux projets sont actés de la même façon. Les études actuelles concernant la Ligne D porte autant sur le tracé que le mode. Rien n'est décidé à ce jour.
Pas de tram sur Fondaudège. L'emprise est trop étroite.	1	Les études préliminaires vont commencer. Toutes les options seront étudiées comme les différents impacts notamment sur le commerce.
D'après la CCIB, les commerçants pourraient perdre jusqu'à 30 % de la clientèle de passage. Pour l'homogénéité de la flotte et l'entretien du matériel, il vaut mieux un tramway sur rail rue Fondaudège.	1	Le retour sur expérience a montré que le tissu commercial de proximité s'est réduit dans le corridor du tramway comme dans le reste de l'agglomération. On note, cependant, un développement de services après le passage du tramway. Les grandes surfaces font plus de mal au petit commerce que l'installation d'un TCSP.
Ligne D: quel est le parcours susceptible de desservir le plus de	1	C'est un des objectifs des études préliminaires qui commenceront en septembre. Le tracé doit être le plus direct

monde ?		possible en desservant le plus de monde possible.
Est-il envisageable de créer un TCSP entre le centre d'Eysines et la gare de Bruges ?	1	Pas dans la phase 3, il est probable que la Cub continuera ses efforts sur le TCSP pendant encore 10 à 15 ans.
2013/2014 c'est encore loin. Dans l'immédiat peut-on bénéficier d'un effort au niveau des bus jusqu'au Aubiers ?	1	Depuis l'arrivée du tramway, les lignes de bus N°37 et 58 sont rabattues sur le terminus des Aubiers. Pour les bus aussi, l'objectif est d'améliorer le rendement en trouvant le parcours où il y aura le plus de personnes. La fréquentation de la ligne n° 37 a augmenté et celle n° 58 a diminué. Un bilan sera fait en septembre.
La mairie de Blanquefort va mettre en place un groupe de travail «usagers des transports» pour bénéficier de son expertise.	1	
Est-il possible d'imaginer aujourd'hui les lignes de rabattement bus à mettre en place à l'arrivée du tram train ?	1	C'est trop tôt pour le dire. On avance de 6 mois en 6 mois.
Les documents versés à la concertation sont difficilement compréhensibles. Peut-on avoir quelque chose de plus simple ? La concertation mérite vraiment un coup de pouce.	1	Le Plan Local d'Urbanisme (PLU), le plan des déplacements urbains (PDU) et le programme local de l'habitat (PLH) sont nécessaires à la compréhension de l'intérêt général au nom duquel La Cub doit améliorer son réseau de transport en commun. Ces documents sont les dossiers d'entrée des études préliminaires dont les résultats seront versés à la concertation. La Cub a ouvert un nouveau site sur son portail électronique portant sur la concertation. Les documents versés à la consultation peuvent y être consultés.
Manque d'information sur l'itinéraire des bus entre le centre ville de Blanquefort et le tramway.	1	L'information est diffusée sur le site Internet, les boutiques TBC et le bulletin municipal. C'est le même titre de transport que l'on peut utiliser pour le bus 706 (Trans Gironde) et TBC.
Les lignes de bus n° 37,56 et 58 vont-elles continuer d'aller au Aubiers ?	1	En matière de transport en commun, les dépenses se chiffrent à 135 M € et les recettes à 35 M € seulement. Il faut à tout prix réduire ce déficit de 100 M €
<b>Tracé du tramway</b>		
Améliorer les bus. Devons-nous reprendre la voiture ?	17	
Tracé corridor Nord : place Paul Doumer / rue David Johnston / barrière du Médoc	1	
Ligne de rocade	1	
<b>Maîtriser les temps de circulation</b>		
Éviter les correspondances	1	
<b>Mode de transport</b>		
Pour le BHNS moins coûteux	1	
<b>Développement durable</b>		
Certains quartiers ne sont plus desservis par le bus, c'est regrettable pour le développement durable.	1	
Pour le tram train Prévoir un arrêt rue Didier Lefèvre (est éloigné de la gare, proche d'une zone d'habitats collectifs, offre la possibilité de créer un parc à vélos sur un espace suffisant proche). Cette possibilité	1	

correspond à l'esprit du développement durable et de la politique de la ville sur les déplacements doux		
<b>Meilleure répartition entre les modes de transport</b>		
<b>Intermodalité</b>		
Prévoir une liaison bus entre Caychac et Blanquefort	1	
Prévoir une liaison en bus pour Pessac et Talence et les villes avoisinantes	1	
Prévoir liaison de bus Caychac / barrière du Médoc	1	
Prévoir une desserte en bus vers Bordeaux et la barrière du Médoc	1	
Pour le tram train Prévoir une 2 <sup>ème</sup> gare à Blanquefort (celle qui existe est trop excentrée du centre) Attention à la sécurité pour les lycéens	1	
Pour le tram train avec vélos Souhaite avec le tracé du tram-train qu'il soit prévu une rame pour les vélos ou une gare pour les cyclistes vers Ravezies	1	
Associer au train un réseau collectif d'accès pour tous à la gare de Blanquefort Prévoir la réorganisation des bus (pour les Aubiers et les Boulevards) L'utilisation du tram permet un gain de temps et offre la sécurité pour les lycéens	1	
Pour le Tram-train	1	
Prévoir un arrêt rue Didier Lefèvre (éloigné de la gare, proche d'une zone d'habitats collectifs, espace suffisant pour la création d'un parc à vélos)	1	
Parking. Améliorer le stationnement autour de la gare.	1	
<b>Ville de proximité</b>		
Ne pas oublier les vélos	1	

## Registre de la commune de Parempuyre

Thèmes des avis	Nb	Argumentation
<b>Observations</b>		
Développer le réseau bus, le rendre accessible aux PMR. Amener le tram jusqu'à Parempuyre pour arrêter la circulation venant du Nord au parking prévu rue de la Gare à Parempuyre	1	Demande de la municipalité

## Registre de la commune de LE HAILLAN

Thèmes des avis	Nb	Argumentation
<b>Tracé du tramway</b>		
Ligne de bus centre ville- Terminus ligne A et terminus B		
Prolonger la ligne A pour desservir la Cité Edmond Rostand et le Parce d'Activité avec Grand parc relais.	5	
<b>Créer des lignes circulaires :</b> C'est plus urgent que d'étendre les lignes.		
<b>Favorable au tram</b>	57	Pétition « pour une ligne de tram desservant le Haillan » 55 signatures
<b>Favorable au tram ligne directe Bdx/St Médard en Jalles</b>		Pétition 78 signatures
<b>Favorable à desserte du nord du Haillan par Cantinolle</b> avec bus entre ligne A et ligne D	1	
Pétition demandant : - l'extension de la ligne A franchissant la rocade. - l'extension au sud de la ligne D à partir de Cantinolle sur la rue du Médoc, rue Ste Christine et avenue pasteur. - le renforcement de la ligne de bus 53 (BHNS).	305	
<b>Avis conforme de Monsieur le Maire du Haillan.</b>		Lettre du 11 juin 2009
Prolonger la ligne A jusqu'au Leclerc (St Médard)		
<b>Proposition de collectif pour un projet de ligne D de tramway d'intérêt général pour le Quadrant NO.</b>		
- Ligne tram corridor sud - bifurcation au Grand Louis vers Eysines Hippodrome/Jean Jaurès/ Cantinolle.	1	
Utilisation du chemin de fer de ceinture entre Ravezies et l'avenue du Taillan.		
<b>Mode de transport</b>		
Ligne de bus vers St Médard en Jalles Vers la Gare SNCF de Caudéran		
Un BHNS serait plus rapide que le tram.	2	
Améliorer la ligne 51 : « exprès » aux heures de pointe	2	
Amélioration des bus	2	
Rejet de l'utilisation de la piste cyclable	1	
Doubler la rocade par le TCSP		

Réactiver le chemin de fer de ceinture	1	
<b>Développement durable</b>		
<b>Les verts du Quadrant NO</b> trouvent irréalisables de réclamer que le tramway desserve prochainement les villes situées à l'extérieure de la rocade. Le Quadrant NO a besoin d'un TCSP. Proposent : un tronç commun en tramway : Quinconces/ Fondaudège/ avenue de l'Hippodrome ; et de là : - Une ligne TCSP pour desservir le Haillan et St Médard. - Une autre ligne TCSP vers Eysines centre et le Taillan.	2	

## Registre de la commune de SAINT MEDARD EN JALLES

Thèmes des avis	Nb	Argumentation
<b>Vers la Ligne A Mérignac :</b>		
<b>Pétition citoyenne</b>		
<b>Pour la ligne A traversant la rocade</b>		<b>861 signatures</b>
Amélioration des bus	6	
Mode tramway	2	
Tramway en voie unique si nécessaire	1	
S'inquiète d'un parc relais en centre ville	1	
Favorable au tram Manque de desserte pour le cimetière	1	
Favorable au tram direct pour aller sur Bordeaux	5	
Favorable au tram Souhaite qu'il passe par le Leclerc Souhaite une extension jusqu'à St Aubin du Médoc	1	
Défavorable au tracé par les 5 Chemins Favorable au tram Souhaite le tracé St Médard / le Haillan / Eysines (comme autrefois)	6	
Favorable au tram Souhaite le tracé St Médard / le Haillan/ Eysines : desservira plus de population, donc il circulera moins de véhicule et il y aura moins de pollution	1	
Favorable au tram par Tassigny Axe historique de liaison BX/St Médard Croisement facile au niveau de la	1	



<p>rocade</p> <p>Desserte sur tout le trajet d'un tissu urbain dense : donc tracé rentable</p> <p>- Défavorable à l'extension Mérignac / 5 Chemins mais Favorable à l'extension Mérignac / Le Haillan avec pôle d'échange av. Mermoz/av St Médard</p>		
<p>Favorable au tram par Tassigny:</p> <p>Pour une ligne directe centre de St Médard / Bordeaux centre</p>	6	
<p>Créer ligne BHNS entre St Médard en Jalles et Bordeaux</p>	1	
<p>Tramway par Fondaudège/ rue du Bocage/ Tassigny</p>	1	
<p>Tramway Cantinolle/ St Médard en Jalles par la piste cyclable</p>	2	
<p>Favorable au tram</p> <p>Desserte des zones industrielles du phare jusqu'au 5 Chemins avec navettes et parc relais</p>	1	
<p>Favorable au tram</p> <p>Desserte des zones industrielles du phare jusqu'au 5 Chemins avec navettes et parc relais</p> <p>Nécessité absolue pour l'avenir :</p> <p>- prolongement de la ligne A (pour se rapprocher de St Médard)</p> <p>- ligne D : Bx/le Bouscat/Eysines/Le Haillan/St Médard (fin du tracé sur l'actuelle piste cyclable)</p> <p>Car ces zones sont densément peuplées. Enfin cette ligne permettrait une remarquable couverture du territoire et la préservation du centre ville récemment rénové</p>	13	
<p>Favorables au tram : 1354 signatures</p> <p>Pour une liaison <b>en ligne</b> directe Bordeaux à St Médard en passant par Eysines et le Haillan</p> <p>Transport collectif performant et écologique</p>	1	Pétition 1354 signatures
<p>Favorable au tram : par Tassigny</p> <p>Réduire le temps de trajet</p>	1	
<b>Mode de transport</b>		
<p>Favorable à des lignes de BHNS</p> <p>Aussi efficace que le tram, plus rapides à construire et moins onéreux</p> <p>Créer une ligne de bus sur la rocade avec parkings relais sur chaque échangeur</p> <p>Abandonner le projet de mise à 2 x 3 voies de la rocade</p>	1	
<p>Bus</p> <p>Souhaite l'amélioration de la ligne 53</p>	1	

car ne croit pas en la réalisation du tram (trop coûteux)		
Tram et bus Et tram-train - ligne de tram : Quinconces/rue Fondaudège/commune d'Eysines/Hippodrome - puis ligne TCSP desservant Le Haillan/St Médard/Le Taillan - mise en place d'un tram-train entre Blanquefort et Ravezies	6	
Tram et bus Suggère l'amélioration du réseau : - déclenchement à distance du feu vert - généralisation des bus express (dessertes pairs ou impairs) - mise en place de bus rapide ou omnibus	1	
<b>Développement durable</b>		
Tram en Jalles demande un tronc commun + une fourche en tramway comme prévu au schéma directeur	1	
Ligne D tronc commun Fondaudège/hippodrome ; Puis TCSP → Le Haillan et st Médard en Jalles ; Puis TCSP → Eysines centre/ Le Taillan.	1	
Liaison en tram Action déterminante en Faveur de l'écologie et du développement durable, nécessité économique et sociale	1	
<b>Remise en cause du programme :</b>		
La pétition de 1 354 signatures demande une remise en cause du programme en donnant à la ligne D la priorité financière de la 3 <sup>ème</sup> phase		
<b>Intermodalité</b>		
Mettre TCSP sur les boulevards – utilisation de la ceinture ferroviaire et 3 <sup>ème</sup> voie réservée aux TC sur la rocade	6	
<b>Solidarité d'agglomération</b>		
Favorable.. Au tram par Tassigny Ne souhaite pas de couloirs de bus sécurisés, mais le tram afin d'avoir le même niveau d'égalité pour les transports en commun	1	
Idem : Tram = question d'équité Le tram est pratique, écologique et confortable Pour les génération futures. Tramway : c'est au tour de St Médard en Jalles	1	

<b>Modalités de la concertation</b>		
Créer une ligne BHSN en rocade : sur la rocade.	1	
Sur les boulevards	1	

## Registre de la commune de SAINT AUBIN DU MEDOC

Thèmes des avis	Nb	Argumentation
<b>Tracé du tramway</b>		
Tracé corridor Sud : barrière Saint-Médard / Caudéran/ Le Haillan / Saint-Médard en Jalles. Au Grand Louis fourche vers Eysines centre par Hippodrome et Jean Jaurès	1	
Le tram à Saint-Aubin	7	
<b>Mode de transport</b>		
Favorable au tram : Faciliter les déplacements Éviter de prendre la voiture	4	
Favorable au tram Moyen de transport non polluant	1	
Favorable au tram	1	
Favorable au tram Intérêt pour tous et valorisation de la ville	1	
Le tram à Saint-Médard. Vite !!!	10	
Nous avons financé les deux premières phases. Maintenant c'est à notre tour d'être prioritaires	5	
Utiliser le chemin de fer de ceinture	1	
<b>Meilleure répartition entre les modes de transport</b>		
Favorable au tram et bus Espère aussi une meilleure desserte en bus	6	
Améliorer les bus	4	
<b>Favorable au Corridor Sud</b>		
Barrière St Médard/Tassigny/ Capdeville	5	
<b>Tracé mixte</b>		
Favorable Fondaudège/Barrière du Médoc/rue du Bocage/Tassigny	1	

## Registre de la Communauté Urbaine de Bordeaux

Thèmes des avis	Nb	Argumentation
<b>Tracé du tramway</b>		

Non au tracé Fondaudège/Libération	2	
Favorable au tracé Fondaudège/Libération	5	Pétition «oui au tram» : 3 572 signatures
<b>Observations</b>		
Créer des places de stationnement	1	
Utiliser le chemin de fer de ceinture	4	
<b>Mode de transport</b>		
Améliorer le bus	1	
Non au tramway	1	
<b>Sur les commerces</b>		
<p>La demande des commerçants (lettre ouverte)</p> <p>Avoir plus d'informations sur les modalités de calcul des indemnités (réunion d'information le plus tôt possible).</p> <p>Avoir des indemnités financières : des le 1<sup>er</sup> coup de pioche, et pour les commerçants des rues adjacentes.</p> <p>Avoir un système de livraison pour apporter plus de services aux clients : le livreur serait payé par la mairie, ferait les courses dans plusieurs commerces et les amèneraient aux clients. Ce système a bien fonctionné Cours de l'Argonne. Ce système ressemble aux commandes par internet. La ville de Bordeaux doit trouver des solutions pour la mise en œuvre : activer un Groupement d'employeurs par exemple.</p> <p>Avoir un accompagnement de la mairie pour aider au remplissage : comme rue Bouquetière en son temps, les structures dédiées de la mairie (services économiques, maison de l'emploi) doivent positionner des futurs commerçants sur les nombreux pas de porte disponibles.</p> <p>Avoir un site Internet financé par la mairie (présentation des commerces de la rue Fondaudège)</p> <p>Faciliter l'accès aux commerces pendant la période des travaux.</p> <p>Accélérer la période des travaux (tout devrait être finalisé en deux ans).</p> <p>Avoir des stations rapprochées</p>	319	

<p>(place Gruet, coin Fondaudège/st Laurent, Place Brizard). Avoir de l'APS jusqu'à la place Brizard. Le quartier Fondaudège fait partie du cœur historique, dans lequel la promenade doit être agréable. Avoir des parkings à proximité : nous demandons à la mairie d'aider à la mutation du site Marie Brizard, et réserver une partie du site pour un parking qui Favorisera les courses en ville. Ne plus avoir à payer les aménagements de terrasse et trottoir (au moins pendant la période des travaux)</p>		
---	--	--

## ➤ Les contributions par voie électronique

### Avis Favorables au mode tramway, sans indication de tracé

Le tramway est indispensable à LA CUB; c'est un moyen de transport économique et fiable. Les voiture bouchonnent, polluent, font du bruit ; il ne s'agit pourtant pas de les supprimer.		
Je suis à 100% pour le tramway ; il faudrait créer 10 autres lignes et supprimer les bus, et je suis pour la survie du petit commerce. Mais le tramway est trop cher pour moi.		
Le tramway facilite les déplacements en général. Il Favorise la qualité de vie de tous les habitants, le développement économique, et participe à la réduction des nuisances.		
La ligne D... vite !	1	
Le quadrant nord ouest est le seul à ne pas être desservi	2	
Pas de transport en commun au rabais pour le quadrant nord ouest		
Le tramway permettra aux communes du quadrant nord ouest de se développer plus rapidement		
Avec le tram, fini le stress par rapport au stationnement		
Il faut étendre le réseau de tram, couvrir les besoins du quadrant nord ouest et faire franchir la rocade aux lignes existantes		
Le tram est écologique ; les bus, même au NGV, dégagent du CO2. Il est très économe en énergie, contrairement aux solutions sur pneus.		

### Les améliorations à apporter au tramway actuel :

Les rames de la ligne B sont bondées vers la faculté il faut augmenter le nombre de rames et améliorer la fréquence	7	
---	---	--

A la station gare Saint Jean, c'est une catastrophe le dimanche soir : ajouter des rames en navette entre la gare et la porte de Bourgogne.		
Les couloirs des rames sont trop étroits; il y a une rangée de sièges en trop. Les voyageurs s'entassent dans les parties les plus larges des rames.		
Beaucoup de voyageurs ne peuvent pas valider.		
Le tarif n'est pas modulé en fonction de la distance parcourue.		
Manque de barres pour se tenir		
Le tram devrait aussi circuler le 1 <sup>er</sup> mai		
Le rabattement systématique des bus sur le tram est une erreur (rupture de charge et saturation du tram). Il faut revoir les lignes de bus.	2	
Créer un arrêt minute près des stations	1	

### **L'intérêt économique du tramway**

L'heure est aux économies pour les usagers, donc aux transports en commun.		
L'amélioration des transports en commun est une réponse à l'amélioration du pouvoir d'achat		
Le besoin est essentiel : nécessités économiques et environnementales.		
Utiliser le tramway, c'est bien plus économique que d'utiliser sa voiture.		

### **Les vélos et le tramway**

Le long de la plateforme du tramway, créer des voies de 4 m de large, pour installer une piste ou une bande cyclable, traitée en «zone 30» avec coussins et plateaux. Dans les voies de 3 m, dessiner les pictogrammes «vélo».		
Faire plus de double sens pour les vélos	1	

### **Les propositions de tracés de la Ligne D.**

#### **Concernant le Corridor sud :**

- Connecter à Mériadeck par la rue de la Croix Blanche et la rue du Château d'eau pour desservir établissements scolaires et équipement sportifs avec voie unique sur rue Capdeville (350 m).
- Et plutôt que d'envisager de franchir simplement la rocade à Mérignac (Ligne A), prolonger la Ligne jusqu'au centre du Haillan pour assurer l'inter modalité avec la Ligne Bus 53.

### Concernant le Corridor Nord :

- **Rue Fondaudège** : le tramway doit- il obligatoirement être à double sens ? **Y a t il un moyen de reboucler un des sens sur une ligne existante ?**

Cette solution aurait l'avantage de sacrifier un nombre limité de places de stationnement.

- Tracé identique à celui des bus actuellement.
- **Étudier une ligne depuis Cantinolles à Eysines par la piste cyclable. vers le centre de St Médard en Jalles**  
-Ou vers un pôle de rabattement à créer au carrefour Avenue de St Médard / Avenue Louis Mermoz.

- **Rue Fondaudège- Avenue de la Libération- Avenue de l'Hippodrome.**

De là :

- Une voie TCSP vers Le Haillan et St Médard en Jalles
- Une autre vers Eysines centre et Le Taillan.

- **Voie unique rue Fondaudège**
- Desservir les établissements scolaires Grand Lebrun, Tivoli et Assomption.  
Mettre Fondaudège à sens unique pour permettre de garder une file de stationnement sévèrement contrôlée.

Pour éviter les problèmes : passer par rue Fondaudège : rue d'Aviau- Course-Johnston- Arsenal- Tivoli- Avenue d'Aquitaine--Tour de Gassies - Pont du Vigean - Rue des Treytins du Tronc du Pinson- Avenue de Picot- Avenue du Taillan- Mairie du Taillan-

### Pour compléter la Ligne D :

- Rechercher une liaison entre les deux Corridors nord et sud : St Médard, Le Haillan, Eysines, Le Bouscat.
- La Ligne D devrait traverser le centre ville de Bordeaux et continuer vers le quadrant Sud Est.
- Il faut raccorder la Ligne D aux Lignes B et C aux quinconces.

### Les autres propositions de lignes pour l'avenir :

#### Créer des liaisons circulaires

- Créer une Ligne tramway en rocade.
- Créer des lignes de BHNS de banlieue à banlieue.
- Créer une ligne TCSP entre les extrémités Ouest des lignes A et B et la zone aéroportuaire.
- Créer une inter connection entre les lignes existantes pour mieux répartir les usagers et assurer une inter modalité des Transports en commun.
- Utiliser le chemin de fer de ceinture

- Utiliser la 3<sup>ème</sup> voie de la rocade.
- Prévoir une ligne TCSP entre Le Taillan et Talence.
- Relier les centres-villes : Bruges, Le Bouscat, Caudéran, Mérignac, Pessac, Talence.
- Créer une ligne parallèle à la rocade tout autour de l'agglomération (Parc des expositions, Aéroport, Gare, Euratlantique)
- Utilisation des boulevards
  - Une ligne entière (ou voie unique) sur les boulevards permettant de diminuer le temps de trajet Nord-Sud, de créer des interconnexions avec les lignes existantes et de répartir plus efficacement les usagers.
  - (Sacrifie le stationnement et le terre plein central pour conserver deux voies de circulation et une piste cyclable dans chaque sens).
- Utilisation des cours pour réaliser une ligne TCSP.
- Créer des lignes de Bus circulaires desservant la gare et permettant l'inter modalité avec le tramway.
  - A quand un TCSP régulier à Bouliac et une ligne de tramway en bord de Garonne Rive droite ?

#### Autres idées :

- Donner aux Bus la priorité aux feux.
  - Accepterait des voies dissociées par Fondaudège et par D. Johnston, pour éviter le coût sociologique d'une voie double sur Fondaudège.
- Fondaudège, non !
  - Privilégier la Ligne A vers St Médard et Eysines.

Assez de monde aux Quinconces !

Brancher les lignes nouvelles de tramway sur le chemin de fer de ceinture, navettes électriques

- Desservir en tram le Cours de la Marne à Bordeaux

#### **Avis Favorables au tracé de la Ligne D par le Corridor Sud.**

N°

1	Arriver aux Quinconces n'a aucun intérêt, mieux vaut arriver rue du Château d'eau
2	Créer une ligne E Corridor sud allant jusqu'à la gare et passant par les cours
1	Éviter l'axe Fondaudège/Libération et desservir Caudéran
1	Pour une liaison rapide (pas d'arrêt tout les 100 m) avec un parc relais pour les gens qui arrivent du secteur Sud Médoc.
1	Besoin d'une liaison directe avec le centre de Bordeaux passant par le Haillan et Eysines, sans passer par le prolongement de la Ligne A sur Mérignac (durée du trajet)
1	Permettre l'accès au centre ville (commerces, spectacles).
1	Favoriser un tramway pour qu'il ne fasse pas trop de détours et qu'il n'y ait pas trop de stations.
1	Nécessité à tout point de vue : écologique, économique, attractivité.
1	La nécessité de tirer la Ligne D jusqu'à St Médard en Jalles semble évidente (accès rapide à Bordeaux, aux facultés). Stress en moins, économies, écologie préservée.
1	Le tramway à St Médard est une nécessité, un plaisir écologique. A fond pour ce projet !



1	Indispensable ; c'est le seul projet viable !
1	Tramway sur St Médard pour éviter rupture de charge. Il paraît normal que les 30 000 habitants de St Médard qui paient comme les autres, bénéficient eux aussi de la possibilité d'utiliser des moyens de transports modernes. (2 avis en ce sens)
1	Faire un grand parc relais au terminus de St Médard.
1	Oui à un trajet propre, facile et sans détours
1	La desserte du quadrant Nord ouest en desservant si possible les secteurs scolaires, collèges et lycées Sud Médoc- avec rabattement par bus des agglomérations plus éloignées.
1	Par les cinq chemins ou par le centre, dépêchez vous de desservir St Médard.
1	Trouver une solution pour relier le Corridor Sud au Corridor Nord (Rue du Bocage ? Boulevards ?) facilitant les correspondances avec la Ligne 9 du Bus.
1	Emprunte l'axe direct Caudéran/ Le Haillan/ St Médard. Axe clairement identifié, pertinent, évitant un échangeur de la rocade. (2 avis en ce sens)
1	L'idéal serait de prolonger rapidement la Ligne A de Mérignac vers St Médard (avec un parc relais) pour permettre une liaison apaisée en tramway, avec l'hôpital Pellegrin sans avoir à chercher de place de stationnement.
1	La Ligne passant par St Médard et le Haillan est la plus pertinente et sera donc la plus rentable.
1	Il faut faire cette ligne directe Bordeaux/ St Médard dès 2015.
1	St Médard est l'une des cinq communes les plus peuplées de la CUB. Tous les actifs empruntent les voies de circulation saturées matin et soir. St Médard doit être au plus vite desservie par le tramway.
1	Très intéressé par l'extension de tramway sur le Haillan pour accéder au centre ville.
1	Pour le tracé futur du tramway rue Delattre de Tassigny (route très large).
1	Le tracé répondant le plus au besoin de la population passe par la barrière St Médard, quitte à réaliser un élargissement ponctuel de voirie qui serait moins traumatisant que la faillite des métiers de l'automobile de l'avenue de la Libération.
4	Le Corridor Sud a une fréquentation supérieure de 44% à celle du Corridor Nord. Il doit être prioritaire

### **Contre un BHNS sur le Corridor Sud vers St Médard en Jalles**

1	Créer une ligne Bus serait une grosse erreur en termes économiques et en termes de gestion de dossiers publics car il serait vite saturé, ce qui nécessiterait de reprendre les travaux pour rétablir un tramway. 9
---	---

### **Avis Favorables au tracé de la Ligne D (habitants d'Eysines)**

3	Agir vite pour le tramway. La restructuration des lignes de Bus ne réduit pas le temps de transport.
1	Oui au tramway pour transformer les secteurs HLM en secteurs résidentiels. 25
	Le projet paraît fondamental.
8	La ligne vers Eysines est indispensable pour une agglomération moderne (desservira le Bouscat, Caudéran, Bruges et Eysines.)
1	L'avenue d'Eysines est très dangereuse et polluée. Le tramway serait une bonne

	solution pour desservir les établissements scolaires.
3	Des milliers d'habitants attendent l'arrivée du tram avec impatience. On tergiverse pour quelques commerçants, où est l'intérêt général ?
1	Je ne comprends pas comment Eysines peut être oubliée à ce point.
1	L'avenue d'Eysines est trop étroite. Une voie unique serait un non sens. Comment traverser le chemin de fer de ceinture ? Ou comment relier une autre radiale ?
3	Pour l'équilibre de la CUB, une ligne tram Eysines est indispensable.
5	Soutien au projet de cette ligne D reliant Bordeaux à Eysines en passant par la Barrière du Médoc.
1	Très Favorable à la Ligne D Fondaudège/ Cantinolle/ porte du Médoc avec un grand parking.
1	La ligne D jusqu'à Eysines : Pertinent et prioritaire

### **Sur les commerces rue Fondaudège et Libération**

1	Il faut améliorer les critères d'éligibilité aux aides et les modalités de versement.
1	rapprocher les stations dans les rues commerçantes.
1	Pourquoi la voix des commerçants aurait-elle plus d'importance que celle des habitants du quartier et de la CUB? (30)
1	Les commerçants préféreront avoir un tramway que des embouteillages dans leur rue, et ça ne changera pas leur clientèle.
1	Les commerçants n'ont qu'un souci : Le stationnement de leur véhicule à (34) proximité de leur commerce.
1	Le cours Alsace et Lorraine avait trois files de circulation, commercialement ce n'était pas chouette. Aujourd'hui il se métamorphosera progressivement, il y a des ouvertures de commerces, de services... Cours de l'intendance il n'y a pas un seul pas de porte fermé. Il y a des mutations, c'est évident, mais c'est comme cela dans toutes les villes, avec ou sans tramway. La clientèle est du quartier, elle restera fidèle.
1	La rue réaménagée attirera les passants. Les commerçants en sortiront gagnants (aujourd'hui le cours de l'Intendance est rempli de boutiques qui grouillent de piétons !)
1	Avec le tram, je gagnerai du temps en me rendant à mon travail; ainsi je pourrai faire mes courses en rentrant le soir chez les commerçants de la rue Fondaudège avec plaisir.
1	J'ai eu l'occasion de suivre l'évolution des commerces de la rue Fondaudège. Il y a toujours eu un « turn over » importants de commerces de toutes sortes. A de rares exceptions près, les commerçants Défavorables au projet de la Ligne D n'habitent pas le quartier et veulent continuer à garer leur voiture du matin au soir devant leur commerce. Je connais Bordeaux depuis ma naissance, je sillonne à vélo toutes les artères, je n'ai pas vu de différence de densité de commerce dans les rues où passe le tramway.
1	La barrière du Médoc gagnera des clients avec le tram, il faut pouvoir réserver des axes aux parkings.
1	Que les commerçants de la rue Fondaudège se rassurent : nous leur resteront fidèles pendant la durée des travaux.
1	l'activité commerciale des 2 grandes artères est en grand péril : donner la priorité à la sauvegarde des commerces pendant et après les travaux pour assurer aux habitants la

	préservation de leur environnement commercial.
1	Les commerçants souhaitent, en cas de passage avenue de la Libération, et en plus de la station Croix de Siguey près des boulevards : Une station au niveau du parking Denis. Une station au niveau de Peugeot. Car nombreuse clientèle de personnes âgées et PQR.
1	Pourquoi ne pas mettre en place une navette électrique la rue Fondaudège/ Libération, afin de faciliter le déplacement des personnes rebutées par l'éloignement des stations ?
3	Il faut passer par la barrière du Médoc en cherchant à minimiser l'impact des travaux sur les fonds de commerces
1	Garantir l'accompagnement financier des commerçants, pendant et après les travaux
2	Les commerçants se soucient plus de leurs intérêts privés que de l'intérêt collectif

### **Avis Favorables au tracé par la rue Fondaudège**

1	La comparaison impose un trajet par Fondaudège/Libération
	Préservation de l'environnement.
4	Moins de pollution (air et bruit) au profit des piétons fréquentant les commerces de proximité.
	Conservation des voies cyclables.
5	Par la rue Fondaudège, c'est une évidence, les commerçants ne représentent pas l'intérêt général.
1	Tracé pertinent sur cet axe urbain devenu une voie autoroutière
1	Pour le maintien de familles nombreuses en centre ville
1	Pour faire des allées de Tourny un grand espace piéton
2	Avec le tramway rue Fondaudège c'est une approche globale et innovante du projet :
1	Transport, activités commerciales, requalification urbaine, stationnement (création de parking), circulation véhicules particuliers, et inter modalité.
1	Pour ceux qui travaillent et pour les jeunes scolarisés : le quartier sera plus propre, plus silencieux et moins pollué.
1	Ce serait une erreur monumentale que de ne pas passer par Fondaudège.
2	La rue Fondaudège en permanence encombrée par un double, voire triple stationnement automobile. Rue dangereuse et très mal aménagée. Le tramway va assainir le trafic de cet axe
4	L'intérêt général passe avant Fondaudège
1	Fondaudège/Libération = axe le plus judicieux
2	L'axe Fondaudège/Libération dégage le plus d'avantages. Veillez à conserver le tissu commercial pendant les travaux
	Pour diminuer les nuisances sonores liées à la circulation intensives rue Croix de Seguey, diminuer la pollution et permettre un accès rapide au centre ville.
1	Ligne D Fondaudège/ Eysines : absolument indispensable. 263
5	Très Favorable à la création de la Ligne D par Fondaudège.
1	Oui à la Ligne D par Fondaudège pour aller à Eysines en desservant

	l'hôpital sub-urbain et quatre établissements scolaires. Ligne cohérente, utile et nécessaire à la cohésion sociale.
1	Les fenêtres de mon logement donnent rue Fondaudège ; je suis Favorable au tracé du tramway dans cet axe qui sera plus silencieux et surtout moins pollué par les gaz d'échappement.
1	La rue Fondaudège ne peut qu'être améliorée par le passage d'un tramway si possible avec APS, par rapport à son état actuel lamentable.
1	Il est indispensable pour le quartier Fondaudège de disposer d'une desserte menant à la gare St Jean.
1	Le parcours le plus évident de la Ligne D du tramway, c'est Fondaudège- Libération- Hippodrome.
	Les commerçants posent à grands frais des banderoles « non au tram ». Les résidents ne peuvent pas s'expliquer de façon aussi voyante.
	Le tramway serait le bienvenu rue Fondaudège.
1	Après les travaux embêtants : rue moins bruyante, rénovée, moins de pollution et trajets plus rapides. L'intérêt de quelques uns doit parfois s'effacer devant l'intérêt général : sécurité des enfants et des adultes, dans un environnement plus sain.
1	Le bruit de la circulation est fatigant, la pollution noire salit tout. Quel dommage de devoir rester cloîtrer. Il faut mettre en place un moyen de locomotion moderne ménageant notre santé.

### **Avis Favorables au tracé par l'avenue d'Eysines**

1	Plusieurs écoles et Parc Bordelais.
1	Il faut que le tramway passe par l'Avenue d'Eysines

### **Barrière du Médoc**

2	La solution par le Corridor Nord semble la plus pertinente. S'il faut passer par la Barrière du Médoc, faisons de ce projet une réalisation exemplaire au service d'un cadre de vie amélioré. L'aspect social doit être intégré dans le concept de développement durable : circulations douces, création de parkings de proximité, circulation des PMR entre stations pas trop éloignées.
1	Construire des parkings en ouvrage

### **Parking rue Fondaudège**

1	Aucun grand parking n'existe sur la rue Fondaudège. Favorable à la création d'un parc relais souterrain afin de permettre aux riverains d'y garer leur voiture et d'emprunter les transports en commun.
1	Pourquoi pas créer un parking souterrain sous la rue Fondaudège ?

**Contre le tram rue Fondaudège- Pour un métro**

1	Dans Bordeaux, le tram n'est pas un tram mais un train. Toutes les rues parcourues par le tram sont sinistrées Toutes les voies sans tram revivent. Rue Fondaudège, surtout pas un tram dans les deux sens.
1	Si la Ligne D doit passer par Fondaudège, il faut que cela se fasse sous terre. Un métro ou rien.
1	Le tramway réduira le nombre de places de parking disponibles. Il y a beaucoup d'autres choses à faire avant de créer cette ligne. Faut un tram quadrant Nord Ouest mais pas par Fondaudège. Le commerce de proximité doit être protégé. Les concessionnaires de l'automobile ne doivent pas être expropriés.
1	Plutôt des bus en supplément dans la rue Fondaudège. Cela satisfera tout le monde.
1	Pourquoi pas passer en souterrain sous la rue Fondaudège ?
1	Je suis contre le tramway car il m'est déjà assez difficile de garer mon véhicule après 17 ou 18h. Je suis prête à déménager car je ne me vois pas faire 30 minutes de marche pour rentrer chez moi après avoir garé ma voiture en plus en payant. Je préférerais quitter Bordeaux. Je suis contre ce tramway sauf si un parking gratuit est mis à la disposition des habitants et encore je suis bien contente quand j'arrive à me garer en bas de chez moi pour décharger mon véhicule.
2	La seule solution c'est le métro (le tram est déjà dépassé, surchargé, créateur de bouchons et même pas fiable !).
1	Pour faire de Bordeaux une métropole européenne = métro, tram, bus, navettes fluviales... (2 avis). Sans voiture, l'activité de la ville centre se déplacera en périphérie.

**Autres demandes :****Les transversales / les lignes de ceinture**

1	Elles n'existent pas. Parfois, il faut prendre 2 ou 3 bus pour ne faire que quelques kilomètres et passer 1 ou 2 heures en transports en commun. Tout nous incite à utiliser nos véhicules criant pollution et saturation du réseau.
1	Pourquoi ne pas faire un vrai transport en commun périphérique ?
1	Faire des lignes de BHNS de banlieue à banlieue
1	Prévoir une ligne de ceinture (à moyen terme = 2020) entre le Taillan Médoc et Talence.
1	Tram sur les boulevards en voie unique en ceinture complète.
1	Il faut penser à relier les communes entre elles (Bruges, Le Bouscat, Caudéran, Mérignac, Pessac et Talence).
3	Le tram doit passer sur la ligne de chemin de fer de ceinture. Un TCSP sur les boulevards ainsi que sur la 3 <sup>ème</sup> voie de la rocade
1	Il serait judicieux de créer une ligne parallèle à la rocade (périphérique parisien). Elle permettrait une liaison facile vers le parc des expositions, l'aéroport, la gare Euratlantique, la salle du projet Aréna, une densification du territoire intra rocade et la conservation du caractère villageois des communes extra rocade. Installer une ligne de TCSP sur les cours pour assurer une liaison directe centre ville / gare.
1	TCSP sur Boulevards, voies ferrées de ceinture et rocade

**Utilisation des boulevards**

	Sacrifier le stationnement et le terre plein central pour conserver dans chaque sens deux voies de circulation et une piste cyclable.
1	Une ligne (voie unique ?) faisant le tour des boulevards de gagner du temps de trajet Nord Sud, de créer des interconnexions avec les lignes existantes et de répartir plus efficacement les usagers.
1	Il faut qu'un tram passe aussi sur les boulevards entre la gare et le lac.
1	Faire un ligne TCSP de tramway boulevards / cours.

**Contre le tram (mode)**

1	Pour desservir le quadrant Nord Ouest, il ne faudrait pas une ligne mais 3 ou 4 lignes. Le tram c'était le siècle dernier. Préparer l'avenir, ce n'est pas copier le passé.
1	Le tram est payé par tous les habitants de la CUB pour la seule partie qui souhaite aller en ville de temps en temps.
1	Attendre la construction des 2 ponts dans ....20 ans. Je préfère un métro dans les 2 sens sur les boulevards de Brienne à Ravezies.
1	Écologie = avec le tram, la pollution est déplacée simplement. Pratique = sauf quand le tramway est surchargé Rapide = le bus est plus rapide et le métro encore plus économique = la voiture est plus chère mais permet d'être à l'heure au travail, sans compter le confort et être sûr d'arriver.
1	Le tram est un joujou ringard et dépassé. Non au tram par la rue Ford et par Saint Médard.
1	Là où le tram ne s'impose pas, mettre un nouveau bus moderne au look du tram et en site propre pour rendre le même service.
1	Il vaut mieux enterrer les lignes A et B en centre ville que de dépenser de l'argent pour des extensions de lignes e banlieue.
2	Il faut faire un métro pour le quadrant Nord Ouest entre le lycée sud Médoc (Saint Médard en Jalles) et la gare Saint-Jean (parfois aérien).

**Remise en cause du programme**

1	Réaliser une première tranche suffisamment importante pour être efficace en terme d'exploitation et de rentabilité (Caudéran et le centre ville du Bouscat). L'extension des lignes existantes est privilégiée au détriment de la ligne D. Demande de rééquilibrer le développement du réseau. en lançant au moins une voie unique sur toute la ligne D.
1	Je suis triste d'habiter le seul secteur de la CUB à ne pas être desservi par le tram. C'est quand même un peu injuste.
1	Un tram direct pour la ville de Saint Médard est une nécessité pour maintenant et non pas 2020 car il est déjà trop tard. Les bus n° 53 se suivent de près bloqués dans le flot des voitures. Il faut rapidement prendre les décisions courageuses pour rattraper le retard.
1	La commune de Saint Médard en Jalles est donc laissée pour compte dans ce

	projet de transport en commun (commune oubliée dans l'ensemble des projets).
1	Nous comptons sur la CUB pour mettre en place un nouveau métro sous le centre historique de Bordeaux rendu piétonnier et un réseau tram train reliant les banlieues entre elles.
1	Un métro entre le futur site Aréna, la gare Saint-Jean et la place de la Victoire pour reprendre ensuite le tracé de l'ancien bus 7/8.
1	Je pensais trouver dans les projets la desserte du tram pour Saint Médard en Jalles via le Bouscat et Eysines. Hélas rien !! Nous payons pourtant cher l'impôt à la CUB.
1	Pourquoi ne pas envisager dès le départ que cette que cette future Ligne D puisse traverser le centre ville de Bordeaux comme les 3 lignes déjà existantes et continuer vers le quadrant Sud Est de l'agglomération fort mal desservi jusqu'à présent.
2	Allonger les lignes de tram existantes revient à rendre l'exploitation encore plus difficile. Rames vides en banlieue et surchargées en centre ville. Donc garder et renforcer les bus en banlieue et investir dans Bordeaux avec 2 ou 3 lignes de métro souterrain intra boulevards et aérien en banlieue stratégique (Mérignac / campus / Euratlantique).
1	La ligne Bordeaux / Eysines dont l'emprise a été ré ouverte par nos anciens pourrait servir à une liaison entre Latresne et la gare de Bordeaux soit en utilisant la passerelle soit en étant relia à la Ligne A.
1	Avant de réfléchir à des extensions, il est aujourd'hui logique et prioritaire de mettre en place la Ligne D jusqu'à la rocade.
1	Pour une si faible densité du territoire, un tram est –il la bonne solution ? on aura toujours besoin de voitures et de bus de rabattement.
1	Il serait plus judicieux de prolonger les lignes actuelles jusqu'à la rocade.
1	Les extensions des lignes ne devraient pas franchir la rocade
1	Priorité à la ligne D avant l'extension des lignes A, B et c

### Les arbres

1	Ne pas oublier de les prévoir
---	-------------------------------

### Desservir les deux Corridors Nord et Sud en BHNS

2	
---	--

### Desservir les deux Corridors Nord et Sud en TW

5	Corridor Nord Fondaudège/Libération Corridor sud : branché sur les boulevards Ou en pénétrante sur Gambetta Ou Mériadeck
2	La ligne D en tram jusqu'aux boulevards et en BHNS bi articulés au-delà (fourche)

**Pour éviter Fondaudège/ Libération**

2	(650 entreprises et 5000 emplois) Passer par le chemin de fer de ceinture
---	--

**Voie électronique :****Contre la desserte de St Médard par le prolongement de la ligne A**

1	Le rond point des cinq chemins est saturé (vaste bouchon) tous les jours ouvrés de 7h00 à 9h00.
---	---

**Améliorer les bus, en attendant le tram**

3	
---	--

**Parc relais**

1	Les disposer le long de la rocade
1	On devrait pouvoir y laisser les voitures la nuit

**Pour la desserte de St Médard en Jalles**

1	En prolongeant la ligne A jusqu'au Grand Louis
---	--

**Desservir Blanquefort par la ligne C, du parc des expositions à la gare de Blanquefort**

1	Par l'allée du Bois, avenue du Port du Roy, rue du Collège
---	--

**Contre la desserte de St Médard en Jalles par la piste cyclable**

1	
---	--



## Les courriers

### Lettre d'un particulier

«Le tram rue Fondaudège, devient une nécessité»

### Lettre d'un particulier

- «pour absorber le trafic prévu, une augmentation de la fréquence des rames est indispensable;
- la ligne D devrait être raccordée aux lignes B et C
- créer deux lignes de bus circulaires desservant la gare St Jean. »

### Envoi de l'association «OUI au tram», du 25 juin 2008

Contribution juin 2008 à la concertation, avec liste des signatures- pétition, et dossier réalisé pour les commerçants

### Lettre d'un particulier du 14 septembre 2008 :

Proposition de tracé avec variante, en alternative au tracé Fondaudège – Libération

### Lettres du «syndicat de défense de l'avenue de l'hippodrome» (Eysines), des 23 et 29 avril 09,

Signalant sa préférence pour le tracé place Gambetta, de Lattre de Tassigny Saint Médard en Jalles

### Lettre d'un particulier du 20 avril 2009

proposant une réalisation par voies dissociées pas trop éloignées (avenue d'Eysines et avenue du Médoc)

### Lettre d'un particulier du 23 avril 2009,

Proposant un prolongement de la ligne D vers l'ancienne voie ferrée d'Eymet

### Lettres d'un particulier des 19 mai et 18 juin 2009-

Proposant

- d'étudier : corridor sud, la réalisation des voies dissociées ( sortie par rue Capdeville, et entrée par rues de la Benatte, rue Chevalier, rue Judaïque, et, corridor nord, un passage par rue Fondaudège, barrière du Médoc, avenue du maréchal Leclerc, rue du Bocage, et avenue du maréchal de Lattre de Tassigny.( axe sans échange avec la rocade)
- de comparer les services apportés par un seul corridor tram, et ceux qui seraient apportés par deux corridors BHNS sur 10km pour un même coût de réalisation.

Et demandant que LA CUB réalise une analyse économique comparative des différents projets (les extensions des lignes, le tram train du Médoc, la desserte du quadrant nord ouest par le corridor nord, et celle par le corridor sud, avec débranchement vers Eysines au Grand Louis), et de leurs rentabilités respectives.

### Lettres de l'association «OUI à la vie de quartier»

- du 30 octobre 2008 présentant la position de ses membres, sur les conséquences du passage du tramway par les rues Fondaudège et Libération.

- Du 20 mars 2009, attirant l'attention sur les retombées économiques et sociales d'un tel tracé, sur les risques de paralysie du trafic automobile, et sur l'intérêt d'envisager soit l'utilisation du corridor sud, soit deux voies dissociées (Fondaudège et D Johnston) sur le corridor nord.

### **Lettre de Monsieur le Maire du Haillan du 11 juin 2009 :**

« La ville du Haillan demande :

- L'extension de la ligne A avec franchissement TCSP de la rocade au niveau de la cité des Pins et de la sortie 9

Cette ligne est appelée à se prolonger sur l'avenue de Magudas, vers le futur boulevard technologique, axe principal de l'aéroparc. Elle sera un moteur puissant pour l'attractivité du site.

- L'extension au sud de la ligne D, qui, après Cantinolle, bifurque vers la Sablière, les ateliers municipaux du Haillan et le cimetière par la rue du Médoc et la rue Ste Christine pour rejoindre l'avenue Pasteur.

Cette solution permettrait d'éviter l'obstacle du centre du Haillan étroit et commerçant, tout en respectant le principe de solidarité entre toutes les villes du quadrant nord ouest.

- Le renforcement de l'offre de la ligne de bus 53 par la création d'une ligne permettant une desserte toutes les 10 minutes associée à des couloirs en site propre par des Bus à Haut Niveau de Service.

Cette solution devrait permettre à court terme une amélioration en fréquence, mais aussi en vitesse commerciale de la desserte de Bordeaux- centre(30 mn).

Les demandes de la ville du Haillan s'inscrivent ainsi dans le souci de la solidarité des villes du quadrant nord ouest, mais aussi dans le réalisme des solutions préconisées »

### **Lettre de Monsieur le Maire de Bruges du 21 avril 2009,**

privilégiant le tracé par la route du Médoc, avec une insertion préservant les déplacements doux (pistes cyclables).

### **Lettre de Monsieur le Maire de Saint Médard en Jalles, du 17 mars 2009**

demandant

- de ne retenir que le seul mode tramway
- d'assurer la desserte de Saint Médard en Jalles par la piste cyclable pour ne pas remettre en cause les travaux réalisés pour la requalification des centre- bourgs,
- de transformer la ligne de bus actuelle en BHNS jusqu'à Saint Médard en Jalles en attendant la réalisation de la desserte en tramway, par évolution du réseau existant
- de faire traverser la rocade par la ligne A pour desservir le sud des communes du Haillan et de Saint Médard en Jalles, dans l'attente du projet d'Aéroparc.

### **Lettre de Monsieur le Maire du Taillan-Médoc, du 27 mai 2009**

Transmettant la motion du conseil municipal demandant :

- que la ligne de tramway soit étendue jusqu'à l'entrée de ville du Taillan Médoc, la reliant ainsi à la gare Saint Jean, et que son prolongement soit étudié jusqu'à Saint Médard en Jalles
- que le parc relais prévu à Cantinolle, soit réalisé avant l'arrivée du tramway pour décongestionner et fluidifier le trafic.

**Lettre de «VeloCité» du 19 mai 2009**

signalant son opposition à l'utilisation de la piste cyclable pour relier en tramway Cantinolle à Saint Médard en Jalles (largeur insuffisante).

**Lettre de l'association Tram en Jalles, du 2 juin 2009**

Constatant l'abandon du tronç commun avec fourche traduisant un changement de stratégie en cours de concertation

Demandant la desserte du quadrant nord ouest en tramway par les deux corridors, avec priorité absolue à la desserte de Saint Médard en Jalles par la ligne directe (et non par la ligne A)

**Lettre d'un particulier du 17 mai 2009**

Proposant de réaliser soit une voie unique tramway avenue de la Libération, entre la barrière du Médoc et la voie ferrée du chemin de fer de ceinture, soit d'utiliser cette dernière avec rabattement par navettes bus.

**Réception de pétitions «le tram en ligne directe Bordeaux – Saint Médard en Jalles par Caudéran :**

Les 8, 17 et 25 juin 2009 (6 exemplaires de la pétition)

**Lettre d'un particulier du 7 juin 2009**

Propriétaire d'un immeuble rue Fondaudège, proposant l'utilisation de la ligne de chemin de fer de ceinture pour desservir le corridor nord depuis Ravezies, en la réservant exclusivement au tramway le jour, et au transport des marchandises la nuit. (avec alimentation électrique du tram en APS),

et signalant que le corridor sud peut tout à fait être utilisé par le tramway moyennant quelques acquisitions d'immeubles rue Capdeville (mise à l'alignement et création de trottoir à l'arrière des façades)

**Différents envois du «Collectif pour un projet TCSP d'intérêt général du quadrant nord ouest» :**

- le 17 juin 2009 : proposition de tracé (ligne D par le corridor sud jusqu'à Saint Médard en Jalles, avec débranchement au Grand Louis jusqu'à Eysines Cantinolle et utilisation de la voie ferrée de ceinture en liaison transversale)
- le 18 juin 2009 : lettre annonçant la remise d'un dossier complet finalisé, en cours d'édition
- le 19 juin 2009 : lettre demandant à être associé aux réflexions sur la faisabilité d'insertion d'un tramway par les rues Capdeville et Château d'eau, et jugeant le coût des acquisitions foncières et commerciales de cet itinéraire, nettement inférieur à celui des indemnités à verser aux commerçants et industriels se trouvant sur le corridor nord.
- Le 23 juin 2009 : remise de «l'étude et synthèse pour un tracé de tramway d'intérêt général pour le quartier nord ouest» annoncée par lettre du 18 juin.

## **Les motivations des contributions groupées (pétitions)**

### **Les contributions groupées contre le tracé Fondaudège Libération**

#### **Les propositions faites par les citoyens opposés au tramway par Fondaudège.**

«Le tracé par Fondaudège serait le plus destructeur pour la vie économique et sociale de la rue»

- Mort de nombreux commerces, entreprises, artisans.
  - Plus aucun stationnement pour les usagers et les riverains.
  - Plus qu'une seule voie VP.
  - Livraison et enlèvement des marchandises seraient impossibles.
- La proposition est donc de privilégier le Corridor Sud par Croix Blanche/ barrière de St Médard → Eysines et St Médard en Jalles.
  - Développer les moyens de transports autres : Bus, Navettes, Tram train, BHNS.

#### **Proposition de tracé des habitants de Caudéran.**

Les avis sont en majorité Favorables au tracé par Tassigny.

- Évitant la concentration des lignes en un seul point en centre ville (Quinconces), et en maillant le réseau.
- 

#### **Comité de quartier 1ère contribution 2008.**

- Caudéran a besoin de transports (établissements scolaires, sportifs, sociaux).  
Pour 2020, l'axe Fondaudège paraît le plus logique jusqu'aux boulevards.  
Ensuite tracé de la ligne de Bus 53.  
Parc bordelais/ Delattre de Tassigny.
- Demande étude mode BHNS
- Demande étude utilisation voie ferrée, chemin de fer de ceinture.

#### A court terme il propose de

Réhabiliter de véritables sites propres pour les Bus.

- Sur l'axe Gambetta/ St Médard. :

Site propre continu (sauf rue Capdeville) pour augmenter la vitesse commerciale  
Avec reconnaissance aux feux.

#### **Comité de quartier 2ème contribution 2009**

Le tracé du réseau doit correspondre aux besoins en déplacements.

Le tracé par Fondaudège renforcera le sur engorgement des Quinconces (Trop de lignes y convergent).

Préférence au tracé Descartes/ Pasteur/ Tassigny

avec voie unique sur Capdeville entre la rue Lachassaigne et la rue Ségalier.

- Connections Ligne B Intendance/ Vital Carles.
- Tronc commun jusqu'à la place de la Victoire.
- A victoire débranchement par le cours de la Marne jusqu'à la Gare St Jean.

Avantages mis en avant:

- Tracé plus court que par Fondaudège.
- Va au cœur commercial et touristique du centre ville
- Assure l'inter modalité.

**Avis de l'association « Oui à la vie de quartier,  
Non au tracé du tramway rue Fondaudège et Barrière du Médoc ».**

Plus de 150 commerces de proximité, artisans, prestataires de service, petites et moyennes entreprises seraient concernés sur Bordeaux.

Ils s'inquiètent quand à leur survie et à l'évolution du quartier.

Ils ne s'opposent pas au tramway, mais ils refusent son passage par Fondaudège/ Libération ; mettant en avant :

- la période des travaux (problèmes de circulation, d'accessibilité de la rue, de stationnement, de nuisances, de survie des commerçants et de stérilisation du quartier).
- La perte de clientèle de passage fidélisée par la spécification et la qualité des commerces et services proposés.

D'après eux, le passage du tramway rue Fondaudège

- Supprimerait tout le stationnement de surface de l'axe (322 places), et la piste cyclable.
- Maintiendrait la largeur actuelle des trottoirs (1,40 à 1,60 m) jugés trop étroits.
- Se heurterait à des problèmes particuliers (présence de la conduite forcée d'eau pluviale créée avec « Bouscator », et présence de vestiges romains).
- Rendrait périlleux l'ensemble des déplacements.
- Créerait des problèmes de livraison de marchandises.
- Entraînerait une « carence financière », les commerçants ne pouvant disposer d'une trésorerie leur permettant de tenir pendant au moins trois ans.

**Ils proposent :**

- L'utilisation de la voie ferrée du chemin de fer de ceinture.
- Une Ligne D de tramway raccordée à la Ligne A à Mériadeck par la rue du château d'eau, la Place des Martyrs de la résistance, la rue Capdeville (en voie unique), la rue de la Croix Blanche, le cours Marc Nouaux, le cours du Général de Gaulle, l'avenue du Maréchal Leclerc et l'avenue Delattre de Tassigny vers le Grand Louis, permettant :

- De toucher moins de commerces et moins de places de stationnement.
- D'éviter le pôle saturé des Quinconces.
- De desservir écoles et lycées.
- L'utilisation de l'ancienne piste cyclable jusqu'à l'ancienne gare d'Eysines.
- Le prolongement de la Ligne A, pour alimenter Eysines, Le Haillan et st Médard en Jalles.

#### **L'expression de leurs craintes :**

- La dépréciation des baux commerciaux.
- La difficulté de stationner (livraison/ enlèvement des marchandises, clientèle, habitants, déménagement).
- La difficulté d'obtenir le maintien par la banque de l'autorisation de découvert, à cause de l'inquiétude planant sur la rue Fondaudège au niveau commercial.
- La perte d'activité et la baisse insupportable de chiffre d'affaire ne permettant plus de rembourser les crédits en cours.
- La fermeture d'un grand nombre de commerces dont les commerces de proximités.
- La durée des travaux estimée à trois ans.
- Les banquiers déconseillent d'investir dans des travaux d'embellissement des boutiques.
- Les acquéreurs des fonds de commerces sont frileux à cause de la durée des travaux.
- L'éloignement des arrêts.
- L'indemnisation pour perte d'accessibilité pendant les travaux.
- La baisse brutale des revenus, qu'ils ne retrouveront pas après les travaux.
- Les acquéreurs des pas de porte ou de commerces refusent déjà de visiter dans la rue Fondaudège.

Leur pétition a été signée par 3753 personnes.

A titre individuel 75 personnes se sont déclarées du même avis

<p><b>Travail commun du Collectif habitants et commerçants « Barrière du Médoc – Libération » (Le Bouscat Bruges) :</b></p>
---

**Tram en Jalles (Saint Médard en Jalles)**

**Alternative 2014 (Saint Médard en Jalles)**

**Ensemble pour Le Haillan**

**Comité de quartier de Caudéran centre**

**OUI à la vie de quartier, et NON au tram rue Fondaudège**

Leur proposition s'appuie sur

- - l'utilisation de la voie du tram train entre Cracovie et Blanquefort avec deux débranchements : l'un vers l'ancienne gare d'Eysines en utilisant la piste cyclable après le franchissement de la rocade, et l'autre, en utilisant la voie ferrée du chemin de fer de ceinture à partir du Triangle de la Vache, pour rejoindre, au lieu dit Pins Francs :

- - la ligne D du tramway reliant la gare de Saint Médard en Jalles à la ligne A du tramway à Mériadeck ; cette ligne passerait par la route de Corbiac pour éviter les étranglements de l'avenue Descartes et de l'avenue Montaigne à Saint Médard en Jalles, par les rues de Chavailles et République, pour éviter le centre ville du Haillan, et emprunterait dans Bordeaux, le cours Marc Nouaux, la rue Croix de Seguey, la rue Capdeville, la Place des Martyrs de la résistance, et la rue du Château d'eau.
- Une fourche partirait de cette ligne principale, au Grand Louis, pour rejoindre Cantinolle à Eysines, en passant par l'avenue de l'Hippodrome et l'avenue du Taillan.

Ils signalent que, sur le Corridor nord, 779 activités sont implantées sur l'axe Fondaudège Libération jusqu'à l'avenue de l'Hippodrome, et que sur cet axe, le nombre d'usagers des bus, qui est de 3,2 M en 2008, passera à 14,4 M en 2030

Alors que, sur le Corridor sud, leur proposition respectant les aménagements urbains réalisés, à conserver, permettra de mieux servir l'intérêt général, dans la mesure où le nombre des usagers des bus passera de 4,7 M en 2008 à 20,8 M en 2030.

L'association de défense du Quartier du Parc Bordelais fait la même proposition.

<b><u>Les contributions groupées Favorables au tracé Fondaudège - Libération</u></b>
--

Les contributions en Faveur de l'itinéraire Fondaudège Libération :

L'association OUI au tram a recueilli 3 542 signatures

La pétition citoyenne de Le Taillan Médoc « Pour un tramway à Cantinolle en 2014 » :  
946 signatures

Eysines la pétition citoyenne :

Elles ont recueilli ensemble, 4 522 signatures

**La contribution groupée pour un tracé par Fondaudège / barrière du Médoc, puis 2 branches (Corridor nord et Corridor sud) :**

A recueilli 241 signatures

## **Concernant le tracé de cette Ligne D, les positions peuvent être synthétisées de la façon suivante:**

Les citoyens ont bien compris que le quadrant nord ouest aurait besoin de deux lignes de TCSP pour être correctement desservi, mais que LA CUB qui n'a pas les moyens financiers pour créer ces deux lignes en même temps, cherche à savoir par quelle ligne il faut commencer.

Ils ont, dans leur grande majorité, bien intégré les objectifs de ce projet :

- la linéarité, en terme de longueur de la ligne, et de temps de parcours
- un impact foncier minimum
- l'objectif socio-économique, en terme de population, d'emplois et d'équipements à desservir
- l'amélioration des déplacements avec l'intermodalité, tout en tenant compte de l'incidence sur la circulation générale, les circulations douces (vélo et marche à pied) et le stationnement
- l'objectif urbain, en terme de développement urbain et d'amélioration du cadre de vie.

### **Mais ils se disputent l'itinéraire à desservir en premier.**

Deux clans se sont ainsi formés :

Celui des tenants du Corridor sud, dans lequel se retrouvent les habitants de Saint Médard en Jalles, de Le Haillan, de Caudéran qui s'estiment plus nombreux, et qui sont rejoints par les opposants au Corridor nord, qui sont principalement les commerçants potentiellement concernés, et une partie de leur clientèle

Celui des tenants du Corridor nord, dans lequel se retrouvent les habitants de Le Taillan Médoc, d'Eysines, de Bruges, et de Bordeaux.

#### **Les tenants du Corridor Sud.**

Ils regroupent les habitants de St Médard en Jalles, ceux du Haillan, de Caudéran et des habitants de Bordeaux.

**Ces habitants** ont fait signer des pétitions:

**Ils estiment que la création de la Ligne D vers St Médard en Jalles devrait être prioritaire par rapport à l'extension des lignes existantes ; et que le passage par le Corridor Sud permettrait de desservir plus d'établissements scolaires et sportifs que le Corridor Nord.**

Ils regroupent aussi **les commerçants de la rue Fondaudège à Bordeaux, des avenues de la Libération et du Médoc au Bouscat.** Ces commerçants observant ce qui s'est passé en 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> phase, craignent que nombre d'entre eux soient amenés à fermer ou à vendre leur fond, Ils citent en exemple les commerces de l'Avenue Thiers, ceux du cours de l'Argonne et ceux du cours Alsace Lorraine à Bordeaux.



Ils se sont regroupés et ont créés l'association « Oui à la vie de quartier » (non au passage du tramway par la rue Fondaudège) dont la pétition signée par 3 753 **personnes énoncent les craintes** :

- La destruction de toute vie économique et sociale dès le début des travaux, la mort de nombreux commerces, entreprises, artisans, la perte de services de proximité.
- Plus aucun stationnement pour les usagers et les riverains.
- Une seule voie de circulation (vélos et voitures).
- Livraison et enlèvement de marchandises impossible.

Ces citoyens ont demandés que toutes les possibilités d'utiliser le Corridor Sud soient étudiées :

- Les habitants de St Médard en Jalles ont demandés à la CUB d'étudier le raccordement éventuel du Corridor Sud sur le Corridor Nord.
- Des habitants et des commerçants ont demandés à La CUB d'étudier la possibilité de créer une voie unique double sens avec croisement en station pour pallier l'étroitesse de la rue Capdeville, et d'autres, des voies dissociées, entre la Place Gambetta et le monument aux morts de Caudéran (entrée par la rue Lebrun, rue de Caudéran, Bénatte, Chevalier ; retour par judaïque, Capdeville, Croix Blanche, rue Nouaux, Général de Gaulle).
- **Au total, plus de 3800 personnes se sont prononcées contre le passage par la rue Fondaudège.**

### **Les tenants du Corridor Nord.**

De nombreuses personnes ont, à titre individuel exprimé leur souhait de voir passer un tramway par le Corridor Nord.

La ville de Bordeaux a demandé, outre une étude sur des modes alternatifs au tramway, qu'une étude soit menée :

- En voie unique rue Fondaudège.
- En voie dissociées (comme le Bus actuellement) par D. Johnston et Fondaudège.

L'association « Oui au tramway » a fait signer une pétition exigeant

Le tracé le plus direct depuis la Place des Quinconces jusqu'à Eysines en passant par la rue Fondaudège et par la Barrière du Médoc pour diminuer la pression de l'automobile et redonner la rue Fondaudège, espace public, aux riverains, piétons et cyclistes.

Cette association se fait le porte voix des habitants des communes du quadrant Nord Ouest pour :

- Une meilleure qualité de vie dans les quartiers
- Faciliter les déplacements
- Favoriser le commerce de proximité
- Être en harmonie avec les exigences gouvernementales
- Être solidaires avec les habitants des communes du Quadrant Nord Ouest.
- Pour le renouvellement urbain et le développement économique.
- Pour lutter contre la pollution (amélioration de la santé publique).

**Au total, plus de 5000 personnes se sont prononcées en Faveur du Corridor Nord par la rue Fondaudège et Libération.**

### **Les améliorations apportées au projet.**

Quel que soit le tracé qui sera retenu, la **nécessité de décider du tracé de la Ligne entière** apparaît clairement (du centre de Bordeaux jusqu'à Eysines Cantinolle, ou jusqu'à St Médard en Jalles).

De la même façon, si le tracé doit emprunter une **rue commerçante** :

- La CUB en tant que maître d'ouvrage, devra proposer un projet prenant en compte les besoins des quartiers traversés, en termes de restitution de places de stationnement, de restructuration des lignes de Bus desservant le quadrant Nord Ouest, de gestion du stationnement de surface, de circulation automobile, d'aires de livraison (enlèvement de marchandises), et de qualité des aménagements urbain.
- Les communes concernées seront bien avisées d'intervenir à leur niveau avec la Chambre de Commerce et d'Industrie et avec les commerçants concernés, pour rechercher, et si possible mettre en place les moyens publics pouvant être mobilisés pour venir en aide aux commerçants dans la période après travaux, pour leur permettre de retrouver le plus rapidement possible leur niveau d'activité d'avant travaux.

Les contributions concernant les **aménagements cyclables** démontrent l'intérêt croissant pour ce mode de déplacement. La 3<sup>ème</sup> phase du tramway doit donc améliorer le réseau dans le but d'accroître encore la répartition en Faveur des déplacements doux.

Concrètement, il n'est plus envisageable de réaliser des voies étroites où les voitures ne peuvent pas doubler les cycles en sécurité.

De même, le déroulement du chantier doit maintenir la fonctionnalité de ces aménagements cyclables.

## Synthèse des contributions et avis du Maître d’Ouvrage en fonction des objectifs poursuivis.

De tous les projets soumis à la concertation, la desserte du quadrant nord ouest est celui qui a le plus mobilisé les citoyens.

Les pétitions, les avis sur registres en mairies et les contributions par voie électronique totalisent plus de 10 000 signatures :

Ils ont, dans leur grande majorité, bien intégré les objectifs de ce projet :

- la linéarité, en terme de longueur de la ligne, et de temps de parcours
- un impact foncier minimum
- l’objectif socio-économique, en terme de population, d’emplois et d’équipements à desservir
- l’amélioration des déplacements avec l’intermodalité, tout en tenant compte de l’incidence sur la circulation générale, les circulations douces (vélo et marche à pied) et le stationnement
- l’objectif urbain, en terme de développement urbain et d’amélioration du cadre de vie.

### Le mode :

Ceux qui sont opposés au mode tramway et qui lui préfèrent le métro sont au nombre d’une dizaine.

Quel que soit le Corridor choisi, **le mode tramway l’emporte** très largement.

Quelques personnes préfèrent la mise en place d’un BHNS pour réaliser immédiatement un plus grand linéaire de transport en commun en site propre.

Les études montrent cependant qu’en réalisant deux lignes de BHNS, la fréquence de passage des bus serait très proche de la limite admissible (2’45 pour 2’30) et que le système, qui ne serait donc pas évolutif, serait très rapidement insuffisant pour répondre à la demande à l’heure de pointe.

Ce choix du mode tramway est clairement motivé par des thèmes récurrents :

- le développement durable, avec diminution de la part de la voiture, de l’émission des gaz à effet de serre, et de la pollution
- le temps de parcours
- le confort
- le silence
- le partage de la rue
- l’embellissement des quartiers traversés

Le grand nombre d'avis exprimé traduit une attente très forte de la part de la population du quadrant nord ouest en matière d'amélioration de la desserte en transports en commun.

### **Le tracé de la ligne D en tramway.**

Les diverses contributions rapportées ci dessus, ont concerné les points suivants :

#### **I. Desserte par les deux Corridors Nord et Sud en même temps.**

Avec un tracé commun à l'intérieur des boulevards et deux branches (comme prévu au schéma directeur) en tramway.

##### Avis de la CUB :

- Les études montrent qu'il serait pertinent d'équiper deux Corridors, avec une fréquentation supérieure à 60 000 voyages/jour sur chacun d'eux.
- Mais les finances de la CUB ne lui permettent pas de créer deux lignes D et E en même temps.
- L'étude montre que le système en fourche nécessite de créer une liaison entre les deux Corridors et se heurte à des difficultés importantes :
  - ❖ A l'intérieur de la ligne de chemin de fer de ceinture :
    - L'utilisation du moindre linéaire des boulevards aurait pour effet de leur faire perdre 50% de leur capacité, alors que la création des deux premières phases du tramway s'est appuyée sur une circulation automobile sur les quais, les cours et les boulevards.
    - Le tracé par la rue du Bocage et la rue du général Leclerc n'évite ni la rue Fondaudège ni la Barrière du Médoc ; par ailleurs il n'est pas envisagé d'élargir la rue du Bocage.
    - Le tracé par la rue Raymond Lavigne et la rue Clémenceau passent par des rues trop étroites qu'il faudrait élargir, augmentant le coût de l'objectif.
    - Le passage à niveau de l'avenue d'Eysines devrait être remplacé par un passage inférieur.
  - ❖ A l'extérieur de la ligne de chemin de fer de ceinture :
    - Le tracé par la rue de l'Hippodrome serait source d'allongement de parcours donc de surcoût et de baisse de la fréquentation dans la mesure ou le temps de trajet

ne serait plus attractif, par rapport à l'utilisation de la voiture.

## **II. Desserte par le Corridor Sud.**

Le tracé par le Corridor Sud est souhaité par un grand nombre de citoyens habitant St Médard en Jalles, le Haillan et Caudéran, et de préférence par les avenues Maréchal Delattre de Tassigny et Général Leclerc.

Les uns demandent une liaison directe (et rapide) Bordeaux-Le Haillan- St Médard en Jalles.

Les autres, un prolongement de la ligne A jusqu'au lieu dit Les cinq Chemins, voire jusqu'à l'avenue de St Médard au Haillan (connexion à la ligne de bus n° 53), en attendant la création de la ligne D (et surtout en cas de choix du Corridor nord).

Les autres enfin, disent leur intérêt pour le Corridor Sud dans la mesure où il leur offre l'alternative, en appui à leur rejet du tracé par le Corridor Nord (commerçants de l'axe Fondaudège/Libération).

L'utilisation de ce Corridor Sud est aussi proposée couplée à l'utilisation de chemin de fer de ceinture à partir de Ravezies ou de Cracovie.

### Avis de la CUB.

#### A. Sur la liaison directe Bordeaux- St Médard en Jalles. Corridor sud.

##### La fréquentation attendue sur le Corridor Sud a fait l'objet de débat.

Les tenants de ce Corridor sud estiment que la clientèle est plus importante sur le Corridor Sud que sur le Corridor Nord, de plus de 40%.

En comptant les montants descendants à tous les arrêts de bus, la CUB ne parvient pas au même résultat.

Elle compte en effet 15 400 passagers/jour au Corridor Sud,

et 14 500 passagers/jour au Corridor Nord ; (soit 6% de moins sur le Nord que sur le Sud).

Mais elle constate que le Corridor Sud a une longueur totale de 13 km, (pour 10 km de Corridor Nord), avec une densité de population et d'emploi plus faible.

En effet, la densité moyenne sur le Corridor Sud est de 8 800 personnes alors qu'elle est de 10 700 personnes sur le Corridor Nord.

### La cohérence avec le schéma de voirie d'agglomération a été soulevée :

Pour les tenants du Corridor Sud, l'implantation d'un TCSP de grande capacité sur l'axe Delattre de Tassigny serait plus cohérente avec le schéma de voirie d'agglomération dans la mesure où cet axe est sans échange avec la rocade, qu'il franchit par un passage dénivelé suffisamment large pour accueillir un tramway (alors que l'avenue de Magudas et la route du Médoc sont reliées à la Rocade par des échangeurs complets).

La CUB prends bien évidemment en compte cet élément important, mais elle entend le hiérarchiser parmi les autres critères devant lui permettre de choisir le tracé le plus pertinent : la fréquentation attendue, le trajet le plus efficient, le temps de parcours, l'attractivité de la ligne de transport, sans oublier son impact socio-économique.

Le tracé se heurte à l'intérieur des boulevards, à des difficultés dues à un passage dans des rues très étroites, comme la rue Capdeville et le virage rue des Martyrs de la Résistance/ rue du Château d'eau.

Diverses solutions ont été étudiées en écho aux propositions faites dans le cadre de la concertation :

- La voie unique entre les places Delaunay et Gambetta, pour raccordement sur la ligne B rue Vital Carles ou, entre la place Delaunay et Mériadeck pour raccordement sur la ligne A.

Cette solution n'est pas suffisamment performante en matière de capacité de transport ; en effet un tronçon en voie unique en milieu de ligne contraint l'ensemble de la ligne à une fréquence de 7'30 à 8' sans amélioration possible, alors qu'une fréquence de 6' serait nécessaire pour répondre à la demande en heure de pointe.

- Les voies dissociées (entrée par les rues de la Benatte, Chevalier et Judaique, et sortie par la place des Martyrs de la Résistance, rue Capdeville, de la Croix Blanche, cours Marc Nouaux).

Cette solution serait très coûteuse dans la mesure où elle concernerait un linéaire de voiries à refaire plus que doublé.

Par ailleurs, elle manquerait de lisibilité pour les usagers non bordelais, et augmenterait le temps de parcours, rendant ainsi le système moins attractif.

Enfin, elle se heurte à deux autres problèmes : la surcharge de la ligne B et l'inversion du devers du nouveau virage Intendance / Vital-Carles par rapport au devers du virage existant.

- La voie double rue Capdeville obligerait à créer un trottoir sur deux à l'arrière des façades actuelles, car l'importance des travaux envisagés de façade à façade entraîne obligatoirement de créer des trottoirs aux normes, disposant d'un libre passage de 1,60 mètres.

Dans la mesure où les courbes de raccordement du tramway ne peuvent pas suivre une parallèle à 1,60 m de l'une de deux façades de la rue Capdeville et de la rue du Château d'eau, les étranglements du trottoir opposé devraient être compensés par des passages sous immeuble.

Par ailleurs, la ligne aérienne de contact passant à moins de 3 m des fenêtres du 1<sup>er</sup> étage des bâtiments, il serait nécessaire de passer en alimentation par le sol, jusqu'à la station Palais de justice.

Ces considérations ne permettent pas de respecter le coût d'objectif du projet.

Par ailleurs, la CUB a exposé que d'autres facteurs doivent être pris en compte :

- ❖ Le raccordement sur les lignes A ou B qui sont déjà surchargées et qui font l'objet d'étude de remaniement (terminus partiels).
- ❖ Le devers inversé au raccordement de la ligne B dans le virage Intendance/vital Carles.
- ❖ Le surcoût lié à la présence de faisceaux nationaux de France Télécom dans la rue du Château d'Eau.
- ❖ La création proposée d'un terminus de ligne D à Mériadeck ne serait pas pertinente (maillage de réseaux, rupture de charge).

#### B. Sur le prolongement de la ligne A jusqu'au carrefour des cinq chemins au Haillan.

Outre le coût de l'allongement de l'itinéraire, les études mettent en avant le surcoût dû au franchissement de la rocade en créant un ouvrage neuf.

Par contre, cette solution présenterait une possibilité de desserte de la commune du Haillan (qui serait par contre complètement contournée par la solution desservant St Médard en Jalles par la piste cyclable venant de Cantinolle).

Une étude socio économique et une étude de fréquentation devraient éclairer la CUB sur la suite à donner à cette proposition de prolongement de la ligne A :

- Soit jusqu'aux cinq chemins
- Soit plus directement vers le Haillan.

#### • Sur l'appui des commerçants riverains du Corridor Nord.

En réponse aux griefs et aux craintes énoncés par l'association « oui à la vie de quartier, non au passage du tramway par Fondaudège/Libération », qui figurent en pages 103 et 104, La CUB expose ce qui suit :

Consciente des problèmes posés par la réalisation de gros travaux dans une rue commerçante, la CUB est prête à s'engager, le cas échéant, dans une réflexion approfondie sur les possibilités d'améliorer le mode d'action passé, en liaison avec les commerces concernés et les chambres de commerce et de métiers.

Cette réflexion partirait de l'histoire de la rue concernée, des éléments clés de sa formation et des points forts de son existence, de façon à tenir compte de sa spécificité dans l'élaboration d'un projet urbain intégrant l'accueil du TCSP et favorisant le dynamisme commercial.

Elle prendrait en compte les besoins en espace de livraison et en places de stationnement, tant ceux des riverains que ceux des visiteurs et clients des fonds de commerce, de façon à assurer une bonne rotation des places de stationnement disponibles sur voirie.

La CUB établirait des règles claires concernant l'indemnisation du préjudice anormal et spécial du à la privation d'accès subie par les fonds de commerces (périmètre, durée).

La CUB réaliserait un aménagement urbain de qualité et suffisamment attractif.

Avant les travaux, elle devrait s'engager sur leur durée, en prenant en compte les contraintes dues aux particularités des sous sols concernés.

Pendant les travaux, elle veillera au maintien des fonctions essentielles de la rue :

- Circulation automobile.
- Circulation des modes doux (piétons, deux roues).
- Aires de livraison/enlèvement des marchandises.
- Stationnement.

### **III. L'utilisation du chemin de fer de ceinture a été maintes fois citée.**

Les principaux obstacles à la possibilité d'utiliser le chemin de fer de ceinture sont détaillés dans le compte rendu de la dernière réunion publique organisé au Bouscat le 16 juin 2009.

Tenant compte de très nombreuses contributions proposant l'utilisation de cette rocade ferroviaire, la CUB expose :

- Que le chemin de fer de ceinture fait l'objet de réflexion sur l'augmentation de son utilisation par la SNCF (TER), et par un tram train assurant le bouclage de l'agglomération en utilisant les ponts à construire (Lucien Faure et J.J Bosc) ;(il est établi que le chemin de fer de ceinture ne pourrait pas recevoir une troisième fonction).
- Que cette infrastructure ne peut donc matériellement pas être utilisée par la desserte en TCSP du quadrant Nord Ouest, et que de plus, son usage à cet effet priverait l'importante population située entre le chemin de fer et Bordeaux de tout moyen de transport à haut niveau de service.
- Que cette proposition n'est pas exploitable pour la desserte du quadrant Nord Ouest.

### **IV. Desserte par le Corridor Nord :**

IV. 1. A l'intérieur des boulevards.

Le raccordement au réseau actuel pourrait être réalisé aux Quinconces, sur la ligne C sans problèmes d'exploitation.



Les contributions ont porté sur les points suivants:

- Voie double par Fondaudège/Croix de Seguey
  - ❖ Soit avec une file de circulation automobile sens sortant et une bande cyclable, et suppression de la totalité de stationnement de surface.
  - ❖ Soit avec une file de circulation automobile sens sortant en mixité avec le tramway pour permettre de maintenir du stationnement unilatéral avec bande cyclable.
- Voie double par David Johnston/rue de la Course et rue d'Aviau.
- Voie unique double sens rue Fondaudège avec croisement des rames en station.
- Voies dissociées : sens entrant par David Johnston et sens sortant par Fondaudège comme les bus actuels.

Avis de la CUB.

- Le système de voies dissociées permet de limiter à 3 m la largeur de la plateforme, et de conserver la bande cyclable, une file de circulation et une file de stationnement unilatéral.

Il présente cependant les inconvénients suivants :

- Au niveau transport : Peu de lisibilité de la ligne avec deux demi stations sur Fondaudège (place Charles Gruet et place Marie Brizard) et une seule possible sur David Johnson près du lycée Brémontier.

- Au niveau du coût puisque deux itinéraires sont à aménager au lieu d'un seul.

- La voie unique double sens :  
La création d'un tronçon conséquent en voie unique en milieu de ligne a pour effet principal de limiter la fréquence à 7'30 ou 8' sans possibilité d'amélioration, ce qui n'est pas compatible avec la fréquentation attendue à l'heure de pointe.  
Au niveau insertion, pas d'amélioration par rapport à la voie double dans la mesure où la voie double doit de toute façon être installée en station pour permettre le croisement des rames, (avec positionnement des voies en sifflet de part et d'autre des stations).
- La voie double rue David Johnson aurait pour effet de supprimer tout stationnement latéral sur cet axe, et nécessiterait des démolitions d'immeubles à l'entrée de la rue, côté Barrière, et aux virages rue de la Course /rue d'Aviau. Et rue d'Aviau / cours de Verdun
- La voie double rue Fondaudège.  
Solution sans stationnement latéral ne Favoriserait que la circulation automobile et pénaliserait trop fortement le commerce local ; elle ne peut donc pas être retenue.  
La voie double, avec un sens de circulation (sens sortant) en mixité avec le tramway pourrait constituer une solution acceptable dans la mesure où elle permettrait de conserver les fonctionnalités de la rue actuelle (trottoirs élargis, une file de

stationnement, une bande cyclable, une file de circulation en mixité avec le tramway) ; et ce, jusqu'aux boulevards.)

Le dégagement urbain situé rue Croix Ségüey permet d'installer une station à hauteur des boulevards et ainsi d'assurer l'intermodalité avec les autres transports en commun.

- Les commerces :

Les commerçants ne sont pas opposés au tramway ; mais ils n'en veulent pas dans la rue Fondaudège.

Si ce tracé, acceptable au niveau transports, devait utiliser cette voie, la CUB devrait s'engager dans la recherche de solutions capables de faire coexister le TCSP, le confortement et le développement commercial de cet axe, comme indiqué ci avant.

#### IV. 2. A l'extérieur des boulevards.

Le tracé empruntant la rue de Tivoli et l'avenue de Tivoli passe par des voies trop étroites pour pouvoir y installer des stations et dessert moins de population que les autres tracés. La CUB propose de ne pas le retenir.

Deux possibilités ont été examinées :

- L'itinéraire passant par l'avenue d'Eysines.
- L'itinéraire passant par l'avenue de la Libération.

##### L'avenue d'Eysines.

Dans la mesure où il n'est pas concevable d'emprunter les boulevards même sur un linéaire très court (sauf à réduire de 50% leur capacité) l'accès à l'avenue d'Eysines ne pourrait se faire que par la rue Ulysse Gayon, voie très étroite, dans laquelle il serait nécessaire de démolir les immeubles du côté Sud Ouest pour franchir les boulevards face à l'avenue d'Eysines.

Cette dernière est, elle aussi très étroite sur plus d'un km, nécessitant acquisitions et démolitions d'immeubles pour installer le tramway, les stations et conserver les fonctionnalités de cette rue.

Enfin, le croisement de la ligne de chemin de fer de ceinture se faisant à niveau, ce tracé impliquerait de créer un franchissement en ouvrage dénivelé.

A noter, un linéaire sans habitants, entre le golf et l'hippodrome.

Pour ces raisons, à impact financier important, la CUB propose de ne pas retenir cet itinéraire.

##### L'avenue de la Libération- Les commerces :

De nombreux commerces et activités liées à l'automobile sont installés le long de cet axe.

Les commerçants du Bouscat réagissent avec et comme ceux de Bordeaux : ils ne sont pas contre le tramway mais ils ne le veulent pas sur cet axe.

Par contre, la population qui s'inquiète cependant du devenir des concessions automobiles, le souhaite.

#### Avis de la CUB.

Au niveau transport (demande –fréquentation), cet itinéraire, qui est un des plus direct vers Cantinolle, est celui qui semble le plus correspondre aux objectifs poursuivis par le projet de desserte du quadrant Nord Ouest, tant au niveau projet (linéarité, fréquentation), qu'au niveau déplacements (intermodalité TC au droit des boulevards, circulation des VP, stationnement,) jusqu'aux niveaux financiers et urbains, à condition de mettre en œuvre les moyens adaptés au traitement des problèmes socio-économiques posés par la réalisation de travaux publics importants dans des artères commerçantes.

#### Les concessions automobiles :

Si ce tracé devait être retenu, la CUB devrait s'engager à examiner, concession par concession, les conditions de leur maintien, principalement en termes d'accessibilité.

#### Les commerces :

L'attention portée à leur maintien et à leur développement est la même, quelle que soit la commune concernée.

## Développement du réseau de transports en commun Bilan de la concertation

### 4 - Le tram train CUB / Médoc

Le projet concerne directement les communes de Bordeaux, Le Bouscat, Bruges et Blanquefort, qu'il traverse, et indirectement les communes du cadran nord-ouest et Parempuyre.

#### 4.1 – Mise en œuvre de la concertation

##### ➤ Les réunions publiques

Des réunions publiques traitant de l'extension du réseau de TCSP, et donc notamment du tram-train, se sont tenues dans les différentes communes citées ci-dessus.

C'est dans les réunions de Blanquefort, Parempuyre et Bruges que le projet de tram-train a suscité le plus de questions.

Les réunions publiques se sont tenues le 21 avril 2009 et 2 juin 2009 au Bouscat, le 29 avril 2009 à Bruges, le 14 mai 2009 à Blanquefort, le 18 mai 2009 à Parempuyre.

Elles ont réunies environ 750 personnes au Bouscat (2réunions), 230 à Bruges, 100 à Blanquefort et 40 à Parempuyre.

Les débats ont porté sur la desserte du cadran nord ouest par une ligne de TCSP, sur les délais de réalisation du projet de tram-train, son impact en terme de foncier et de desserte.

##### ➤ Les registres

Les communes disposent de registres situés en mairie.

##### Bruges

6 remarques dont 1 remarque qui encourage la poursuite du tram-train.

##### Blanquefort

26 remarques dont 5 remarques spécifiques sur l'aménagement du projet de tram-train. Le reste des observations concerne essentiellement les lignes de bus.

##### Le Bouscat

50 remarques dont 2 remarques qui portent sur le projet de tram-train (réorganisation TER – tramway et nombre de stations)

##### Parempuyre

1 remarque de la municipalité

➤ Les contributions par voie électronique

16 observations ont été recensées.

On retient des encouragements sur le projet, des demandes d'information ou des propositions sur le projet (fonctionnement, position et nombre des arrêts, du stationnement..), mais également des demandes de mieux desservir l'ensemble de la zone notamment en bus ou de permettre une intermodalité.

Une proposition de tracé alternatif en extension de la ligne C a été formulée.

La poursuite au-delà de Blanquefort et une meilleure complémentarité avec les TER ont également été demandées.

L'alerte sur la circulation dans le quartier de la providence au Bouscat, séparé par la voie ferrée.

Des craintes sur les nuisances liées à l'accroissement du trafic sur la voie de ceinture ont été formulées.

Il y a eu également des observations sur l'utilité de poursuivre au-delà de Bruges, plutôt que d'améliorer la multi modalité (liaison TER), et une demande de liaison vers les facs via le chemin de fer de ceinture.

➤ Les courriers

Une lettre ouverte au Président de la Communauté urbaine de Bordeaux, du Parti Communiste Français, section Jalles Médoc, a été reçue le 11 août 2008. Elle porte sur une demande de tram-train Bordeaux Lacanau pouvant passer notamment par Parempuyre.

#### 4.2 – **Bilan des observations** – Synthèse thématique

➤ Les observations émises en réunions publiques

##### **Avis général sur le projet de tram-train**

La totalité des observations faites lors des réunions publiques de Blanquefort et Parempuyre figurent dans les tableaux ci-dessous.

Dans les autres communes le sujet principal discuté lors des réunions publiques n'a pas été le projet de tram-train, en conséquence, seules les observations spécifiques au projet ont été reprises.

##### *Réunion publique de Blanquefort du 14 mai 2009*

<b>Observations</b>	<b>Nombre</b>	<b>argumentaires de la Maîtrise d'Ouvrage</b>
La qualité de service sera-t-elle la même qu'en tramway ?	1	Il s'agit d'une ligne de tramway.
Regret de re-faire des travaux alors qu'une ligne existait il y a longtemps	1	
Entre Ravezies et Blanquefort des travaux viennent d'être réalisés. Comment faire ?	1	Le projet emprunte la voie de chemin de fer existante
Les arrêts sont éloignés de la population	1	Les études détermineront s'il faut privilégier la desserte au plus près ou le temps de parcours comme actuellement

Quelle position des P+R Proposition d'une ligne Campus Blanquefort via Mérignac Proposition de bateau bus	1	
Quel exploitant pour la ligne	1	Pour le tramway il s'agit de Tbc
Les transports en commun pour les personnes handicapées ne sont pas faciles. Demande d'amélioration	1	
Pas de station entre Blanquefort et Bruges. Pourquoi ne pas créer une deuxième station ? (Port du Royou autre)	2	
Le tramway serait sur une ou deux voies ?	1	Sur voie unique en parallèle de la voie ferrée existante
Y aura-t-il quelque chose contre les nuisances sonores	1	Le dossier d'étude d'impact évaluera ce point
Demande d'amélioration des liaisons des transport sud gironde – nord gironde afin d'écourter les temps d'attente	1	
Pourquoi le projet n'a-t-il pas évolué en 1 an par rapport au projet de la ligne D ?	1	
Demande de création d'un réseau périurbain avec le tram-train par le chemin de fer de ceinture	1	
Difficultés de positionner les vélos dans les tramways Va-t-il y avoir une indemnisation des commerçants ?	1	
Regret de ne pas avoir d'attache vélo au P+R de Ravezies	1	
Demande de modernisation des bus des lignes 56 et 58 (autocar -> autobus)	1	

*Réunion publique de Parempuyre du 18 mai 2009*

<b>Observations</b>	<b>Nombre</b>	<b>argumentaires de la Maîtrise d'Ouvrage</b>
Quel billet en 2013 ? 1 ou 2 : train + tramway ...	1	
Pourquoi ne pas continuer au-delà de Blanquefort ?	1	
Quelle fréquence avec le TTM par rapport au tramway	1	
Les horaires des bus ne sont pas pratiques le matin La desserte de Parempuyre en bus n'est pas bonne	1	
Quel projet est prioritaire ? TTM, ligne D, ...	1	Les différents projets présentés sont tous prévus par la CUB
Le parking sera-t-il agrandi ?	1	

Problème de différence de tarif entre une famille CUB et hors CUB		
L'aménagement des travaux en gare de Parempuyre est-il prévu ? Quelle fréquence de desserte des trams trains avec les TER Est-il possible de faire circuler des navettes à la place des bus ?	1	
Pourquoi ne pas supprimer les autres extensions et prolonger le projet jusqu'à Parempuyre ou Pauillac et Lacanau ?	1	
Pourquoi ne pas passer en extension de la ligne C par la gravière derrière le lac ?	1	
Problème des gens qui ne valident pas	1	
Lignes 58, 59 et 77 : peu de bus Les véhicules ressemblent plus à des autocars qu'à des bus de ville Besoin de desserte de la zone de Bruges	1	
Les TC ne commencent pas assez tôt (5h) Besoin de faire une navette de ramassage sur la commune pour amener au TER	1	
Stationnement des bus Ave de Ségur	1	
La ligne 58 va jusqu'au Aubiers. Où ira-t-elle lorsque le tram arrivera à Blanquefort ?	1	

*Réunion publique de Bruges du 29 avril 2009*

<b>Observations</b>	<b>Nombre</b>	<b>argumentaires de la Maîtrise d'Ouvrage</b>
L'arrivée du tram train cadencé au quart d'heure, est très attendue, mais risque de créer des problèmes de stationnement au niveau de la gare car, avec le cadencement des TER à ½ heure, la fréquentation est déjà passée de 12 à 370 voyageurs/jour.	1	
Pourquoi faire ce tram train avec ce cadencement des TER ?	1	Les TER ont des arrêts éloignés, ils vont plus vite que le tram, et plus loin, mais il leur faut plus de temps pour accélérer et pour freiner. Ils n'ont pas la même fonction ; le tram péri urbain a des stations plus éloignées, et peut donc rouler jusqu'à 70 km/h.
Incidences foncières autour de la gare ?	1	
Incidences du nombre des passages sur la voie ferrée (TER et tram) sur la circulation automobile empruntant les passages à niveau rues Andron et Fleuranceau. Nuisances à venir (sonnerie à l'abaissement des barrières).	1	

Le tram train entraînera-t-il la suppression des passages à niveau ?	1	
Le parc relais sera situé plutôt sur Blanquefort	1	
Indemnisation des activités commerciales riveraines du chantier	1	
A la demande d'avis à main levée par Monsieur le Maire, la salle plébiscite les projets de la ligne D par la route du Médoc, et le projet de tram train. (1 contre).	1	

Pas de question lors des réunions du Bouscat

- Les observations écrites (courriers – registres – mails)

### Avis général sur le projet

<b>Observations dans les registres Blanquefort</b>	<b>Nombre</b>	<b>Commentaires de la Maîtrise d'Ouvrage</b>
Modification de la ligne 58 suite à l'arrivée du tramway aux Aubiers Demande d'augmentation de la fréquence Temps de parcours trop long	5	
Demande d'augmentation des fréquences du 56 et 58 entre 8 et 9 h du matin	2	
Demande d'améliorer la liaison Caychac-centre ville suite aux modifications des lignes 56 58 et 705	2	
Demande de rétablissement d'un arrêt sur la ligne 56	1	
Problèmes suite à la modification de la ligne 56 qui ne dessert plus l'Ave de l'Europe	1	
Demande d'amélioration de la desserte directe de Bordeaux	1	
Demande de création d'une liaison Blanquefort – Campus le matin et le soir		
Demande d'aménagement de la gare de Blanquefort Demande d'aménagement pour les vélos	1	
Problème d'emplacement de stationnement devant le lycée agricole	1	
Demande d'augmentation des transports en commun les jours fériés	1	
Ligne D Tracé R : demande si l'option au départ de Doumer a été étudiée Demande si des études de tracé hors du	1	



centre ville d'Eysines ont été faites		
Demande si une étude du tram-train en débranchement de la ligne D a été faite	1	
Demande d'étude d'un bus way sur la rocade	1	
Demande de faire concorder les fréquences autocar Citram et bus Tbc	1	
Demande de modification des tracés des bus Citram	1	
Demande de station supplémentaire pour mieux desservir Blanquefort	3	
Demande d'information au sujet d'une pétition relative au tracé de la ligne 56	1	

<b>Observations dans les registres Bruges – Le Bouscat</b>	<b>Nombre</b>	<b>Commentaires de la Maîtrise d'Ouvrage</b>
Encouragement à poursuivre	1	
Demande de tirer l'expérience du francilien et demande de mettre des stations tout au long du parcours	1	
Proposition de réorganisation des transports sur les lignes de chemin de fer : les tramways et tram trains sur le chemin de fer de ceinture et jusque Blanquefort, au-delà les TER	1	

<b>Observations dans le registre Parempuyre</b>	<b>Nombre</b>	<b>Commentaires de la Maîtrise d'Ouvrage</b>
Demande d'augmentation de la desserte en bus	1	
Demande d'amélioration de l'accessibilité des bus desservant Parempuyre aux personnes à mobilité réduite	1	
Demande de prolonger le tramway jusqu'à Parempuyre	1	

<b>Observations dans les courriers</b>	<b>Nombre</b>	<b>Commentaires de la Maîtrise d'Ouvrage</b>
Demande de création d'une ligne de tram-train jusqu'à Pauillac et Lacanau	1	

<b>Observations dans les mails</b>	<b>Nombre</b>	<b>Commentaires de la Maîtrise d'Ouvrage</b>
Demande de création d'un arrêt au niveau du port du Roy	1	

Lenteur du dossier	1	
Liaison transversale du réseau	1	
Préférence d'une fréquence correcte de desserte plutôt que des stations en plus	1	
Aménagement d'une aire de dépose minute	1	
Demande de bonne capacité des P+R	1	
Proposition alternative au TTM : prolonger la ligne C en attendant une ligne de tram-train jusqu'à Parempuyre	1	
Demande d'agir rapidement	1	
Interrogation sur l'intérêt du TTM par rapport à la mise en place d'une desserte type RER par la Région	1	
Demande de desserte de caychac et des zones peuplées du centre de Blanquefort	1	
Demande compte tenu du coût de réaliser en voie double jusque macau	1	
Demande de participation financière de la part de RFF et la Région	1	
Interrogation sur la complémentarité entre la ligne D à Eysines et le tram-train du Médoc	1	
Demande de création d'une zone intermodale à Parempuyre	1	
Alerte sur les conditions de circulation dans le quartier de la providence au Bouscat lorsque des tram-trains circuleront	1	
Demande d'information sur le projet	1	
Encouragements à faire le tram-train du Médoc	3	
Refus du tram-train sur le chemin de fer de ceinture pour cause de accroissement des nuisances.	2	
Interrogation sur la complémentarité TER et tram-train au-delà de Bruges Demande de développement d'une gare multimodale Utilisation du chemin de fer de ceinture pour une liaison vers les facs	1	

### **4.3 – Synthèse des orientations du public**

Les principaux thèmes issus des différents débats et expressions du public sont au nombre de quatre. Ils portent sur :

#### *Le tracé des lignes de bus*

De très nombreuses remarques portent sur les modifications de lignes ou d'arrêts, ainsi que sur des demandes d'amélioration des dessertes. La restructuration du réseau qui a accompagné l'arrivée du tramway aux Aubiers ne satisfait pas beaucoup une partie des usagers.

#### *Le projet de tram-train*

Quelques remarques ont été formulées sur l'implantation des stations, sur les besoins en stationnement. L'accueil au tram-train a été plutôt favorable dans la mesure où il apportait une offre supplémentaire.

#### *Les circulations douces*

De nombreux usagers souhaitent une amélioration des liaisons vers la gare, que ce soit liaison douces ou navettes, afin d'éviter l'utilisation de voitures pour se rapprocher des transports en commun.

#### *L'intermodalité*

Au travers des avis exprimés on note une attente de coordination des différentes autorités organisatrices de transport pour pouvoir offrir aux usagers une continuité de service de qualité au meilleur coût, et une utilisation du chemin de fer de ceinture pour créer des liaisons périphériques.

## Développement du réseau de transports en commun Bilan de la concertation

### 5 - Les dessertes en TCSP

#### 5.1. Le secteur «Bassens – Carbon-Blanc»

##### 5.1.1. Synthèse quantitative

##### ➤ Les réunions publiques

Les 1<sup>ères</sup> réunions publiques de présentation des objectifs de l'étude ont eu lieu le lundi 7 juillet 2008 à la salle des fêtes de Bassens et le mercredi 16 juillet 2008 à Carbon-Blanc. Ces réunions ont réuni respectivement environ 250 personnes à Bassens et 80 à Carbon-Blanc.

Une réunion publique de présentation des éléments de diagnostic a été organisée à Bassens le vendredi 23 janvier 2009. Elle a réuni une cinquantaine de personnes.

Enfin, une dernière réunion intercommunale de présentation des conclusions de l'analyse a été organisée à la salle Evasion à Ambarès et Lagrave le jeudi 28 mai 2009 à 18h. Elle a réuni environ 80 personnes.

##### ➤ Les registres

**Bassens** : 35 avis ont été déposés sur le registre de la mairie depuis l'ouverture de la concertation.

**Carbon-Blanc** : 13 observations ont été inscrites dans le registre de Carbon Blanc.

**Ambarès et Lagrave** : 25 avis ont été déposés dans le registre de la mairie.

**Saint Louis de Montferrand** : 1 observation a été inscrite dans le registre de la commune.

**Lormont** : 1 contribution a été apportée sur le registre de la mairie mais qui ne concerne pas l'étude de desserte en TCSP<sup>1</sup> de la presque île (observation sur desserte du quadrant nord ouest par la future ligne D).

##### ➤ Les contributions par voie électronique

Deux contributions par voie électronique ont été enregistrées.

##### ➤ Les courriers

5 courriers ont été adressés à la Cub par des habitants de Carbon-Blanc.

Aucun courrier n'a été adressé concernant la commune de Bassens et d'Ambarès.

---

<sup>1</sup> Transport en Commun en Site Propre

### 5.1.2. Synthèse thématique

- Les observations émises en réunions publiques

#### Avis général sur le projet

Observations	Nombre	Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage
<b>Le choix du tracé</b>		
Peut-on étudier un trajet qui desservirait les collèges de Bassens et Carbon-Blanc ?	1	Les voies qui permettraient de desservir les collèges de Bassens et Carbon-Blanc sont trop étroites pour permettre le passage d'un TCSP ou nécessiteraient de nombreuses expropriations foncières.  D'autre part, le TCSP est un outil de transport lourd. Il ne se plie pas à des itinéraires trop sinueux. Les lignes de bus traditionnelles peuvent desservir cet équipement.
Favorable à une desserte en TCSP de la gare de Bassens mais la gare peut-elle accueillir davantage de voyageurs dans sa conception actuelle ?	1	La Ville de Bassens travaille actuellement avec la Cub à la requalification du quartier de la gare (aménagement de la gare, création de logements et services). Les terrains disponibles permettent de créer les places de stationnement nécessaires.  Une liaison piétonne et cycliste est également envisagée entre Beaumont et la gare afin de pouvoir relier l'éventuel futur TCSP et le pôle de gare, si celui-ci ne passait pas par la gare.
Pourquoi le TCSP ne dessert pas la presque île jusqu'à Ambès ?	1	L'étude de diagnostic des besoins de desserte a été réalisée sur l'ensemble des communes de la presque île et a conclu au fait que les densités de population justifient un itinéraire en TCSP jusqu'à Ambarès mais pas au-delà.
Demande que la ligne de TCSP desserve les gares du secteur.	2	Les scénarios de tracés proposés dans l'étude desservent les gares du secteur de Bassens et Ambarès
La saturation automobile au niveau du pôle de « La Gardette » rend nécessaire la desserte en TCSP vers Ambarès.	2	La réalisation du TCSP permettra effectivement de mieux répartir les flux automobiles en arrêtant les véhicules plus en amont et incitera certains automobilistes à utiliser le TER et le TCSP comme mode alternatif.
Favorable au franchissement du TCSP par le pont d'Aquitaine	1	-
Interrogation sur la desserte de Bordeaux nord et le lieu de connexion avec la ligne C	1	La desserte de Bordeaux nord s'effectuera grâce à un arrêt au niveau du rond point Marie Fel, puis au niveau de Décathlon et sera en connexion avec la ligne C aux Aubiers.

<p>Si le choix se porte sur un BHNS<sup>2</sup>, pourquoi n'irait-il pas jusqu'à Ambarès ?</p> <p>Le tram ira-t-il vers Ambarès ?</p>	2	<p>Les études ont démontré la pertinence de la création d'une ligne jusqu'à Ambarès pour bien irriguer le territoire le plus peuplé de la presqu'île.</p> <p>Le mode tramway apparaît comme inadapté sur le secteur d'Ambarès compte tenu des faiblesses de densité.</p>
<b>Observations diverses</b>		
<p>Quelles sont les emprises envisagées pour des bus ou du tramway sur l'avenue Vignau Anglade ?</p> <p>Comment seront traitées les courbes ?</p>	1	<p>Les emprises nécessaires à l'implantation d'un TCSP varient généralement entre 6 et 7 m pour la plate-forme TCSP et environ 12 à 13 m au niveau des stations. L'emprise globale sur l'avenue Vignau Anglade dépendra de la configuration viaire retenue (nombre de voies automobiles, pistes cyclables, largeur des trottoirs...).</p> <p>Les rayons de giration varient en fonction du choix du mode, sachant qu'un bus nécessite une emprise en courbe légèrement supérieure à celle d'un tramway. Les études, et le choix du tracé et du mode, permettront de dire comment les courbes seront traitées.</p>
<p>Comment allez vous gérer l'inconvénient de la rupture de charge entre le tram et le BHNS (perte de temps) ?</p>	1	<p>Les changements de transport se faisant quai à quai, et les fréquences du futur TCSP étant de 4 à 6 mn, il n'y aura pas de perte de temps.</p>
<p>Pourquoi ne pas envisager un trolleybus qui est un système de transport moins cher et silencieux ?</p>	1	<p>Les trolleybus sont tout à fait adaptés pour monter les côtes, entre autres, le modèle Cristalis de Renault. Mais pour la Cub, il faut d'abord se poser la question de la cohérence du réseau : la création d'un réseau secondaire poserait le problème d'exploitation de 3 modes de traction différents.</p> <p>De plus, les trolleys posent un problème d'esthétique. Leur alimentation électrique nécessite deux lignes aériennes de contact.</p>
<p>Pourquoi ne pas implanter un parc relais dans le secteur de Beaumont ?</p> <p>Où vont être stationnées les voitures des usagers du tram ?</p> <p>Les parcs relais de la Buttinière et des Lauriers sont saturés. Le terminus de Carbon-Blanc sera donc saturé par le stationnement parasite.</p>	3	<p>Il existe déjà un parc relais à Gardette qui assurera le rabattement automobile au sud du secteur.</p> <p>La mairie de Carbon Blanc ne souhaite pas de parc relais au niveau du parc de Favols afin de ne pas altérer la qualité paysagère de ce site. Quant à Bassens, un parc relais de moyenne capacité peut éventuellement être envisagé.</p> <p>Les études ultérieures préciseront les conditions nécessaires au stationnement des véhicules et permettront de déterminer précisément les besoins en termes de parc relais.</p>
<p>Est-il nécessaire de poursuivre l'extension du réseau en tram ? Pourquoi pas en bus ?</p>	2	<p>Plus on s'éloigne du centre de l'agglomération, plus les temps de parcours sont importants pour les usagers du tram. Il faut donc avoir des itinéraires les plus directs possibles. Le choix du mode dépend aussi des densités de population et des fréquentations escomptées. À ce titre, une ligne BHNS semble plus adaptée.</p>

<sup>2</sup> Bus Haut Niveau de Service

A quoi correspond la piste cyclable en construction sur l'avenue des Griffons ?	1	Cet itinéraire est inscrit dans le schéma général des itinéraires cyclables de la Cub.
Quel est l'impact du tram sur les impôts locaux ? Vont-ils augmenter ?  Quelle incidence de ces décisions sur l'augmentation des tarifs ?	2	Le réseau de transport est financé par le versement transport payé par les entreprises de plus de 9 salariés et les recettes auprès des usagers. Il n'y a donc pas d'impact direct sur les impôts des ménages.  La Cub doit assumer ses charges
On peut constater une sur fréquentation dans le tram. Est-il envisagé d'installer des poignées au plafond, pour pouvoir se tenir ?	1	Nous constatons également cette sur fréquentation, mais la Cub n'est pas favorable à l'installation de poignées au plafond et préfère réfléchir aux possibilités de renforcer la fréquence.
Quel sera le mode de financement pour les extensions en 3 <sup>ème</sup> phase ?		La Cub n'a pas la totalité du financement de la 3 <sup>ème</sup> phase. Le contexte économique des entreprises et la baisse des subventions de l'État poussent la CUB à rechercher d'autres financements et à limiter le coût des travaux.
Comment sont arbitrés les choix de réalisation de projet de tramway sur l'agglomération ?  La desserte en tramway du quartier de Bacalan était elle davantage justifiée que celle des communes de la presqu'île ?	1	Les arbitrages concernant les réalisations de desserte en TCSP sur l'agglomération résultent à la fois des conclusions des études techniques qui se basent sur une analyse socio-démo-économique, sur un travail de terrain et d'insertion, sur l'estimation de potentiel de voyageurs... mais aussi sur les coûts de réalisation de chacun des projets et l'équilibre de répartition des investissements communautaires sur l'agglomération.
Quel est le mode de transport retenu pour desservir le territoire de la presqu'île ?  Le mode retenu (bus ou tramway) sera-t-il le même sur l'ensemble du tracé ?	1	Les études menées sur la presqu'île proposent un mode BHNS, plus approprié.  L'objectif étant de limiter au maximum les ruptures de charge (changement de mode de transport), les propositions viseront dans la mesure du possible à proposer le même mode de transport sur l'ensemble de la liaison.
A quelle échéance, l'extension TCSP sera t-elle réalisée ?	2	Les échéances de réalisation des projets de desserte en TCSP ne sont pas définies ; toutefois, elles devraient être réalisées entre 2013 et 2020 et ce, en fonction des arbitrages politiques et des finances communautaires.
Quel sera le mode de financement du projet ?	1	A ce jour, aucun financement n'est programmé pour la réalisation de la desserte de la presqu'île.
Cette étude se préoccupe de la desserte des voyageurs mais ne traite pas du transport des marchandises.	1	Les transports de marchandises sont une des préoccupations de la Communauté urbaine et elles sont étudiées, notamment dans le cadre des aménagements d'infrastructure routière.
Comment sont réalisées les enquêtes ménages déplacements ?	1	L'enquête ménages lancée par la Cub est réalisée auprès de 6 000 familles ce qui représente environ 15 000 personnes à domicile.

L'augmentation de l'offre TER envisagée par la Région est-elle compatible avec l'arrivée de la LGV <sup>3</sup> en termes de sillons ?	1	Selon le Conseil Régional, la desserte TER reste compatible avec la circulation des TGV.
Afin de concilier les besoins de desserte de Bassens et de Carbon Blanc, pourquoi ne pas privilégier le scénario 2.2. ?	1	Le scénario 2.2. présente effectivement l'avantage de desservir les territoires de Bassens et de Carbon Blanc de façon satisfaisante. Par contre, il présente l'inconvénient d'être plus long en temps de parcours et d'être plus coûteux.
La crise économique et financière (baisse de la taxe professionnelle) ne remettent-elles pas en cause les projets de TCSP ?	1	Les capacités de financement communautaires dépendent effectivement des ressources des entreprises de la Cub. Pour la presqu'île, aucun financement n'a été décidé à ce stade d'avancement du projet.
La création d'une nouvelle ligne de TCSP en connexion avec le tramway ne risque-t-elle pas d'engorger encore davantage le tramway à La Gardette ?	1	Certes, la connexion de la ligne de TCSP et celle du tramway à la Gardette génèrera des échanges de voyageurs. Toutefois, en offrant une liaison plus rapide avec la rive gauche, la ligne de TCSP captera une partie des voyageurs qui par conséquent ne chargeront plus les rames de la ligne A.
La coexistence des circulations TER et TGV sur le tronçon ferroviaire en aval du raccordement Bordeaux/Nantes est particulièrement difficile, voire impossible. 2 solutions :  - installer le pôle multimodal en amont du raccordement au niveau de la gare de La Grave et au détriment de La Gorp. - desservir la gare de Bassens par la ligne de fret d'Ambès afin d'assurer la desserte de St Louis et dé-saturer la ligne LGV (système de navettes avec retournement à Bassens)	1	A ce jour, le Conseil Régional conclut à la faisabilité d'organiser les dessertes TER cadencées et les dessertes LGV. Toutefois, dans l'hypothèse inverse, d'autres propositions de pôles d'échange pourront être faites sur Lagrave.  Toutefois, la desserte de la gare de Lagrave d'Ambarès par le TCSP induira un prolongement de la ligne et donc une augmentation du coût du projet.  Enfin, la proposition de desserte par la ligne d'Ambès nécessiterait une étude complémentaire mais s'avère d'ores et déjà moins pertinente en terme de potentiel de voyageurs, les zones traversées étant de faibles densités.

### Les demandes relatives au fonctionnement actuel du réseau

Observations	Nombre	Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage
<b>Les caractéristiques des bus</b>		
Quel est le mode de propulsion des bus ?  Quelle est l'énergie utilisée par les bus? Au GNV ?  Quel est le coût d'entretien d'un BHNS comparés à celui d'un tramway ?	2	Les bus qui circulent sur l'agglomération roulent au GNV <sup>4</sup> (40%) ou sont équipés de pots catalytiques qui limitent considérablement le niveau de pollution des diesels (60 %).  Les coûts d'exploitation sont plus chers pour le tram que pour le bus. Le coût du chauffeur représente 2/3 du coût total.  En investissement, le tram coûte 20 M€ le km, le BHNS ne coûte que 8 M€

<sup>3</sup> Ligne à Grande Vitesse

<sup>4</sup> Gaz Naturel de Ville



<p>Le bus est plus bruyant que le tram.</p> <p>Le passage des bus vides sur l'avenue Allende la rend invivable. Le chemin du sourd est sur fréquenté. Une pétition a été remise en Mairie.</p>	1	<p>Le tram est plus silencieux que le bus et la voiture. Les constructeurs de bus progressent dans le domaine de la réduction des nuisances sonores.</p> <p>Il faut faire réaliser des comptages par les services de la Cub, en distinguant les voitures, les bus et les camions, afin d'identifier précisément les nuisances subies par les riverains et tenter d'apporter des solutions.</p>
<p>Pourquoi ne pas remplacer les grands bus par des petits ?</p> <p>Les bus sont souvent peu remplis et les temps d'attente sont trop longs.</p>	2	<p>Il est difficile, pour des raisons d'exploitation, de multiplier les tailles de bus sur une même ligne.</p> <p>Certaines lignes sont effectivement peu fréquentées en dehors des heures de pointe et ont des fréquences plus faibles.</p>
<p>Quand l'extension sera réalisée, quel sera l'itinéraire du 95 ?</p> <p>Le centre de la commune de Bassens ne sera a priori pas directement desservi par le tramway. En compensation, la CUB augmentera t-elle la fréquence de la ligne 95 ?</p>	1	<p>L'étude de restructuration du réseau de bus sera réalisée après la définition du projet.</p> <p>À ce jour, l'extension n'est pas programmée. Les études ultérieures permettront de préciser l'organisation du réseau.</p>
<p>Quand seront connus les résultats de l'enquête de satisfaction concernant la ligne 38 ?</p> <p>Questions sur la non validation et la fraude.</p> <p>Ceux qui ne valident pas sont-ils verbalisables ?</p>	1	<p>Les résultats des enquêtes de satisfaction sont à demander par courrier à l'exploitant du réseau (Keolis).</p> <p><u>Non validation</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Elle est due en grande partie aux abonnés qui ont une carte Pass mais qui ne valident pas. Aujourd'hui, ils ne sont pas verbalisables. Une amende est étudiée.</li> <li>- Il y a aujourd'hui 100000 abonnés sur le réseau. 10 % de fraudeurs et 10 % de non validation.</li> </ul>
<p>L'arrêt du 92 dans la rue Ausone est mal situé.</p>	1	<p>Le réseau de bus de la Cub comporte 3600 arrêts. Il est très difficile de les positionner. Il faut tenir compte entre autres, de l'accès des PMR<sup>5</sup>, de l'absence d'obstacles, telles que les barrières. Nos services étudieront la question dans le cadre de la mise en place du réseau Keolis.</p>
<p>Pourquoi pas des navettes électriques ?</p>	1	<p>Les navettes présentent des limites qui en restreignent l'utilisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vitesse : 30 km/h</li> <li>- autonomie : 50 à 60 kms.</li> <li>- capacité : 22 places</li> <li>- coût d'exploitation très élevé, dû à la nécessité d'avoir un dépôt pour changer les batteries.</li> </ul> <p>Leur utilisation dans le centre de Bordeaux est rendue possible par la faible vitesse commerciale : 10 km/h.</p> <p>Multiplier les tailles des bus pour les mêmes lignes (un petit + un moyen + un grand) en fonction des horaires reviendrait trop cher.</p>

<sup>5</sup> Personne à Mobilité Réduite

<b>Les déplacements domicile - travail</b>		
Il faut accentuer la desserte par bus vers Bordeaux Nord.	1	Cette demande sera étudiée par les services communautaires dans le cadre de la restructuration du réseau de bus.
Je travaille à la Cité Administrative et il n'y a pas de bus en site propre sur les boulevards pour aller à la cité, où beaucoup de personnel travaille.	1	L'hypothèse d'un bus en site propre ou un tram sur les boulevards est envisagée par la Cub mais cette hypothèse n'a pas été étudiée à ce jour.
Sur la ZI, quels sont les projets en matière de transport ?  Les bus s'arrêtent à l'entrée de la zone industrielle de la Mouline. Pourquoi n'entrent-ils pas dans la zone ?	1	Les ZI sont desservies par les lignes 91 et 95 qui affichent de faible fréquentation sur la zone. Ratio passagers/km très bas sur cette ligne 95 : 0,56 p/km alors que le tram est à 15 voyageurs/km.  Une solution consiste à regrouper les usagers d'une entreprise ou d'un groupe d'entreprises pour constituer une demande plus forte.
<b>Les questions diverses</b>		
Les difficultés de circulation sur le giratoire Griffons/Allende en heures de pointe génèrent un trafic de transit par la rue Allende.  Ne pourrait-on pas aménager des feux tricolores dans ce giratoire pour réguler le trafic en heures de pointe ?	1	Cette demande est actuellement étudiée par les services communautaires.
Les fréquences de passage des bus sont insuffisantes.	1	Il est donc souvent difficile d'augmenter l'offre de service. Toutefois, cette question sera regardée par les services communautaires dans le cadre de la réorganisation du réseau.
Keolis étant une filiale de la SNCF, y aura-t-il une tarification combinée TER/TBC ?		Keolis est effectivement une filiale de la SNCF ; cependant, aucune proposition commerciale n'en découle. Toutefois, une tarification combinée TER/TBC existe déjà sous le nom de titre « Modalis » et résulte d'un accord pris entre le Conseil Régional et la Cub.
Demande que, sur les branches des lignes de tramway où la fréquence de passage est divisée par 2, la notion d'heure creuse soit abandonnée et que l'offre reste constante toute la journée.	1	Les services communautaires réfléchissent actuellement à la possibilité d'instaurer une desserte à 10 minutes constante sur l'ensemble de la journée sur les branches et les extrémités de ligne.
La saturation des rames de tramway dans le centre ville est particulièrement pénalisante pour les communes desservies par des antennes car les voyageurs doivent parfois attendre la 3 <sup>ème</sup> rame pour pouvoir monter dans le tramway.	3	La Cub réfléchit actuellement aux meilleurs moyens d'améliorer les problèmes de saturation des lignes de tramway, notamment en améliorant la régularité de passage des tramway pour éviter l'afflux massif de voyageurs.
Il est important de valider systématiquement son titre de transport pour que la Cub ait connaissance du nombre réel de voyageurs sur les lignes de transports collectifs et des besoins des communes de la presque île.	1	Le choix du mode de transport étant largement conditionné par l'estimation du potentiel de voyageurs sur les lignes Tbc, il est très important que les services communautaires puissent avoir une vision précise du nombre réel de voyageurs.

Les problèmes de saturation du tramway sont liés aux problèmes de correspondances bus/tram.	1	La Cub réfléchit actuellement aux meilleurs moyens d'améliorer les problèmes de saturation des lignes de tramway, notamment en améliorant la régularité de passage des tramway pour éviter l'afflux massif de voyageurs.
Les temps d'attente des bus ou du tramway sont dissuasifs et incitent à l'utilisation de l'automobile	1	Les services communautaires réfléchissent actuellement à la possibilité d'instaurer une desserte à 10 minutes constante sur l'ensemble de la journée sur les branches et les extrémités de ligne.  Concernant les bus, la mise en service du nouveau réseau début 2010 permettra de résoudre une partie des difficultés.
Demande de pouvoir utiliser le vélo et les TC <sup>6</sup> dans sa chaîne de déplacements. Or, les vélos sont interdits dans le tram aux heures de pointe.	1	La complémentarité des modes de transport est une préoccupation récurrente de la Cub.  Le stationnement des vélos sera amélioré dans le cadre du nouveau réseau Keolis.  Pour des raisons de sécurité, les vélos sont interdits dans les trams en heure de pointe compte tenu du nombre d'usagers.

➤ Les observations écrites (courriers – registres – mails)

### **Avis général sur le projet**

Observations	Nombre	Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage
<b>Favorable au projet de TCSP</b>		
Favorable au projet pour des raisons économiques, environnementales, d'efficacité et de sécurité des déplacements.	9	-
Favorable au prolongement du tracé jusqu'au centre de Carbon Blanc	2	-
Favorable au tramway mais alerte sur les impacts sur la circulation automobile, en particulier sur la rue Allende, qui depuis l'extension de la ligne jusqu'à « La Gardette » supporte un trafic élevé et de nombreuses nuisances.	1	Le service de la gestion du trafic de la Cub réfléchit actuellement aux moyens d'améliorer la circulation sur ce giratoire.
Favorable au prolongement du tramway jusqu'à la mairie de Carbon Blanc. Précise que cette liaison sera agréable mais peu fréquentée.	1	-

<sup>6</sup> Transport(s) en Commun

Favorable à l'extension du tramway jusqu'au centre ville de Carbon Blanc et vers Ambarès.  Souhaite que l'on évite au maximum les nuisances.	1	-
Favorable à l'extension du tramway jusqu'à Bassens Beaumont.	4	-
Favorable à l'extension du tramway mais jusqu'au centre de Bassens et à la place du marché, puis vers le Château Beauval.	2	-
Favorable au projet pour améliorer les liaisons entre Bassens et Bordeaux	7	-
<b>Défavorable au projet de TCSP</b>		
Défavorable au projet pour cause de dégradation du cadre de vie et du cadre paysager (suppression d'arbres).	7	Le TCSP nécessite des esquisses qui peuvent induire des suppressions de plantations. Toutefois, l'objectif est d'améliorer le cadre de vie en limitant les nuisances automobiles.
Défavorable au projet (E1) car il ne dessert pas les logements sociaux de la Bergerie, ni ceux de Bassens, ni les lieux publics, ni le collège et la piscine de Bassens-Carbon-Blanc.	1	Le groupement d'étude Systra-Erea-Ingérop a, en 2003, étudié les différentes possibilités de desserte du secteur Bassens-Carbon-Blanc. Le tracé E2 qui desservait le centre et les équipements de Bassens et Carbon-Blanc s'est avéré irréalisable, compte tenu des conditions d'insertion particulièrement difficiles.
Défavorable au projet pour causes de nuisances visuelles et sonores.	3	Le tramway (ou un bus au GNV) est moins bruyant qu'une automobile.
Défavorable au projet car il représente un coût de plus de 40 millions d'euros pour 2 km.	1	Le coût du projet est essentiellement lié au choix du mode. Or à ce jour le mode de transport du projet n'est pas choisi. Le coût d'investissement peut donc considérablement varier (par ex BHNS = 7 M€/km alors que le tramway = 20 à 25 M€/ km).
Défavorable au projet pour cause d'impacts négatifs sur le foncier (expropriation partielle et baisse de la valeur immobilière des biens)	5	Le tracé et les emprises nécessaires à l'insertion du TCSP ne sont actuellement pas définis. Il n'est donc pas certain que des expropriations soient nécessaires.  Les retours d'expérience des premières phases du tramway ne démontrent pas de perte de valeur immobilière pour les résidences situées sur le tracé du TCSP.
Défavorable au projet pour cause d'accroissement des prix fonciers et d'incitation à l'étalement urbain (déplacement des populations les moins riches).	1	L'impact du projet de TCSP sur le prix du foncier n'est pas neutre mais reste souvent limité et n'impacte pas le prix des loyers des logements sociaux. Cet accroissement est à replacer dans une augmentation générale des prix du foncier sur l'ensemble de l'agglomération.
Défavorable au projet pour cause de difficultés d'accès au domicile pour les riverains.	1	Durant les travaux, tous les aménagements nécessaires au maintien de l'accès au domicile par les riverains est maintenu. Dans la phase d'exploitation, l'accès reste préservé.

Défavorable pour cause de risque de saturation du tramway en arrivant aux « Lauriers »	1	Si le succès du TCSP sur les communes de Bassens et Carbon-Blanc était tel qu'il engendrerait une saturation des rames aux Lauriers, la Cub prendrait les dispositions nécessaires pour améliorer l'offre ou développer une offre complémentaire.
Défavorable pour cause d'absence de parc de stationnement dans le projet	1	Les possibilités d'implantation des parcs relais complémentaires à La Gardette seront approfondies lors des études ultérieures.
Préférence pour une desserte en bus plutôt qu'en tramway	2	Les études menées concernent les TCSP, ce qui signifie que les estimations des conditions d'insertion et des potentiels de clientèle permettront de déterminer le mode de transport le plus adapté.
Interrogation sur la nécessité d'engager des travaux et des financements aussi importants pour une extension du tramway qui n'est pas forcément justifiée.  Préférence pour un maintien du terminus à « La Gardette ».	1	Le choix du mode dépend des fréquentations escomptées entre autres.
Défavorable au tramway dans le centre de Carbon Blanc et souhaiterait retrouver les horaires et les conditions de déplacements des anciennes lignes de bus (avant la restructuration phase 2 du tramway).	1	Les difficultés et dysfonctionnement du réseau de bus sont étudiées tous les 6 mois par les services techniques afin d'apporter les solutions les plus appropriées.  Ces éléments seront analysés.
Défavorable à l'arrivée du tramway au centre de Bassens et Carbon Blanc.	2	-
Défavorable à l'extension du tramway jusqu'à la mairie de Carbon Blanc par l'avenue Vignau Anglade.  Souhaiterait la mise en service d'une navette électrique pour relier la commune au terminus de « La Gardette ».	8	Les navettes électriques peuvent être mises en place sur des secteurs limités géographiquement car elles possèdent une très faible autonomie. De plus, elles n'offrent que très peu de places et ne pourraient donc pas répondre aux besoins en heures de pointe. Elles répondent donc très difficilement à ce type de besoin.
Défavorable au projet de tramway proposé car il ne présente pas d'intérêt social : pas de desserte des logements sociaux, des lieux publics, des équipements.	1	Les différentes hypothèses de dessertes en TCSP sont définies sur la base d'un diagnostic qui recense les quartiers d'habitat denses, notamment sociaux, les équipements, les secteurs commerciaux, les pôles d'emplois... Ils répondent donc chacun à des besoins de dessertes différenciés selon leur fonction. L'objectif est à terme de retenir le scénario offrant la meilleure desserte du territoire et des pôles générateurs de déplacement.
Dossiers présentés à la concertation trop lourds pour être compris par les administrés.	1	-

## Les observations relatives au fonctionnement actuel du réseau

Observations	Nombre	Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage
Demande d'une amélioration du réseau TC sur toute l'agglomération (création ligne D du quadrant nord ouest, amélioration ligne de chemin de fer de ceinture, liaisons circulaires entre lignes de tramway,	2	Les études engagées par la Cub concernent plusieurs secteurs de l'agglomération, notamment la desserte du quadrant nord ouest et les liaisons circulaires entre les lignes de tram A et B sur Bordeaux et Talence et entre les lignes A, B et C entre Cracovie et quais de Floirac sur la rive droite.
Demande de création de stations - vélos à proximité des parcs relais	1	Des parcs à vélos sont déjà prévus dans les parcs relais du réseau Tbc et seront renforcés avec le réseau Keolis.
Demande de rabattement des lignes de bus sur la ligne de tramway (navette électrique, bus...)	2	La mise en service de l'extension du tramway ou d'une ligne de bus à haut niveau de service entraînera une réflexion sur la réorganisation des lignes de bus afin d'organiser le rabattement.
Demande amélioration des correspondances bus tramway	2	La Cub essaie dans la mesure du possible de faciliter au maximum les échanges entre les modes de transport afin de limiter les pertes de temps et les désagréments des ruptures de charge.
Demande d'amélioration des horaires (cadencement) de passage des bus  Demande d'une augmentation du nombre de rames	2	Le fonctionnement du réseau de bus est revu tous les 6 mois afin de tenter d'améliorer son efficacité. Les demandes spécifiques doivent être adressées à la Cub, la mairie. La mise en place du nouveau réseau Keolis sera l'occasion d'améliorer les correspondances ou le cadencement.
L'arrivée du tramway à « La Gardette » a augmenté les trajets entre Ambarès et Bordeaux de 20' à 30', ce qui occasionne notamment des retards des élèves qui se rendent sur les lycées de Lormont.  Demande le rétablissement aux heures de pointe des lignes de bus directes Ambarès/Buttinière pour les lycéens de la presqu'île.	15	Les propositions de dessertes en TCSP intègrent pour la plupart une variante permettant d'améliorer la desserte des établissements scolaires de Lormont.
Dégradation de l'offre de bus sur Ambarès depuis l'arrivée du tramway à « La Gardette »	2	Les études actuellement menées devraient permettre d'améliorer les liaisons entre la presqu'île et le reste de l'agglomération.
Demande de remise en service de la liaison en bus « Lagarde – Sabarèges – Ricard – CAT – Palue – Av. des industries »	1	Cette demande sera étudiée par les services communautaires dans le cadre de la restructuration du réseau.
Le tramway est surchargé en heure de pointe.	10	La Cub réfléchit actuellement aux meilleurs moyens d'améliorer les problèmes de saturation des lignes de tramway, notamment en améliorant la régularité de passage des tramway pour éviter l'afflux massif de voyageurs.
Demande d'amélioration des correspondances tram/bus à « La Gardette » et bus/TER à La Gorp en particulier.	10	L'amélioration de la complémentarité des modes de transport fait partie des objectifs des études menées actuellement. Les connexions recherchées entre le TCSP et les gares du secteur en attestent.

Demande la création d'un parc relais à La Gorp.		Cette hypothèse sera étudiée dans le cadre de la restructuration de la gare avec la LGV.
Les horaires de bus ne sont pas respectés.	3	Cette demande sera étudiée par les services communautaires dans le cadre de la restructuration du réseau.
Demande d'augmentation du nombre de bus desservant la presqu'île car temps d'attente trop longs.	2	Les difficultés et dysfonctionnement du réseau de bus sont étudiés tous les 6 mois par les services techniques afin d'apporter les solutions les plus appropriées.  Ces éléments seront analysés.
Demande une tarification unique TER/TBC.	1	Une tarification combinée existe déjà sous la forme du titre « Modalis » qui permet aux usagers du TER et du réseau Tbc de diminuer leur coût global de déplacement.
Problème de gestion du terminus de « La Gardette » : tramway parfois arrêté en amont pour cause de régulation.	1	L'amélioration de la régularité de la desserte en tramway est une des préoccupations principales des services de la Cub.
Demande d'une amélioration des temps de parcours entre le Haut Floirac et la place Stalingrad par les quais par exemple.	1	Cette demande sera étudiée par les services communautaires dans le cadre de la restructuration du réseau.

### **Propositions**

<b>Observations</b>	<b>Nombre</b>	<b>Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage</b>
Proposition d'une ligne directe entre les quais de Stalingrad et Ambès	1	Cette proposition a été envisagée dans le scénario 3 mais ne permet pas de répondre à la desserte des bourgs de Bassens et Carbon Blanc en connexion avec le tramway.
Proposition d'utiliser des motrices à moteur à hydrogène.	1	La Cub suit régulièrement les avancées technologiques des constructeurs, notamment en matière d'énergie propre.
Proposition d'utiliser le réseau ferroviaire existant via les gares de Bassens et de Sainte-Eulalie pour améliorer l'offre de transport collectif en direction de Bordeaux (sous réserve compatibilité billettique SNCF et TBC).	1	La CUB et le Conseil Régional envisagent d'augmenter l'offre TER et d'améliorer les pôles d'échange sur la ligne desservant les gares de Bassens et de Sainte-Eulalie.
Proposition de faire passer le tramway par les rue Allende et Mitterand.  Défavorable au BHNS car mode de transport polluant.	1	Cette proposition correspond à la variante 2.3. proposée.  Les véhicules utilisés dans l'hypothèse d'un BHNS peuvent être des véhicules fonctionnant avec des énergies propres (GNV, hybrides...).
Proposition de créer un arrêt minute à proximité du parc relais, dont un adapté aux personnes à mobilité réduite.	5	Cette demande est actuellement étudiée par les services communautaires

### 5.1.3. Conclusion

#### **Le choix du tracé**

Les habitants de Bassens plaident massivement pour une extension de la ligne A du tramway jusqu'à Beaumont. Les demandes en direction d'Ambarès ou de Carbon Blanc sont moins fortement exprimées mais le nombre croissant de véhicules au niveau du pôle de la Gardette et de l'échangeur de Croix Rouge ainsi que le développement démographique de la presqu'île incitent un certain nombre d'habitants à souhaiter une desserte en TCSP au-delà de Beaumont.

*=> Afin de répondre à l'ensemble de ces demandes, l'étude menée a volontairement été étendue à l'ensemble de la presqu'île. Les scénarios proposés ont ainsi dépassé le secteur géographique de Bassens - Carbon Blanc pour répondre aux besoins croissants identifiés sur la commune d'Ambarès. Toutefois, afin de tenir compte de la demande initiale d'une extension de la ligne A jusqu'à Beaumont, les estimations de potentiel de clientèle ont également été réalisées sur ce tronçon et celui entre Beaumont et la mairie de Carbon Blanc.*

#### **Le choix du mode**

Selon la même logique, les habitants de Bassens souhaitent le choix du mode « tramway » dans la continuité de la ligne A. Or, à l'échelle de la presqu'île, le choix des habitants en Faveur d'un mode n'est pas tranché, certains considérant que le tramway est un mode de transport trop coûteux pour des dessertes périphériques éloignées, d'autres considérant que le bus ou BHNS induira des ruptures de charge pénalisantes en temps de parcours et augmentera les problèmes de saturation du tramway au niveau du pôle de « La Gardette ».

*=> Le choix entre le mode « tramway » ou « BHNS » étant étroitement lié au potentiel de fréquentation, il dépendra essentiellement du choix qui sera effectué entre le prolongement de la ligne A jusqu'à Beaumont ou le choix de création d'une nouvelle ligne reliant Ambarès.*

#### **La complémentarité entre les modes de transport**

De nombreuses remarques insistent sur l'importance d'assurer une bonne complémentarité entre les différents modes de transport. Des connexions entre le futur TCSP et le transport ferroviaire sont souhaitées. De même, l'implantation d'un nouveau parc relais est demandée sur le secteur de Beaumont.

*=> Afin de tenir compte de ces éléments, les scénarios proposés offrent des connexions avec les gares de Bassens, de La Gorp et dans une moindre mesure avec celle de Sainte Eulalie-Carbon Blanc.*

#### **Le financement du projet**

Plusieurs remarques ont été formulées concernant les impacts financiers d'un projet de TCSP sur la presqu'île : crainte d'une augmentation des impôts locaux, crainte d'une augmentation des prix du foncier, interrogation sur les capacités financières de la Cub dans un contexte de diminution de la taxe professionnelle.

*=> Un premier niveau d'estimation sommaire du coût financier des différents scénarios est proposé dans l'étude, toutefois, ces estimations devront être affinées en fonction des choix qui seront retenus. D'autre part, aucun crédit n'étant à ce jour inscrit pour le financement de ces projets de desserte, les arbitrages concernant les phases de réalisation dépendront des capacités financières de la collectivité.*



### L'amélioration de la desserte en bus de la presqu'île

Si l'hypothèse d'une desserte en TCSP à l'horizon 2014-2020 est globalement accueillie Favorablement par les habitants de la presqu'île, de nombreuses remarques témoignent du souhait d'une amélioration à plus court terme de l'offre de transport (bus) et du fonctionnement du pôle intermodal de « la Gardette », notamment les échanges bus / tramway en heures de pointe.

- ⇒ *La mise en œuvre à compter de février 2010 du nouveau réseau Tbc (Keolis) permettra de répondre en partie à ces demandes et d'étudier celles qui ne trouveraient pas de réponses immédiates.*

## 5.2. Le secteur «Plaine Rive droite»

### 5.2.1. Synthèse quantitative

#### ➤ Réunions publiques

La réunion publique concernant les projets de TCSP sur la commune de Bordeaux a eu lieu à l'Athénée municipal de Bordeaux le mardi 15 juillet 2008 à 19h30 et a rassemblé environ 200 personnes. Cette réunion avait pour objet de présenter l'ensemble des projets de TCSP lancés par la Cub à savoir le projet de desserte du quadrant nord ouest, le projet de desserte de la plaine rive droite et le projet de liaison entre le CHU Pellegrin et Gradignan.

Deux autres réunions publiques intercommunales de présentation des éléments de diagnostic et des conclusions de l'analyse sur le secteur de la plaine rive droite ont été organisées à Bordeaux (Cub) le 19 mai 2009 et à Cenon le mercredi 3 juin 2009. Elles ont réuni environ 20 et 40 personnes.

#### ➤ Les registres

7 observations concernant ce secteur ont été inscrites sur les registres d'Artigues-près-Bordeaux.

1 observation a été déposée sur le registre de Bouliac.

1 observation concernant les liaisons en TCSP entre les deux rives de la Garonne a été inscrite dans le registre de Gradignan.

1 observation concernant le bouclage des boulevards en TCSP a été inscrite dans le registre de la Ville de Bègles.

Aucune autre observation n'a été déposée sur les registres des autres communes.

#### ➤ Les contributions par voie électronique

1 observation a été adressée par voie électronique sur le site dédié à la concertation de la Cub.

#### ➤ Les courriers

1 courrier, envoyé par Monsieur le Maire de Bouliac, a été adressé à la communauté urbaine.

1 courrier a été adressé à Madame le Maire de Floirac.

3 courriers ont été adressés à Madame le Maire d'Artigues dans le cadre de la concertation.

### 5.2.2. Synthèse thématique

#### ➤ Les observations émises en réunions publiques

#### **Avis général sur le projet**

Observations	Nombre	Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage
Proposition d'une ligne de TCSP qui serait connectée aux autres lignes de tramway et emprunterait la passerelle Eiffel pour relier la rive droite et la rive gauche.	1	Le périmètre géographique fixé pour l'étude de la desserte de la plaine rive droite ne prévoyait pas l'analyse du franchissement de la Garonne. Toutefois, compte tenu des besoins d'échanges entre les deux

		rives, cette hypothèse pourra être analysée dans les études plus fines qui seront menées ultérieurement.
Demande que l'estimation de population et du nombre de scolaires soit actualisée en fonction des projets de développement urbain du quartier de la Bastide.	1	L'ensemble des projets d'urbanisme connus à ce jour et les évolutions en matière de population et de scolaires ont été recensés et pris en compte dans le calcul des potentiels de clientèle.
Interrogation sur le choix du point de franchissement de la voie ferroviaire	2	Le passage sous la voie ferrée au niveau de l'ancienne gare de la Benauge est envisagé et déjà prévu par Réseau Ferré de France mais les études ultérieures affineront la faisabilité.
Demande que le TCSP desserve le quartier de la Benauge.  Interrogation sur la gestion globale des flux (doublement de la voie ferroviaire, importance du trafic automobile sur l'avenue Joliot Curie)	2	Les scénarios envisagés desservent le quartier de la Benauge.  Les études ultérieures devront analyser les possibilités d'organisation des circulations tous modes autour du projet de TCSP.
Demande d'une réunion publique sur la commune de Lormont pour informer la population des projets en cours	1	-
Le BHNS est-il compatible avec une hypothèse de franchissement de la Garonne par tunnel ?	1	Un BHNS peut circuler dans un tunnel sous réserve que ce dernier puisse accueillir des véhicules de ce gabarit.
L'augmentation du nombre de voyageurs envisagée sur le TER à Cenon Pont Rouge est-elle prise en compte dans l'estimation du potentiel de fréquentation ?	1	Les échanges TER/TC ainsi que les projets d'évolution de la clientèle sur ces deux réseaux ont été pris en compte dans l'estimation des potentiels de fréquentation.

### **Les demandes relatives au fonctionnement du réseau actuel**

<b>Observations</b>	<b>Nombre</b>	<b>Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage</b>
Demande que les longueurs de quais du tramway soient correctement dimensionnées en fonction de la clientèle.	1	Les longueurs de quais sont liées au choix des rames qui dépendent quant à elles du potentiel de clientèle. Ce point sera étudié dans les études d'exploitation détaillées qui seront menées ultérieurement.
Le quartier de Bastide Niel sera-t-il desservi ?	1	La desserte de ce quartier dépendra du choix du tracé qui sera retenu. Toutefois, le scénario 2 (desserte des quais) ainsi qu'une variante du scénario 1 prévoient la desserte de ce quartier.
Demande que l'on incite les voyageurs à utiliser la ligne 2 du réseau de bus pour aller à la gare St Jean afin de désengorger la ligne A du tramway.  Demande d'une augmentation de l'offre de la ligne 2	1	Dans le cadre de la restructuration du réseau de bus prévue pour le 1 <sup>er</sup> trimestre 2010, une ligne structurante offrant un meilleur niveau de service devrait être mise en service et permettre aux voyageurs d'assurer une liaison plus rapide entre Galin et la gare St Jean.

## Propositions

Observations	Nombre	Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage
Il faudrait réaliser le projet de desserte de Cenon Pont Rouge (S3) quelque soit le scénario retenu pour la desserte de la plaine (S1 ou S2)	1	La desserte du pôle de Cenon Pont Rouge représente une des priorités de desserte de la rive droite. Toutefois, les études montrent qu'il n'est pas possible de desservir de façon satisfaisante ce pôle et la plaine avec une seule ligne de TCSP. Deux études distinctes seront donc à mener afin de proposer deux types de liaisons pertinentes et complémentaires.
Proposition d'une ligne de TCSP sur les quais entre la côte de la GT et le pont Bacalan Bastide	1	Cette hypothèse a été proposée dans le cadre des études de desserte de la presqu'île d'Ambès. Toutefois, la mise en service du futur pont nécessitera que de nouvelles études soient engagées sur la problématique de la gestion des flux sur les quais de Garonne.
Proposition d'une ligne de tram-train entre la gare de Cenon, la gare St Jean et la gare de Pessac	1	Cette hypothèse a été envisagée mais le nombre de sillons ferroviaires disponibles ne permet pas d'insérer ce type de desserte.
Proposition d'utiliser le pont Saint Jean pour faire circuler les lignes de bus	1	La ligne 2 du réseau actuel utilise déjà le pont Saint Jean. Toutefois, dans le cadre du projet de restructuration du réseau de bus, il est prévu d'optimiser l'utilisation de ce pont en augmentant le nombre de bus l'empruntant.
Proposition d'étudier la desserte de la rive droite en 2 phases : - A court terme : problématique de la gestion des flux suite à l'ouverture du pont Bacalan Bastide (2014). - A moyen-long terme : problématique de la liaison avec le nouveau franchissement JJ Bosc	1	Cette question dépendra des choix et des priorités décidés par la Cub.
Proposition d'aménager un pôle d'échange TER/TCSP/bus au niveau de la gare de la Benauge	1	La gare de Cenon Pont Rouge a été créée afin de compenser la fermeture de la gare de la Benauge rendue nécessaire afin de permettre d'élargir les emprises ferroviaires et procéder à la suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux. Il n'est pas prévu à ce jour de créer un pôle d'échanges TER sur ce site.

## ➤ Les observations écrites (courriers – registres – mails)

Observations	Nombre	Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage
Demande d'inscrire la desserte de sa commune dans le cadre des études de dessertes TCSP menées par la Cub.	2	Le choix des itinéraires à étudier a été fait par les élus communautaires lors de l'adoption du schéma directeur d'amélioration de la desserte en TC au conseil du 27 avril 2007. La desserte de Bouliac pourra être inscrite dans le cadre d'études ultérieures.
Demande d'une amélioration générale du réseau de transport en commun de l'agglomération pour faciliter les déplacements des habitants d'Artigues-près-Bordeaux. (retards du tramway, pannes, grèves, erreur d'itinéraire, fréquences insuffisantes...)	2	Les études engagées par la Cub ont pour objectif principal de répondre aux besoins actuels des habitants de l'agglomération et notamment aux habitants d'Artigues.
Demande d'un changement de prestataire (actuellement Veolia) dans le cadre du renouvellement de la délégation de service publique.	2	Le choix de Keolis a été effectué par la Cub dans le cadre du renouvellement du contrat d'exploitation du réseau TBC.
Demande d'une amélioration de la lutte contre la fraude	2	Des enquêtes sont régulièrement menées et permettent de suivre l'évolution de la fraude sur le réseau. Des actions sont fréquemment menées (contrôle sur les lignes, montée par l'avant, campagne de communication...) et apportent des résultats concluants : en 2003, 20% de fraude et 12% de non-validation ; en 2007, 9,9% de fraude et 10% de non-validation.
Proposition d'une ligne de tramway qui emprunterait la passerelle Eiffel et desservirait, en liaison avec la gare St Jean, le secteur « Benauges – bas Floirac – Bouliac – Latresne – Créon – Sauveterre de Guyenne » via l'ancienne voie ferroviaire dite « d'Eymet ».	1	Le périmètre proposé dépasse celui de l'étude engagée par la Cub mais le principe d'une réutilisation de la passerelle pourra être étudié.
Demande d'une desserte de la gare St Jean depuis la rive droite via le pont St Jean par la ligne de bus n° 5 afin de soulager la ligne A du tramway.	1	-
Pourquoi n'y a-t-il pas d'étude de desserte en TCSP menée sur le quartier de la Bastide, le bas Cenon et le bas Floirac ?	1	La Cub a engagé depuis octobre 2008 une série de d'étude de définition de desserte en TCSP sur 5 secteurs de l'agglomération dont la plaine rive droite.
A quelle échéance est prévue la réalisation d'un TCSP sur la voie ferrée « Bordeaux – Eymet » et sera-t-elle connectée à Thiers Galin ?	1	Les études de définition des besoins de desserte en TCSP doivent définir les tracés. Ces études devront être ensuite affinées. Les réalisations sont envisagées à partir de 2013 dans le prolongement de la mise en service des extensions de la 3 <sup>ème</sup> phase du tramway.
Favorable à un tramway sur la voie ferroviaire « Bordeaux-Eymet » mais pas le long des quais de Garonne.	2	Les hypothèses de desserte proposées envisagent toutes les possibilités (ancienne voie d'Eymet, quais de Garonne...).

<p>Demande d'une amélioration générale du réseau (augmentation fréquences du tramway, application du service minimum, amélioration de la vitesse commerciale, mise en place de compartiment vélos dans les tramways, mise en place de valideurs de titres en stations).</p> <p>Demande de vélos en libre service.</p> <p>Interrogation sur la pertinence du transport à la demande et sur la diminution effective de la fraude.</p> <p>Demande d'un sondage téléphonique aux abonnés TBC.</p>	1	<p>Cette demande sera étudiée par les services communautaires dans le cadre de la restructuration du réseau.</p> <p>Des stations vélos seront déployées sur le nouveau réseau.</p> <p>Des enquêtes régulières permettent de vérifier le fonctionnement du réseau.</p>
Favorable au tramway sur les quais de Garonne	2	-
<p>Demande d'une amélioration du réseau de bus (réseau maillé et lignes plus courtes et plus directs).</p> <p>Propositions de priorisation des aménagements :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ligne D en tramway par Fondaudège ;</li> <li>- ligne circulaire sur les boulevards ;</li> <li>- prolongement ligne C vers Villenave d'Ornon ;</li> <li>- autres prolongements.</li> </ul> <p>Favorable au tramway sur Bruges, Blanquefort et Parempuyre.</p>	1	<p>Cette demande sera étudiée par les services communautaires dans le cadre de la restructuration du réseau.</p> <p>Concernant les priorités de réalisation, cette décision sera prise par les élus communautaires en fonction des éléments apportés par les études en cours.</p>
Demande d'une diminution des temps de parcours TC entre Artigues et Mériadeck, d'un renforcement de l'offre tram et d'une amélioration du confort des usagers.	2	Cette demande sera étudiée par les services communautaires dans le cadre de la restructuration du réseau.
Demande d'une prise en compte du phénomène de saturation des rames de tramway et d'une augmentation de l'offre sur la ligne A.	1	La Cub réfléchit actuellement aux meilleurs moyens d'améliorer les problèmes de saturation des lignes de tramway, notamment en améliorant la régularité de passage des tramway pour éviter l'afflux massif de voyageurs.
Demande d'une minoration du montant de la taxe d'habitation en fonction du nombre de jours de grève du réseau TBC.	1	-

<p>Interrogation sur la pertinence de la réalisation de la ligne D et proposition de l'abandonner au profit de la desserte de la rive droite.</p> <p>Demande de changer le délégataire du réseau Tbc au profit de Keolis.</p> <p>Interrogation sur le traitement des observations des registres et sur les possibilités de consulter le bilan de la concertation.</p>	1	<p>Concernant les priorités de réalisation, cette décision sera prise par les élus communautaires en fonction des éléments apportés par les études en cours.</p> <p style="text-align: center;">■</p> <p>L'ensemble des observations émises en réunions publiques, inscrites sur les registres ou sur le site Internet seront traités dans le cadre du bilan de la concertation qui sera proposé au Conseil de Communauté du 10 juillet 2009 et mis à disposition du public en mairie ainsi que sur le site Internet de la concertation de la Cub.</p>
<p>Demande que soit réalisé le bouclage en TCSP des boulevards et que la future salle de spectacle de Floirac soit desservie.</p>	1	<p>Les scénarios proposés prévoient tous la desserte de la salle Aréna et le raccordement au niveau du futur pont JJ Bosc. Une étude spécifique de desserte en TCSP sur l'ensemble des boulevards pourra être menée ultérieurement.</p>
<p>Demande de navettes entre le plateau de Bouliac et les futures stations de la plaine.</p>	1	<p>Cette demande sera étudiée dans el cadre de la restructuration du réseau de bus.</p>
<p>Demande extension ligne de tramway jusqu'à la plaine de Bouliac.</p> <p>Demande de création de parc relais et de plate forme d'échange bus tramway</p>	1	<p>Cette demande dépasse le cadre d'étude fixé par la délibération du 27 avril 2007. Toutefois, cette hypothèse pourra être analysée dans le cadre d'études ultérieures.</p>

### **Les demandes relatives au fonctionnement du réseau actuel**

<b>Observations</b>	<b>Nombre</b>	<b>Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage</b>
<p>Demande d'une amélioration des cadences des bus sur le quai de la Souys pour rejoindre le tramway à Stalingrad</p>	1	<p>Cette demande sera examinée dans le cadre de la réorganisation du réseau de bus.</p>
<p>Problème de saturation de la ligne A du tramway. Demande de contrôles supplémentaires.</p>	1	<p>Cette demande sera examinée dans le cadre de la réorganisation du réseau de bus.</p>
<p>Demande d'une amélioration de la régularité de la desserte en bus sur le territoire de Bouliac</p>	1	<p>Cette demande sera examinée dans le cadre de la réorganisation du réseau de bus.</p>
<p>Demande d'une amélioration de la desserte des lignes de bus (augmentation de l'offre, extension des plages horaires yc le week-end, extension des circuits).</p>	1	<p>Cette demande sera examinée dans le cadre de la réorganisation du réseau de bus.</p>

### 5.2.3. Conclusion

Globalement, peu d'avis ont été formulés sur ce secteur.

#### **Le choix du tracé**

Les avis émis lors de la concertation sur le choix des tracés sont relativement diversifiés : certains plaident en Faveur de la réutilisation de la voie ferroviaire d'Eymet, d'autres souhaitent une desserte par les quais.

Des demandes en Faveur de la desserte du quartier d'habitat social de la Benaugue ont également été mentionnées, de même que des points de connexion avec le TER.

Plusieurs demandes concernent le souhait d'une liaison en TCSP entre la plaine rive droite et la gare Saint Jean.

- ⇒ *Les deux tracés proposés permettent d'assurer la desserte du quartier de la Benaugue, le scénario 1 le traversant de part en part, le scénario 2 le longeant au niveau de la gare de la Benaugue.*
- ⇒ *La connexion demandée avec la voie de chemin de fer ne pourra plus être envisagée au niveau de la gare de la Benaugue et les études ont montré qu'il n'était pas possible de desservir avec la même ligne de TCSP le pôle de Cenon Pont Rouge et les quartiers d'habitation de la plaine. Deux liaisons distinctes seront donc étudiées.*
- ⇒ *La desserte de la gare Saint Jean n'était pas inscrite dans la délibération cadre de cette étude, toutefois, les études ultérieures devront prendre en compte cette problématique de franchissement de la Garonne et de liaison entre les deux rives.*

#### **Le choix du mode**

Peu d'observations ont été émises concernant le choix du mode. Toutefois, le mode « tramway » est évoqué dans deux propositions d'itinéraire.

#### **L'amélioration de la desserte en bus**

Un certain nombre d'observations réclame une amélioration globale de la desserte en transport en commun de la rive droite, notamment sur le territoire d'Artigues-près-Bordeaux et Bouliac. Des améliorations de l'offre et de la régularité de l'offre de transport ainsi que du contrôle de la fraude sont également demandées.

- ⇒ *La mise en œuvre à compter de février 2010 du nouveau réseau Tbc (Keolis) permettra de répondre en partie à ces demandes et d'étudier celles qui ne trouveraient pas de réponses immédiates.*



### 5.3. Le secteur «Bègles – Villenave d’Ornon»

#### Le projet de desserte en TCSP

##### 5.3.1. Synthèse quantitative

##### ➤ Réunions publiques

Les réunions publiques concernant le lancement des études sur ce secteur ont eu lieu mercredi 25 juin 2008 à 19 h au stade du Pont de la Maye à Villenave d’Ornon et au cinéma de Bègles le jeudi 3 juillet 2008 à 18 h. Ces réunions ont accueilli respectivement environ 400 personnes à Villenave d’Ornon et 80 personnes à Bègles.

Les réunions publiques de présentation des éléments de diagnostic ont eu lieu lundi 9 février 2009 à Villenave d’Ornon et jeudi 12 février 2009 à Bègles. Ces réunions ont accueilli respectivement environ 180 personnes à Villenave d’Ornon et 120 personnes à Bègles.

Enfin, une réunion publique commune de présentation des résultats de l’étude a été organisée à Villenave d’Ornon le 27 mai 2009 à 18 h et a rassemblé environ 200 personnes.

#### Les registres

82 observations ont été inscrites dans le registre déposé à la mairie de Villenave d’Ornon.

3 observations concernant l’extension TCSP ont été notées dans le registre de Bègles.

Une pétition de 1413 + 104 commerçants, artisans et riverains du Pont de la Maye a été remise aux services communautaires et inscrite au registre.

##### ➤ Les contributions par voie électronique

86 observations ont été déposées sur le site de la Cub (ou site joint) dont 67 signatures de personnes Défavorables au tracé N3 et qui plaide pour un élargissement à l’Est de la route de Toulouse pour une exploitation bi-directionnelle du TCSP et une relocalisation des commerces expropriés sur une place Aristide Briand requalifiée.

##### ➤ Les courriers

Un courrier contre le tracé N3 concernant cette desserte TCSP a été adressé à la Cub et à la mairie de Villenave d’Ornon.

##### 5.3.2. Synthèse thématique

##### ➤ Les observations émises en réunion publique

#### Avis général sur le projet

Observations	Nombre	Argumentaire de la maîtrise d’ouvrage
Où sont les registres de la concertation ?	1	Dans les 27 communes de la Communauté urbaine de Bordeaux et à l’accueil de la Cub.

Existe-t-il des études plus avancées que les tracés annoncés sur la route de Toulouse, notamment concernant les pistes cyclables ?	1	C'est une hypothèse de travail. A ce jour, rien n'est figé. De nombreux impacts restent à étudier.  La mairie souhaiterait que plusieurs profils en travers soient présentés afin de mettre en valeur les emprises de voirie nécessaires à l'implantation des différents modes de transports (pistes cyclables, trottoirs, voies VP...).
Le Président de la Communauté urbaine de Bordeaux avait annoncé, par voie de presse, l'arrivée du tramway en 2015 et la construction d'un parc relais.	1	L'extension est prévue jusqu'au futur établissement scolaire (avant la route de Toulouse), et ce, pour l'année 2015. Après cette zone géographique et cette date, rien n'est encore programmé. Concernant les parcs relais, sur ce secteur, sont envisagés : - 1 parc situé sur le secteur château Barret - 1 parc situé au niveau de Terre sud. - 1 parc après la rocade sur le site Bordeaux sud.
Pourquoi privilégier le tracé «Terre sud / pont de la Maye », au lieu du tracé « Terre sud vers la ligne de ceinture ferroviaire », voire développer un tram-train ?	1	L'objectif de l'étude était la liaison « Terre sud-rocade ».
Comment va s'opérer la traversée du tramway au pont de la Maye, carrefour qui est déjà saturé ?	1	Le choix du mode n'est pas encore fait. Les études tiennent compte des flux de circulation actuels et à venir, de la proximité des commerces et des contraintes de traversée de la rocade. Plusieurs tracés sont étudiés. Le passage de la rocade en voie unique de TCSP est privilégié.
Si le tramway passe par la route de Toulouse, y aura-t-il des expropriations sur cet axe ?		A ce jour on ne peut pas répondre avec précision à cette question, le projet n'étant pas figé, mais effectivement cette éventualité n'est pas à exclure.
Si le tramway passe par la Route de Toulouse, comment s'organiseront les flux automobiles ?	1	Si le tramway passe par la route de Toulouse, une voie de circulation automobile dans chaque sens de circulation sera maintenue.  Tous les modes de transports doivent cohabiter : transports en commun, véhicules particuliers et piétons.
Si le tramway passe par la route de Toulouse, pourquoi ne pas mettre une voie unique fonctionnant en alternance ?  Est-il possible de créer une voie unique de tramway, avec un double sens de circulation, afin d'éviter la configuration qui existe sur le cours de l'Argonne ?  Pourquoi ne pas faire une boucle en se servant des différents tracés proposés (avec un sens unique de circulation) ?	2	Cette hypothèse a été étudiée par les services communautaires, mais à ce stade d'avancement aucune décision n'a été prise.  Cette hypothèse avec maintien du double sens de circulation est étudiée.  Ce choix est possible mais il génère des surcoûts et des problèmes d'exploitation.
Pourquoi une voie automobile a-t-elle été créée pour l'accès au centre commercial des « Rives d'Arcin » ?	1	Ces travaux ont été réalisés afin de décongestionner certains axes adjacents, ainsi que la rocade.

Quel est l'intérêt de faire passer le tramway par la route de Toulouse, au détriment des commerces, au lieu de créer une traversée en parallèle ?	1	L'observatoire de la Chambre du Commerce et de l'Industrie de Bordeaux révèle globalement un effet positif du tramway sur le chiffre d'affaires des commerces après les travaux. Des tracés sur des voies parallèlement ont été étudiés.
Au début de la réunion, il était question des transports en commun en sites propres, maintenant, uniquement du tramway. Des décisions ont-elles été prises ?	1	La concertation porte sur les transports en commun en sites propres : tout modes (bus et tramway) même si la délibération communautaire parle d'extension du réseau de tramway. Les études permettent de définir si le mode retenu est du tramway ou du bus.
Les personnes vieillissantes ont davantage besoin d'établissements de proximité que de transports en commun.  Pourquoi ne pas faire passer le transport en commun en site propre par d'autres quartiers, telle que la rue E. Bourleaux ?	1	Il n'est pas incompatible d'apprécier son quartier et de vouloir se déplacer dans d'autres secteurs de l'agglomération.  Le passage proposé par la rue Edouard Bourleaux a été étudié mais n'a pas été retenu parce que cette hypothèse présente des difficultés techniques d'insertion, notamment au niveau de l'Estey et du franchissement de la rocade.
Comment vont se gérer les priorités de souhaits des différentes mairies ?	1	Il n'y a pas de priorité donnée selon les mairies, mais selon les tracés.
Comment sera géré un éventuel terminus, en attendant le futur prolongement ?	1	Un parking (provisoire ou définitif) avec, à proximité un emplacement pour les transports en commun, des abris vélos et des abris pour les passagers des transports en commun peuvent être envisagés autour du terminus.
Association de talençais : plusieurs projets municipaux et communautaires ont prévu de couper de grands axes de circulation. Comment va-t-on gérer les flux de circulation ?	1	Des études complémentaires de circulation permettent de définir les priorités et la gestion des feux de trafic.
Est-il envisagé de remettre un transport en commun sur le fleuve ?	1	Une étude est en cours, sachant qu'il a déjà existé une navette fluviale, dont les résultats n'ont pas été concluants.
Le tracé F1 n'a pas été évoqué ce soir, est-il abandonné ?	1	Le tracé F1 fait partie de la concertation, il n'est pas abandonné.  Le tracé F1 pourra, toutefois, nécessiter des expropriations foncières.
Quel sera le coût du titre de transport ?	1	Il n'y a pas de gratuité prévue pour les transports en commun, mais certaines catégories de personnes ont des avantages. Le coût du titre sera le même dans l'ensemble du réseau.  La Cub souhaite que les transports en commun soient utilisés par les salariés, donc il est nécessaire d'avoir un transport en commun efficace et rapide plutôt que la gratuité.
Certains tramways étant saturés, y a-t-il des solutions envisagées ?	1	Soit on met en place des lignes de bus intercalaires et on rééquilibre les flux de bus, tramways et cycles. Ou alors on augmente les flux de tramways aux heures de

		<p>pointe.</p> <p>Il faut améliorer l'intermodalité des bus, tramways et TER, mais aussi le maillage du réseau ainsi que les lignes structurantes des bus.</p>
Quels sont les impacts financiers des différents tracés ? Le coût de certains tracés peut-il faire abandonner un tracé plus cher, mais moins pénalisant pour les riverains ? Pourquoi l'Etat ne fournit-il pas plus de subventions ?	1	<p>Des coûts sommaires sont fournis. Ce critère est un des éléments pris en compte.</p> <p>Des subventions de l'État sont espérées même si leur niveau a fortement baissé depuis quelques années.</p>
L'extension de tramway sur la rue Alexis Labro est elle le seul tracé sur Bègles ? Ne peut-on pas envisager un tracé qui ferait éviter la route de Toulouse ?	1	À ce jour, le tracé par la rue Alexis Labro est le plus Favorable.
Sur les deux premières phases, il a été certainement connu des axes avec la même largeur que la route de Toulouse, pourquoi ne pas en tenir compte ?	1	Effectivement, des axes de mêmes largeurs ont vu le passage du tramway, mais le contexte de chaque axe est différent. On peut donc difficilement recréer les mêmes choses.
<b>Favorable au tramway par Bègles / gare Saint Jean</b>		
Favorable au franchissement de la rocade car il faut tenir compte dans les études de TCSP du nombre de voyageurs potentiels qui habitent hors Cub.	1	L'estimation du potentiel de voyageurs qui sera estimée dans la suite de l'étude prendra en compte le nombre de voyageurs en provenance des territoires extracommunautaires.
Comment gèrerez vous le fonctionnement d'un terminus provisoire au niveau de Terre sud ?	1	<p>L'aménagement du terminus au niveau du futur lycée « Terre sud » sera complexe à gérer. La Cub cherche actuellement des terrains à acquérir pour aménager un parking provisoire.</p> <p>Il s'agit de prévoir des quais et des cheminements pour relier les différents transports.</p>
L'hypothèse d'un BHNS sur la route de Toulouse induirait une rupture de charge avec le tramway ce qui n'est pas intéressant en terme de temps et de confort de déplacement.	2	Certes, la connexion entre un BHNS sur la route de Toulouse et la ligne C induira une rupture de charge toutefois elle offrirait aux villenavais l'accès à deux liaisons efficaces en transports en collectifs : une liaison avec Bordeaux Victoire par la route de Toulouse et une liaison rapide, avec une seule correspondance, avec la gare et Bordeaux Quinconces.
Il faut développer une liaison en TC efficace entre Villenave d'Ornon et la gare.	1	Que le projet retienne l'extension de la ligne C du tramway ou la création d'une ligne BHNS sur la route de Toulouse, la liaison entre Villenave d'Ornon et la gare sera sensiblement améliorée.
Favorable au prolongement de la ligne C jusqu'à la rocade mais avec une bonne fréquence de desserte jusqu'au bout de la ligne.	1	Le niveau d'offre proposé sur la ligne n'est pas mesuré à ce stade de l'étude, toutefois, cette demande sera étudiée lors des phases d'études ultérieures.
Défavorable au BHNS entre la route de Toulouse et la Victoire.	1	-

Favorable au tramway mais préférence pour des véhicules nécessitant moins de travaux et non polluants	1	Le tramway est un mode de transport non polluant mais qui nécessite des travaux conséquents.
Favorable au tracé sur la route de Toulouse	1	-
<b>Favorable au BHNS sur la route de Toulouse</b>		
Favorable au BHNS à condition de bien gérer les franchissements de carrefour.	1	La mise en service d'un BHNS suppose une infrastructure en site propre, des stations aménagées et accessibles aux personnes à mobilité réduite ainsi que des priorités à toutes les intersections.
Si le BHNS est retenu, faudra t-il 2 parcs relais, un extra rocade, l'autre sur Terre sud ?	1	Le positionnement optimum d'un parc relais est situé à l'extérieur de la rocade afin de dissuader les automobilistes de pénétrer dans la zone urbaine. Dans le cas d'un BHNS, il serait préférable de maintenir un parc relais extra rocade et d'accepter que les voyageurs souhaitant se rendre à la gare aient une correspondance à « Terre sud ». Toutefois, cette question n'est pas encore tranchée.
Défavorable à la liaison vers Bègles car 80 % des usagers du bus de Villenave vont vers Bordeaux centre (Victoire).	2	-
Proposition de prolonger la ligne de tramway jusqu'au pont de la Maye et créer une ligne de BHNS sur la route de Toulouse jusqu'à Bordeaux Centre.	3	Cette hypothèse est envisagée par les services communautaires mais nécessite une étude globale des possibilités d'insertion d'un TCSP sur la route de Toulouse.
Que le tramway aille ou non jusqu'à Villenave d'Ornon, il faut qu'une étude soit menée sur la réalisation d'un BHNS sur la route de Toulouse.	2	-
<b>Les choix de scénarios</b>		
Préférence de la Ville : extension de la ligne C du tramway jusqu'à Villenave d'Ornon extra-rocade par la route de Toulouse (1 voie + 1 voie en parallèle à l'ouest) et par av. des Pyrénées avec création d'un P+R sur les terrains de Géant Casino.	1	Cette hypothèse a été étudiée.
Interrogation sur la faisabilité du scénario N3 dans la mesure où le site de la lyonnaise des eaux n'est pas accessible et où il sera difficile de passer par l'avenue de la République.	2	Les études actuellement menées ont pour objet de définir les besoins de desserte en transport en commun et ont permis de définir différents principes de desserte en précisant les difficultés majeures d'insertion. Les études de faisabilité qui seront engagées ultérieurement devront affiner les scénarios retenus afin de mesurer finement les possibilités et les impacts réels d'une desserte en TCSP sur l'avenue de la République et le site de la Lyonnaise.
Interrogation sur les impacts du projet de TCSP sur la circulation automobile dans la mesure où les projets de densification urbaine devraient générer une augmentation de 40% du trafic VP et où toutes les voies du secteur convergent vers la route de Toulouse.	1	L'hypothèse d'insérer un TCSP sur le pont de la Maye et sur la route de Toulouse induira inévitablement un impact sur la circulation automobile. Toutefois, la création d'un parc relais extra rocade permettra d'arrêter une partie des véhicules qui actuellement entrent dans l'agglomération. D'autre part,

		l'augmentation permanente du nombre de véhicules particulier rend essentiel la mise en œuvre d'une offre alternative afin d'éviter un degré de saturation extrême qui à terme rendrait tous types de déplacements longs et complexes.
Inquiétudes sur les possibilités d'insérer un TCSP sur le pont de la Maye.	1	Les possibilités d'insertion d'un TCSP sur la route de Toulouse sont complexes mais envisageables. Au niveau de la rocade, étude d'un passage du TCSP en voie unique.
La circulation en voie unique sur la route de Toulouse augmentera les temps de parcours et les aléas de circulation des tramway : il faut donc écarter cette hypothèse.  La circulation sur la route de Toulouse à double sens aura des impacts forts sur le commerce local.  Le tracé N3 induit des coûts supplémentaires et des expropriations pour des gens aux revenus modestes. Quant à la proposition de circulation du TCSP dans un sens sur route de Toulouse et dans l'autre sens sur N3, elle apparaît inconcevable.	1	La voie unique représente une solution intéressante car elle permet ponctuellement de franchir des points très contraints tels que des ponts ou tunnels en limitant les coûts d'investissement. Toutefois, elle doit être utilisée dans des cas très limités afin de ne pas perturber l'exploitation globale du réseau de TC.  Tous les tracés présentent des avantages et des inconvénients et l'objet de la concertation est de mesurer l'importance des impacts de chacun de scénarios.
<b>Observations diverses</b>		
Il faut envisager le développement du réseau TCSP à long terme et donc penser à la desserte du quartier de Chambéry.	2	La desserte en direction de Chambéry est une des hypothèses de desserte envisagées.
Quelle est la distance entre les stations du TCSP ?	1	La distance inter stations dépend du choix du mode. Elle est en moyenne de 500 à 600 m pour du tramway, 400 m pour du BHNS, 300 m pour du bus.
Prévoir un parc relais au niveau de la rocade sur les terrains Géant Casino à Villenave d'Ornon plutôt qu'à la cité du Dorat à Bègles.	3	Le positionnement des parcs relais fait partie des réflexions actuellement menées par la CUB.
Demande que la rue Jean Pagès reste accessible aux véhicules automobiles (desserte du garage Citroën)	1	Le scénario (N2) qui envisageait le passage par le secteur « Pagès-Clemenceau » n'a pas été retenu. Les impacts sur ce secteur devraient donc être relativement modérés. Cette demande sera examinée dans le cadre des études ultérieures qui devront affiner le plan de circulation automobile.
L'ouverture du lycée « Terre Sud » étant prévue en 2012, il est urgent de réaliser le projet de TCSP sur la Route de Toulouse.	1	L'ouverture du lycée induira inévitablement de nouveaux flux sur ce secteur. Des réflexions sont actuellement menées par les services pour permettre de dégager des solutions à court - moyen termes afin de gérer au mieux les flux au niveau de « Terre Sud ».
Souhait que les commerces de la route de Toulouse soient préservés	1	-
La création de 500 à 600 logements sur le futur quartier de « Terre Sud » nécessite une	1	L'arrivée de nouveaux habitants sur ce secteur induira de nouveaux flux. Les études actuellement menées par

bonne desserte en TC.		la CUB ont bien pour objet d'améliorer la desserte en TC de ce secteur en pleine mutation.
Interrogation sur les capacités financières communautaires pour le financement de ce projet.	1	A ce stade de la réflexion, aucun financement n'est prévu pour le financement de l'extension entre « Terre sud » et Villenave d'Ornon.
Interrogation sur le temps de trajet entre Villenave et Bordeaux centre.	1	Les temps de parcours dépendent du choix de l'itinéraire et du nombre de stations qui seront retenus. A titre d'exemple, un prolongement de la ligne C jusqu'à Villenave pourrait permettre de relier le centre commercial aux Quinconces en 20' environ.
Interrogation sur les critères de prise de décision concernant le choix des tracés.	1	Les décisions concernant le choix des tracés sont prises en comité de pilotage de l'étude et sur la base des résultats des études et des objectifs communautaires.
Demande de réaliser une étude FISAC afin de mesurer les impacts du projet sur le commerce local	1	Une étude FISAC a récemment été menée sur ce secteur. Des études complémentaires pouvant être engagées en fonction des suites données au projet.

### **Les demandes relatives au fonctionnement du réseau actuel**

<b>Observations</b>	<b>Nombre</b>	<b>Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage</b>
Il manque des transports en commun reliant Villenave d'Ornon à Bordeaux centre.	1	La CUB étudie actuellement la possibilité d'améliorer la vitesse commerciale des lignes structurantes (dont les lignes 20 et 21), en optimisant les feux routiers et en créant des couloirs de bus.
Il faudrait augmenter l'offre de bus du soir et sur Villenave d'Ornon et le campus et les faire circuler plus tardivement.	1	Cette demande sera examinée par les services communautaires.
Problème de saturation des lignes de tramway.	1	La CUB réfléchit actuellement aux meilleurs moyens pour répondre aux problèmes de saturation des lignes de tramway, notamment en améliorant la régularité de passage des tramway pour éviter l'afflux massif de voyageurs.
Besoin d'améliorer les liaisons avec le domaine universitaire.	1	Cette demande sera examinée par les services communautaires.

### **Propositions**

<b>Observations</b>	<b>Nombre</b>	<b>Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage</b>
Pourquoi ne pas mettre en place un trolleybus ?	1	Les trolleybus sont tout à fait adaptés pour monter les côtes. Mais pour la CUB, il faut d'abord se poser la question de la cohérence du réseau : la création d'un réseau secondaire poserait le problème d'exploitation de 3 modes de traction différents.  De plus, les trolleys posent un problème d'esthétique. Leur alimentation électrique nécessite deux lignes aériennes de contact.
Proposition de développer l'offre TER sur la	4	Le développement de l'offre TER dépend des décisions

ligne ferroviaire qui dessert les gares de Bègles et Villenave d'Ornon.		du Conseil régional Aquitaine.
Ne pourrait-on pas créer une nouvelle pénétrante en parallèle de la Route de Toulouse pour maintenir l'ensemble des fonctions de déplacement ?	1	Cette proposition fait partie des hypothèses actuellement envisagées dans le cadre de l'étude.
Proposition de créer un BHNS entre Albert Thomas (Bègles) et l'hôpital Pellegrin (Bordeaux) soit sur les actuelles lignes 34 et 41.	1	Cette hypothèse pourra être examinée mais ne fait pas partie des études inscrites dans la délibération cadre du 27 avril 2007.
Proposition d'un transport en commun en site propre sur la rocade pour relier les communes entre elles	1	Cette hypothèse dépasse le cadre de cette étude mais pourra être envisagée dans le cadre d'autres réflexions menées par la Communauté urbaine
Proposition de faire transiter le tramway par avenue Bourleaux	1	Cette hypothèse a été envisagée mais a été abandonnée pour des raisons techniques (difficulté de franchissement de l'Estey). De plus, cette hypothèse n'était pas compatible avec les choix des élus communautaires réalisés en 2004 consistant en la desserte du secteur du pont de la Maye.
Proposition de tracés en provenance de Bègles, par route de Toulouse, passage sous la rocade, implantation d'un parc relais sur partie haute de Géant Casino. Possibilité de prolongement futur du TCSP vers Cadaujac et Léognan.	1	Cette hypothèse sera examinée dans le cadre des études préliminaires ultérieures.
Proposition d'implanter un parc relais au niveau du terminus de « Terre sud ».	1	Les services communautaires cherchent actuellement des possibilités d'implanter un parking provisoire au niveau du terminus de « Terre Sud ».
Proposition d'un itinéraire de TCSP empruntant la route de Toulouse, le pont de la Maye et l'avenue des Pyrénées jusqu'au terminus au niveau du centre commercial puis retour par l'av. Barret, le franchissement inférieur et l'av. Mal Leclerc et de nouveau la route de Toulouse. Cette boucle est proposée en voie unique.	1	Cette proposition présenterait l'avantage de desservir à la fois le centre commercial mais aussi le quartier de Sarcignan et le collège du pont de la Maye mais comporte certains inconvénients tels que le coût important lié au nombre de kilomètres et de stations proposés ainsi que l'obligation d'attendre au terminus pendant la régulation de la rame (10').
Proposition de prolongement de la ligne de TCSP vers Chambéry	1	Cette hypothèse dépasse le périmètre géographique de cette étude et soulève le problème de gérer des lignes de TCSP très longues qui sont au final peu attractives pour la clientèle et très difficiles à gérer en matière d'exploitation (régularité).
Au lieu de proposer une ligne de TCSP qui transiterait par Bègles, la gare St Jean et les quais, il serait préférable de définir un itinéraire direct vers Victoire qui desservirait Nansouty, hôpital bagatelle, Hôpital R. Picqué. Cette ligne sera certainement beaucoup plus attractive.	1	Ce tracé fait partie d'hypothèses à étudier. À ce jour, les objectifs de l'étude portent sur la liaison « Terre sud/Pont de la Maye ».



- Les observations écrites (courriers – registres – mails)

### Avis général sur le projet

Observations	Nombre	Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage
<b>Favorable au projet de TCSP</b>		
Favorable à une desserte de Villenave en tramway mais opposés à un tramway sur la route de Toulouse qui nécessiterait des expropriations. Souhait que d'autres tracés soient envisagés.	1517	Les études menées par la CUB et son prestataire Systra visent à étudier toutes les hypothèses de desserte en TCSP de ce secteur afin de retenir le plus pertinent.
Favorable au tramway sans condition.	2	-
Favorable au tramway sous réserve du maintien des commerces de proximité	20	Différents tracés sont étudiés.
Favorable au tramway sur la route de Toulouse car : <ul style="list-style-type: none"> <li>- commerces route de Toulouse peu nombreux à être de proximité ;</li> <li>- F1 entraînera l'expropriation des habitants de la rue Ducros ;</li> <li>- le tramway permettra de limiter la circulation automobile ;</li> <li>- Le pont de la Maye est saturé par le trafic VP ;</li> <li>- le tramway permettra aux habitants de se rendre au Géant Casino où les commerces devraient être regroupés.</li> </ul>	3	Tracés étudiés en 2003 et écartés par les élus communautaires.
Favorable au tracé F1 (en parallèle route de Toulouse) car : <ul style="list-style-type: none"> <li>- moins préjudiciable pour les commerces ;</li> <li>- moins coûteux ;</li> <li>- baisse des coûts d'expropriation ;</li> <li>- desserte école, collège et davantage de personnes</li> <li>- maintien des commerces et de la vie de quartier.</li> </ul>	6	Tracés étudiés en 2003 et écartés par les élus communautaires.
Préférence pour tracé S2 qui dessert le centre commercial et le quartier de Pontac.	1	-
Favorable à une liaison TCSP reliant le parc de Mussonville, le lycée Terre Sud et le pont de la Maye	1	-
Favorable à la poursuite du tramway entre Terre Sud et VO extra rocade via la route de Toulouse et l'avenue des Pyrénées N1 + S2) en plate-forme bidirectionnelle.  Souhait de l'inscription au PLU d'un emplacement réservé le long de la route de Toulouse dans le prolongement de celui inscrit sur Bègles.	1	La réponse à ces demandes dépendra des arbitrages qui seront pris par les élus communautaires à l'issue de la concertation.

<p>Demande à la CUB et l'agence d'urbanisme d'étudier les possibilités de relocalisation des commerces dans le cadre d'un projet de réaménagement de la place A. Briand.</p> <p>Demande que le parc relais soit situé sur le secteur commercial de Bordeaux sud.</p> <p>Demande d'une réalisation rapide afin d'éviter de prolonger dans le temps les inconvénients qui résulteront de l'implantation du terminus provisoire sur Bègles « Terre sud ».</p>		
<b>Défavorable au projet TCSP</b>		
Défavorable au tramway sur route de Toulouse ou quartier Pont de la Maye (sans motif particulier).	13	-
Défavorable au tramway sur la route de Toulouse pour cause de suppression des commerces de proximité.	33	<p>Ce n'est pas le TCSP qui occasionne la fermeture des petits commerces. Certes, les commerces souffrent durant la période des travaux, mais lors des phases de chantier, on maintient les accès aux commerces.</p> <p>L'observatoire de la Chambre du Commerce et de l'Industrie de Bordeaux révèle un effet positif du tramway sur le chiffre d'affaire des commerces après les travaux.</p>
Défavorable au tramway car souhaite préserver la vie de quartier.	8	L'aménagement d'un TCSP entraîne très souvent une requalification de la voirie et des espaces publics, ce qui a plutôt tendance à améliorer le cadre de vie des habitants du quartier.
<p>Défavorable au tramway pour cause d'accroissement des problèmes de circulation (en particulier pour véhicules d'urgence).</p> <p>Défavorable au tramway pour cause de difficultés d'accès à la rocade.</p> <p>Difficultés pour les circulations piétonnes.</p>	7	<p>Les préoccupations environnementales actuelles amènent au constat qu'il est urgent de limiter la circulation automobile, particulièrement polluante, en Faveur des modes alternatifs tels que les transports publics, le vélo ou la marche à pied.</p> <p>Dans ce contexte, la CUB tente de limiter les accès routiers en développant une offre alternative permettant aux personnes de se déplacer de façon plus économique et plus respectueuse du cadre de vie et de l'environnement.</p>
Défavorable au tramway pour cause de suppression du stationnement.	3	Les études menées par la CUB estiment les impacts du projet de TCSP sur le stationnement.
<p>Défavorable au tramway sur la route de Toulouse à cause des expropriations (destruction massive du bâti).</p> <p>Défavorable pour cause de coût élevé des expropriations.</p> <p>Coût du projet trop élevé pour la commune.</p>	5	<p>Les études qui vont être menées par la CUB devront estimer les impacts du projet de TCSP sur les parcelles des riverains.</p> <p>Le chiffrage des éventuelles expropriations sera estimé lors d'études ultérieures.</p>
Défavorable à l'itinéraire F1 (voie parallèle à la route de Toulouse) pour cause d'expropriations.	2	Les études menées par la CUB estiment les impacts du projet de TCSP sur les parcelles des riverains.

Défavorable au projet F1 pour cause d'étroitesse de la rue Ducros.  Défavorable au projet F1 à cause de l'augmentation du coût des travaux liée à la présence de la zone humide.	2	Les contraintes d'insertion du TCSP sur la rue Ducros ont été étudiées.
Défavorable au tramway pour ne pas revenir sur les aménagements de voirie réalisés récemment sur l'av. des Pyrénées (+ permis de construire récents).	1	-
Défavorable au tramway pour cause d'isolement des personnes âgées.	5	Le TCSP peut aussi permettre à des personnes âgées de retrouver une mobilité dont ils ne disposaient pas auparavant (véhicules accessibles, liaisons avec le centre ville, liaison avec le supermarché Géant Casino...).
Défavorable au TCSP pour cause de nuisances pendant les travaux.	2	La CUB bénéficie à présent de l'expérience des phases 1 et 2 du tramway en termes de gestion des travaux des infrastructures de transport ce qui permet de limiter au maximum les nuisances supportées par les riverains.
Défavorable au projet TCSP pour cause d'augmentation du coût foncier et immobilier pour les habitants de VO.	1	L'impact du projet de TCSP sur le prix du foncier n'est pas neutre mais reste souvent limité et n'influence pas le prix des loyers des logements sociaux. Cet accroissement est à replacer dans une augmentation générale des prix du foncier sur l'ensemble de l'agglomération.
Défavorable au projet N3 en raison de la gêne occasionnée pour le fonctionnement de l'entreprise.	1	-
Défavorable au prolongement de la ligne de tramway car liaisons en bus vers Bordeaux plus directes (ligne 20 – 21) et observation que les bus d'aujourd'hui sont beaucoup moins polluants qu'auparavant.	1	-
Les habitants concernés par le scénario N3 n'ont pas été informés du projet et aucune réponse n'a été apportée en réunion publique.	2	Ce tracé fait partie des hypothèses avancées dès le début de l'étude.  La réunion publique du 27 mai 2009 de présentation de l'avancée des réflexions avait pour rôle d'informer les habitants des tracés envisagés. A ce stade d'avancement, aucune décision sur le choix d'un tracé n'étant prise, les élus ne sont pas en mesure de préciser aux habitants s'ils seront concernés par le projet ou non. Des études plus fines visant à préciser les impacts des tracés seront engagées ultérieurement et permettront d'apporter à la population des réponses plus précises à leurs questions.
Défavorable au tramway sur VO car la commune est bien desservie par les bus.	2	-
Défavorable au tracé N3 et Favorable à la revalorisation de la route de Toulouse et relocalisation des commerces sur la place A. Briand. La route de Toulouse doit être élargie depuis le carrefour A. Labro.	16	Cette proposition pourra être approfondie dans le cadre des études ultérieures afin d'estimer précisément les impacts d'un élargissement de la Route de Toulouse et mesurer les possibilités de reconfiguration et de réaménagement de la place A. Briand.

Défavorable au tramway car la ligne C ne répondra pas aux besoins des villenavais puisqu'elle obligera les scolaires et universitaires à faire un détour par Bègles et la gare au lieu d'avoir un trajet direct vers centre de Bordeaux.	1	<p>Une des hypothèses envisagées dans le cadre de l'étude consistait à définir une ligne de TCSP sur la route de Toulouse qui relierait directement la place de la Victoire et le centre de Bordeaux. Or, cette hypothèse n'est, à ce stade des études, pas étudiée sur la totalité du tracé.</p> <p>Une des solutions envisagées consisteraient à mutualiser la plate-forme tramway afin de faire circuler un BHNS sur la route de Toulouse vers la Victoire.</p> <p>Aucune décision n'a toutefois encore été prise.</p>
Défavorable au projet de boucle utilisant le passage par N1 et N3.	1	-
Pour le passage en N1 avec élargissement de la route de Toulouse et réaménagement de la place Aristide Briand.	1	-
La ligne de TCSP sur l'Estey et la voie de la lyonnaise des eaux jusqu'à l'av. république créera une circulation entre les habitants de la Résidence Val d'eau bourde et leader price. Ces personnes à pied ou en deux roues traverseront la voie TCSP ce qui finira par poser des problèmes de sécurité.	1	-
<b>Observations diverses</b>		
Augmenter la capacité des rames de tramway sur la ligne C	1	-
Pourquoi n'y a-t-il pas de réponse sur le forum du site de la CUB ?	1	Parce qu'il ne s'agit pas d'un forum mais d'un registre électronique de la concertation qui permet aux services communautaires de prendre connaissance des avis de la population. Ces observations sont toutes lues et inscrites dans le bilan de la concertation qui sera rendu publique après la clôture définitive de la concertation.
Demande de maintenir l'accès à la rue Pagès pour desservir les entreprises.	1	Cette demande sera prise en compte par le bureau d'étude en charge du projet.
Comment ces projets de TCSP seront-ils financés ?	1	Actuellement, aucun crédit n'est inscrit au budget de la CUB dans la mesure où il ne s'agit que d'études de définition des besoins et que les travaux ne sont pas programmés.
Pourquoi le tracé N2 situé à l'Est et moins impactant en terme d'expropriation a-t-il été supprimé ?	1	<p>Le tracé N2 a été étudié par le bureau d'étude en charge de l'analyse et au regard des conclusions techniques et financières, les élus n'ont pas souhaité le maintenir.</p> <p>Les principales raisons de ce choix sont les suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. l'intérêt de la desserte à l'est de la route de Toulouse est moins pertinent dans la mesure où ce secteur est peu densément peuplé ;</li> <li>2. cet itinéraire impliquerait de créer un nouvel ouvrage sur la rocade qui d'une part serait extrêmement coûteux pour la collectivité et d'autre part créerait une véritable coupure urbaine dans le secteur de Pagès-Clemenceau ce qui n'est pas souhaité dans un secteur</li> </ol>

		<p>appelé à muter et à bénéficier d'un projet d'urbanisme.</p> <p>3. Enfin, la gestion du débouché du pont dans le centre commercial Bordeaux Sud s'avérait extrêmement complexe à gérer.</p> <p>4.</p>
Quelles sont réellement les considérations techniques qui empêcheraient d'insérer le TCSP sur la route de Toulouse ?	1	La route de Toulouse présente un gabarit de voie trop étroit pour insérer une plate-forme TCSP et maintenir toutes les fonctionnalités actuelles. Une des solutions consisteraient donc à élargir la voie en expropriant les bâtis situés en bordure de la route coté Est. Or, ces expropriations impactent des commerces importants pour la vie de quartier.
Demande d'une fréquence de desserte à 4' et non à 10' afin d'inciter les automobilistes au report modal.	1	La fréquence de desserte dépend des décisions prises en matière d'exploitation du réseau (nombres de rames disponibles...) et des potentiels de voyageurs à transporter.
Demande que soit menée une étude précise des impacts du projet de TCSP .		L'étude détaillée des impacts du projet sera réalisée dans le cadre des études préliminaires qui seront conduites ultérieurement.
Opposition à la construction d'un ouvrage en béton sur l'Estey qui n'apportera rien et sera onéreux.	1	-

### Les demandes relatives au réseau de bus

Observations	Nombre	Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage
<p>Le quartier du vieux bourg de VO est très mal desservi depuis la restructuration (suppression ligne 20 exp) alors qu'il s'agit d'un quartier en développement.</p> <p>Améliorer la desserte en bus de la commune de Villenave, en particulier en direction de Talence (augmentation de la fréquence).</p>	2	Cette observation sera analysée dans le cadre de la restructuration du réseau de bus prévue début 2010.
Proposition de développer des lignes de TC vers Cadaujac, Le Bouscaut et Léognan.	1	-

### Propositions

Observations	Nombre	Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage
<p>Proposition de faire des études pour trouver un autre tracé.</p> <p>Les études de 2004 sont obsolètes. Certaines entreprises ne sont pas mentionnées sur les planches de l'étude Systra.</p>	7	L'objet des études que la CUB engage est bien de compléter et d'actualiser les données de l'étude menée en 2004. Les évolutions du territoire et de ses activités sont ainsi prises en compte.
Proposition d'un terminus du tramway à Bègles Mussonville et de navettes en TCSP entre Géant Casino et le terminus du tramway.	2	<p>Le Conseil de Communauté du 27 avril 2007 a acté le choix d'inscrire le projet de terminus de la ligne C à Bègles terre sud et non à Mussonville.</p> <p>D'autre part, l'hypothèse de navettes en rabattement sur le tramway a été étudiée mais n'est pas apparue pertinente.</p>

Proposition de créer un terminus à la place d'Eurotroc.		Le Conseil de Communauté du 27 avril 2007 a acté le choix d'inscrire le projet de terminus de la ligne C à Bègles terre sud et non au niveau d'Eurotroc.
Proposition d'un itinéraire par l'avenue E. Bourleaux jusqu'à l'INRA et à Thouars (à proximité de Gradignan).	1	Cette hypothèse sort du cadre d'étude imposé par la délibération cadre du 27 avril 2007.
Proposition de ne pas traverser la rocade avant d'avoir un projet d'extension.	2	-
Proposition d'un passage du TCSP en parallèle de la route de Toulouse avec aménagement de circulations piétonnes entre commerces et stations tramway.	2	Cette hypothèse a été étudiée dans le cadre des études.
Proposition d'arrêter le tramway au stade Mallet et de mettre en service des navettes électriques vers Chambéry, VO Bourg, Sarcignan.	1	Cette proposition n'est pas compatible avec les directives de la délibération du Conseil de CUB du 27 avril 2007 qui prévoit le prolongement de la ligne C jusqu'à Terre Sud et l'étude d'un TCSP jusqu'à la rocade.
Proposition de réaliser un parc relais derrière Midas afin d'éviter de traverser la rocade.	1	En matière de gestion des flux automobiles, il est toujours préférable d'implanter les parcs relais à l'extérieur de la rocade afin d'éviter les phénomènes de congestion dans les zones plus denses de l'agglomération (intra-rocade).
Proposition d'utiliser les terrains vagues de la commune pour faire passer le TCSP.	1	L'utilisation de terrains vagues pour la circulation du TCSP est certes plus facile en termes d'insertion et de contraintes, mais ne répond souvent pas à la nécessité de disposer d'un potentiel de clientèle suffisant pour justifier un TCSP.
Proposition d'un itinéraire qui traverserait la route de Toulouse en direction de Sarcignan, desservirait le collège avant de passer sous la rocade. Le parc-relais serait aménagé sur la partie haute de Casino.	1	Cette hypothèse a été étudiée dans le cadre des études.

<p>Souhait de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Desservir Sarcignan (population importante) ;</li> <li>- Poursuivre le tramway au-delà de la rocade ;</li> <li>- Mieux desservir Chambéry ;</li> <li>- Prendre en compte l'isolement des personnes âgées, la réflexion sur l'aménagement urbain, le traitement de l'entrée de l'agglomération et préserver la vie de quartier et les commerces de proximité.</li> </ul> <p>Demande que les fréquences soient de 4 mn jusqu'à l'extérieur de la rocade.</p> <p><u>Proposition 1 :</u> à partir de l'arrêt « Terre Sud » : direction sud à gauche de la route de Toulouse jusqu'au « Pont de la Maye ». Arrêt place Aristide Briand, passage sur l'ave maréchal Leclerc, sous le pont de la rocade, sur ave Barret pour rejoindre terminus Pontiac et le parc relais</p> <p><u>Propositions 2 :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. voie unique seulement sur l'espace resserré du pont de la Maye (à moyen terme), à long terme 2 voies tram</li> <li>. proposition par la route de Toulouse avec relogement des commerces du côté Est sur place A.Briand est beaucoup plus novatrice</li> <li>. tracé N1</li> <li>. contre tracé N3</li> <li>. tracé N1 S1 bis</li> <li>. Garder un tracé rectiligne sur Villenave</li> </ul>	2	<p>Les fréquences de desserte en TCSP sont liées d'une part aux contraintes d'exploitation (nombre de rames disponibles...) et d'autre part, aux potentiels de clientèle sur la ligne. Ces décisions seront prises, une fois que le projet sera définitivement arrêté.</p> <p>Ces propositions ont été pour partie étudiées dans le cadre des études et pourront être affinées dans le cadre des études préliminaires ultérieures.</p>
<p>Proposition d'utiliser la voie ferroviaire et la gare de VO pour développer une offre TER cadencée.</p>	1	<p>Cette hypothèse dépasse le cadre de la délibération initiale et dépend essentiellement des décisions prises dans ce domaine par les conseillers régionaux.</p>
<p>Demande d'être associée, quand le choix du TCSP aura été fait, à la procédure d'indemnisation des entreprises, à l'animation pendant les travaux, les réimplantations éventuelles et les aménagements divers.</p>	1	-
<p>Deux propositions de tracés de tramway sont mentionnées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tracé par av. Lénine, Lycée « Terre Sud » de Mussonville, Courréjean, Gare de Villenave.</li> <li>- Tracé par av. Lénine, Lycée « Terre Sud », Madère par zone d'activité.</li> </ul>	1	<p>Ces hypothèses sortent du cadre géographique de cette étude fixé par la délibération du 27 avril 2007 qui mentionne une liaison entre Terre Sud et la rocade – Pont de la Maye.</p>
<p>Proposition d'un TCSP à double sens sur la route de Toulouse avec suppression des</p>	71	<p>Cette proposition est étudiée par les services communautaires.</p>

<p>commerces sur la partie Est pour élargir la voie avec réaménagement de la place Aristide Briand et relocalisation anticipée des commerces sur la place.</p> <p>Maintien du stationnement et des voies de circulation VP sur la route de Toulouse pour les commerces du secteur Ouest.</p> <p>Utilisation des fonds envisagés pour N3 pour réaliser l'aménagement urbain.</p> <p>Proposition de déplacer la station service situé à proximité de la place A. Briand, de réhabiliter l'agence postale et de déplacer la BNP (locaux vétustes).</p>		
<p>Souhait que le terminus soit dès la 1<sup>ère</sup> phase de travaux positionné à l'extérieur de la rocade (et non au niveau de la place A. Briand) pour limiter les flux automobile et accroître le nombre de voyageurs du TCSP.</p>	1	<p>Les différentes hypothèses envisagées prévoient toutes une implantation du terminus de la ligne au-delà de la rocade.</p>
<p>Pour pouvoir relocaliser les commerces de la route de Toulouse sur la place A. Briand, tout en maintenant le souhait de poursuite sans interruption les travaux du tramway, il faudrait lancer très vite le concours de la place.</p>	1	<p>A ce stade d'avancement des études, et en l'absence de décision communautaire sur le choix du tracé, aucun concours ne peut être lancé en liaison avec le projet TCSP.</p>
<p>Proposition d'un tracé de tramway par Mussonville, route de Toulouse, échangeur Chanteloiseau, mairie de Gradignan avec voie unique sur les rues de Gradignan.</p>	1	<p>L'hypothèse d'une desserte en TCSP sur Gradignan, via l'échangeur de Chanteloiseau est actuellement étudiée dans le cadre de la liaison en TCSP « CHU-Talence – Gradignan ».</p>
<p>Proposition d'un tracé en tramway à l'Est (150 à 200m) de la route de Toulouse en voie unique avec une piste cyclable afin de libérer la route de Toulouse et de ne pas impacter les commerces riverains. Possibilité de reconstruire les maisons expropriées à l'alignement et en densifiant afin d'être conforme avec la loi SRU.</p> <p>Contre le projet de requalification de la place A. Briand car cette place ne deviendra pas un réel espace de rencontres.</p> <p>Proposition d'un parc relais sur l'espace de Géant casino et création d'un nouvel ouvrage pour le franchissement de la rocade équipé de pistes cyclables.</p> <p>Extension ensuite vers Chambéry puis vers Gradignan pour rejoindre le campus de Gradignan</p>		<p>L'hypothèse d'un tracé à l'Est a été étudié par les services techniques mais n'a pas été retenu par les élus communautaires en raison de son intérêt plus limité en terme de desserte et de potentiel de clientèle et en raison de la nécessité de créer un nouvel ouvrage qui créerait une véritable coupure urbaine sur le secteur de Pagès – Clemenceau et représenterait un sur-coût important par rapport aux autres tracés envisagés. De plus, l'insertion du TCSP au sein du centre commercial Bordeaux sud apparaît relativement délicat.</p> <p>L'objectif de la CUB n'est pas de réaliser des lignes de TCSP trop longues qui deviennent difficiles à gérer en exploitation et dissuasives en temps de parcours.</p>
<p>Proposition de retenir le tracé N1 jusqu'à la place A. Briand puis d'emprunter l'av. Mal Leclerc pour passer sous la rocade, sur</p>	1	<p>Cette hypothèse pourra être étudiée dans le cadre des études préliminaires qui seront menées ultérieurement.</p>



l'avenue Barret et rejoindre le terminus du centre commercial Bordeaux sud et le parc relais (S1 bis) avec arrêt intermédiaire à « Sarcignan Chambéry ».		
Proposition alternative au tracé S1 bis en conservant le tracé N1 sur la partie nord jusqu'à la place A. Briand puis en empruntant l'av. Mal Leclerc, le franchissement inférieur de la rocade et se diriger vers le quartier Chambéry (3km supplémentaire de ligne à comparer avec 10-12 km de ligne sur Gradignan).	1	Cette hypothèse pourra être étudiée dans le cadre des études préliminaires qui seront menées ultérieurement.

### 5.3.3. Conclusion

#### Le choix du tracé

Une forte opposition s'est exprimée, dans un premier temps, concernant l'hypothèse d'un TCSP sur la route de Toulouse en raison de son impact sur la vie de quartier et sur le fonctionnement de l'activité commerciale (suppression voie de circulation, suppression du stationnement, nuisances pendant les travaux...).

Toutefois, au regard des solutions alternatives au passage route de Toulouse telle que l'itinéraire N3 par les fonds de parcelle, un nombre important (environ 70 personnes) de riverains du quartier se prononce en Faveur d'un TCSP bi-directionnelle sur la Route de Toulouse avec élargissement des emprises à l'Est et relocalisation des commerces expropriés sur la place Aristide Briand qui serait, pour l'occasion, requalifiée.

Concernant les tracés proposés au sud de la place A. Briand, les avis divergent entre les partisans du prolongement de la ligne jusqu'à Chambéry et ceux qui plaident en Faveur de la desserte du centre commercial (route des Pyrénées).

Un parc relais est demandé au niveau de la rocade sur les terrains de la zone commerciale.

⇒ *Afin de tenir compte des remarques émises, différents scénarios de desserte et mode d'exploitation (voie unique, voie dissociée) ont été étudiés. De même, plusieurs possibilités d'implantation de parc relais ont été identifiées.*

#### Le choix du mode

Les personnes s'étant exprimées dans le cadre de la concertation se prononcent majoritairement en Faveur de l'extension de la ligne C du tramway entre « Terre Sud » et Villenave d'Ornon. Toutefois, certaines personnes réclament, qu'en parallèle, une étude de ligne TCSP (en Bus à Haut Niveau de Service) plus directe entre Villenave d'Ornon et le centre de Bordeaux (Victoire) par la route et la barrière de Toulouse soit menée.

⇒ *Afin de concilier les différentes demandes et répondre au mieux aux besoins de mobilité des habitants du secteur, l'hypothèse de mutualiser la plate-forme TCSP est étudiée afin d'essayer de permettre à terme d'offrir les deux types de desserte (prolongement ligne C jusqu'à la rocade + BHNS vers Bordeaux Victoire).*

### **Le développement de l'offre ferroviaire**

Quelques demandes plaident pour un renforcement de l'offre ferroviaire et l'aménagement des gares de Bègles et Villenave d'Ornon.

- ⇒ *Le renforcement de l'offre ferroviaire relève des décisions du Conseil Régional, la Communauté urbaine ne jouant qu'un rôle de partenaire en participant à l'aménagement des pôles d'échange TER/TC. Dans le cadre du projet d'extension de la ligne C du tramway jusqu'à « Terre Sud », des aménagements permettant de faciliter les échanges TER/TC seront prévus au niveau de la gare de Bègles.*

### **Le financement du projet**

Plusieurs remarques ont été formulées concernant les impacts financiers du projet : coûts importants pour la collectivité, interrogation sur les capacités de financement de la 3<sup>ème</sup> phase TCSP, augmentation des prix fonciers et immobiliers.

- ⇒ *Un premier niveau d'estimation du coût financier des différents scénarios est proposé dans l'étude, toutefois, ces estimations devront être affinées en fonction des choix qui seront retenus. D'autre part, aucun crédit n'étant à ce jour inscrit pour le financement de ces projets de desserte, les arbitrages concernant les phases de réalisation dépendront des capacités financières de la collectivité.*

### **L'amélioration de la desserte en bus**

Un certain nombre d'observations réclame une amélioration globale de la desserte en transports en commun du secteur, en particulier de la desserte du vieux bourg, des liaisons avec le domaine universitaire et vers les communes hors Cub (Cadaujac, Léognan, le Bouscaut).

Une augmentation de l'offre de bus du soir est également souhaitée.

- ⇒ *La mise en œuvre à compter de février 2010 du nouveau réseau TBC (Keolis) permettra de répondre en partie à ces demandes et d'étudier celles qui ne trouveraient pas de réponses immédiates.*

## 5.4. La liaison «CHU – Campus – Gradignan»

### 5.4.1. Synthèse quantitative

#### ➤ Réunions publiques

La réunion publique de Gradignan de lancement des études a eu lieu le mardi 24 juin 2008 à 18h30 à la salle du Solarium de Gradignan. Elle a réuni environ 350 personnes.

La réunion publique de Bordeaux de lancement des études a eu lieu le mardi 15 juillet 2008 à 19h30 à l'Athénée municipal de Bordeaux. 170 personnes environ étaient présentes.

Une réunion de présentation des éléments de diagnostic de l'étude a été organisée le lundi 4 mai 2009 à 18h30 à l'espace François Mauriac à Talence. Cette réunion a accueilli environ 120 personnes.

Enfin, une réunion regroupant les communes concernées par cette liaison a été organisée le mercredi 20 mai 2009 à 18h30 à la salle du Solarium à Gradignan et a réuni 250 personnes environ.

#### ➤ Les registres

36 observations ont été inscrites sur le registre de la mairie de Gradignan et 6 sur celui de Talence. Aucune observation sur cette liaison n'a par contre été recensée sur la commune de Bordeaux.

Une pétition de 183 avis en Faveur de la desserte en TCSP de Thouars a été déposée sur le registre de la Ville de Talence.

Par ailleurs, deux registres communaux ont été transmis à la Communauté urbaine par la Ville de Gradignan à l'issue de la clôture de la concertation, dans lesquels ont été recensées 330 observations relatives à la liaison CHU-Campus-Gradignan.

#### ➤ Les contributions par voie électronique

18 observations générales concernant cette liaison ont été déposées sur le site internet de la concertation de la Cub et 1 sur la desserte du centre hospitalier.

#### ➤ Les courriers

1 courrier a été adressé au Président de la CUB concernant cette liaison : il s'agit d'une pétition de 10 commerçants de la zone commerciale de qui s'interrogent sur les impacts du TCSP sur l'avenue .

### 5.4.2. Synthèse thématique

#### ➤ Les observations émises en réunion publique

#### Avis général sur le projet

Observations	Nombre	Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage
<b>Le projet de TCSP</b>		
Quel est le mode d'alimentation d'un BHNS ? Est-il écologique ?	1	Le mode d'alimentation des BHNS dépend du choix du type de véhicule (électrique, diesel, GNV ...).
L'insertion d'un TCSP sur le Cours du	1	La traversée du centre ville de Gradignan présente des

Général de Gaulle est il compatible avec la circulation automobile ?		points durs liés à l'étroitesse du cours du Général de Gaulle à ce niveau.  La mairie préconise de ne pas faire passer le TCSP par le centre ville préférant un axe en parallèle.
Favorable à l'itinéraire « rouge » proposé par la mairie et desservant les quartiers de Thouars, Croix de Monjous et Malartic.	1	Tous les scénarios sont étudiés : impacts, temps de parcours, possibilité de débranchement.
La desserte en bus du quartier de Malartic n'est pas satisfaisante ?  A ce jour, la liaison entre Gradignan et Bordeaux Nord est très longue.	2	Actuellement, la ligne 80 relie Malartic au centre de Gradignan et à Pessac. La ligne 41 relie quant à elle, le quartier de Malartic aux lignes A et B du tramway.  Effectivement, cette liaison n'est pas satisfaisante et les services communautaires doivent réfléchir à une diminution des temps de parcours.
Demande d'une liaison en transport en commun entre la gare de Pessac et Gradignan (intermodalité TER/TBC).	2	Le tracé étudié croise la ligne B, qui quant à elle, dessert la gare de Pessac.  Le tracé présente l'intérêt de permettre à terme des échanges intermodaux TER/TCSP au niveau de la gare de la Médoquine.
La prévision de 60% d'automobiles dans le transport est elle compatible avec les mesures gouvernementales sur l'environnement ?	1	La réduction des gaz à effets de serre est une priorité, notamment avec des transports en commun écologiques, l'utilisation du vélo et de la marche à pied pour réduire l'usage de l'automobile.
Regret que les tracés proposés par la mairie ne passent pas par le centre ville.  Le parcours d'une distance de 300m est trop important pour une personne âgée.	1	Le tracé proposé par la mairie passe à 300/400 m de l'église.  La Ville propose que les mutations urbaines soient étudiées de façon concomitante à la desserte des secteurs urbanisés par le TCSP afin de réduire au maximum les distances entre les zones de densité de peuplement et l'accès au TCSP.
Il manque des lignes transversales autres que les lignes de tramway, en particulier entre Pessac et Mérignac.	1	Il existe des transversales, mais elles sont peu nombreuses. La politique actuelle est de limiter au maximum les ruptures de charge et donc les changements de lignes.  La ligne structurante n° 46 offre une fréquence de passage de 10 minutes pour relier Pessac à Mérignac. Toutefois, on remarque que les transversales sont aujourd'hui peu utilisées car les temps de parcours sont trop importants. Une amélioration doit être étudiée.
Quel sera le mode de financement des projets de TCSP ? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Financements des usagers</li> <li>• Taxe professionnelle</li> <li>• Subventions publiques</li> </ul>	1	Les usagers financent essentiellement l'exploitation.  L'investissement est pris en charge par le versement des entreprises et les subventions.
Les projets de TCSP ne vont-ils pas générer une augmentation des tarifs des transports publics ?	1	Les augmentations tarifaires ne sont pas directement liées aux investissements de la collectivité en matière de nouvelles infrastructures de transport mais suivent les orientations politiques prises en fonction de

		l'exploitation du réseau (service rendu aux usagers, fréquences, prix des carburants...).
<b>Les dysfonctionnements du réseau de tramway</b>		
Les circulations des tramways sont trop souvent interrompues pour des manifestations festives ou syndicales.	2	L'ensemble du réseau de tramway ne compte que 0.5% de panne. Les autres interruptions sont liées aux accidents ou aux manifestations face auxquels la collectivité n'a pas de solution.
Le niveau d'information (signalétique) lors des correspondances entre les stations de tramway et les arrêts de bus est souvent de mauvaise qualité.	1	Ce problème est étudié par la Cub et son nouvel exploitant Keolis.
Le positionnement des aiguillages a été mal pensé dans la mesure où il ne permet pas les retournements du tramway en cas de panne.  Les panneaux « stalker » aux stations de tramway gênent la visibilité des panneaux d'information voyageurs.	1	L'enquête de satisfaction est plutôt bonne (14.5), mais il y a des dysfonctionnements liés à des défauts de conception à l'origine du projet.
Le TCSP entre Raviesies et les quais de Floirac est intéressant car il permettra de créer une liaison entre les différentes lignes de tramway.	1	-
<b>Le choix du scénario</b>		
Préférence pour le tracé S1 ou S1 bis qui permettent de desservir le quartier de Thouars, la piscine, le lycée hôtelier, la maison d'arrêt (S1) et que la fréquentation potentielle est supérieure. L'impact sur la circulation est moindre que le S2 (échangeur rocade + impact sur avenue de la Libération).	2	-
Préférence pour le passage par la rue Vielle Tour car il paraît impossible d'élargir la voie du Haut Brion.	1	-
Préférence pour S2 car desserte plus rapide et directe que S1 et donc plus attractive, desserte des quartiers denses situés le long du cours du Général de Gaulle.  Préférence pour desserte par (centre commercial + nouveau programme de 400 logements) et du parc de Laurenzanne.  S1 ne dessert pas correctement le quartier de Malartic.  Le franchissement de la rocade par l'échangeur 17 est plus complexe que par le 16 qui possède de meilleures qualités d'absorption du trafic.  Le cours de la Libération a été récemment réaménagé et il est dommage qu'aucun	2	-

aménagement en Faveur des TC n'ait été prévu. La création d'un parc relais permettrait de diminuer le flux VP et de dédier des emprises aux TC.		
Le tracé S2 n'est pas beaucoup plus court ni plus dense que le tracé S1.	1	Tracé S1 = 12 km ; S2 = 10,5 km Potentiel pop, emplois, scolaires /km : S1 = 8 600 ; S2 = 9 700
Les quartiers de Thouars et de Malartic représentent une part importante des populations communales et doivent être desservis en priorité afin de permettre aux personnes défavorisées de se déplacer.	2	La desserte du quartier est envisagée dans le scénario 1.
Le choix est-il déjà fait ?	1	Non, il ne s'agit que d'études de définition des besoins et d'estimation des principales difficultés des différents scénarios. Aucune décision n'a été prise.
Les logements prévus sur le quartier intégreront également un nombre important de logements sociaux.	1	La desserte des futurs logements du quartier est envisagée dans le scénario S2.
Il est important que le TCSP desserve la piscine de Thouars car un grand nombre de Gradignanais s'y rend.	2	La piscine de Thouars est desservie dans le scénario 1.
Le temps de parcours de S1 n'est supérieur à S2 que de 4 minutes, ce qui n'est pas très important au regard de la distance parcourue par la future ligne.	1	Temps de parcours S1 = 34' Temps de parcours S2 = 30'
La desserte de Thouars est primordiale et résout en partie le problème de la saturation de l'échangeur 16.	1	-
<b>Observations diverses</b>		
Les prévisions de trafic des études menées sont basées sur les résultats de l'enquête Origines / Destinations du réseau actuel et ne sont donc pas représentatives des besoins de déplacements sur ce secteur en développement.	1	Effectivement, les prévisions de trafic sont calculées sur la base des résultats de l'enquête OD du réseau actuel. Or, ces résultats ont été redressés afin de tenir compte des projets à moyen terme identifiés sur le secteur d'étude et connus à ce jour.
Désaccord avec l'idée que le BHNS est 2 fois moins cher que le tramway car les coûts du tramway tendent à diminuer au fil du temps et le BHNS reste expérimental et peut donc s'avérer plus coûteux que prévu.  Plaide en Faveur du tramway considéré comme plus sûr, plus confortable, plus rapide et peu polluant.	1	Les coûts d'investissement d'un BHNS sont de l'ordre de l'ordre de 8 M€km contre 20M€km pour un tramway, ils sont donc sensiblement inférieurs. Quant aux coûts d'exploitation, ils sont d'environ 8€km pour le tramway et 6€km pour le BHNS. Il reste donc inférieur au coût du tramway et en dépit de la nécessité de renouveler plus fréquemment le matériel roulant.
Le Grenelle de l'Environnement a-t-il apporté les fonds nécessaires à la réalisation de ces projets ?	1	Les subventions obtenues dans le cadre du Grenelle de l'Environnement ont permis à la CUB de compléter les fonds déjà recueillis et d'acter la réalisation des projets « tramway » (3 <sup>ème</sup> phase). Or, les projets de desserte en TCSP étant moins avancés en termes d'étude seront réalisés ultérieurement et ne sont à ce jour pas financés.
Comme les autres communes de la CUB		Le choix d'un mode de transport n'est pas lié à un

bénéficient d'une desserte en tramway, il faut que Gradignan soit desservie en tramway		principe d'équité entre communes mais dépend directement du nombre de kilomètres de lignes et surtout du nombre de voyageurs escomptés.
Connaît on les périodes d'amortissement du tramway et du BHNS ?	1	Un tramway est amorti en 30 ans mais suppose un investissement de rénovation à mi vie (15 ans) qui représente 1/3 de sa valeur (soit environ 1M€). Un BHNS est amorti sur une durée variant de 12 à 15 ans qui correspond à sa durée de vie.
Le choix d'une navette en bus pour desservir Thouars induira des ruptures de charge et une augmentation des temps de parcours préjudiciables aux voyageurs.	2	Le choix de mettre en service une navette entre Thouars et le TCSP impliquerait effectivement des ruptures de charge pénalisante pour les voyageurs. Toutefois, il serait envisageable de proposer une ligne de transport qui resterait en connexion avec le TCSP mais offrirait également de nouvelles possibilités de desserte aux habitants de Thouars.
Favorable au tramway sur Gradignan.	1	■
Favorable au tramway car il est moins polluant que le BHNS.  Demande de calcul des consommations énergétiques des 2 modes.	2	Le tramway est effectivement un mode qui ne dégage pas de CO2 or il nécessite toutefois la production d'énergie pour sa fabrication, sa maintenance ainsi que la fabrication d'électricité, ce qui représente au final une source de pollution. D'autre part, les progrès technologiques ont considérablement fait diminuer les émissions des gaz à effet de serre des bus et BHNS. De plus, la circulation en site propre réduit de moitié les émissions polluantes ce qui plaide en Faveur des TCSP.
Demande que le TCSP desserve le quartier de Malartic qui possède une densité importante.	1	■
Les navettes entre Thouars et le TCSP ne sont pas une bonne solution car elles avaient été prévues avec l'arrivée du tramway et n'ont jamais été mises en service.	1	La restructuration du réseau en 2010 permettra d'apporter des réponses.
Favorable au TCSP car il permettra de désengorger le tramway (ligne B)	1	■
La CUB a réalisé une bonne concertation autour de ces projets de transport mais elle n'investit pas encore suffisamment dans une politique de développement durable. Il faut développer le réseau de transport en commun en site propre.		Avec 44 Kms de tramway et une centaine de lignes de bus, la CUB possède aujourd'hui un bon réseau de transport en commun et continue d'investir pour le développer. Ainsi, environ 25 nouveaux kilomètres de tramway vont être réalisés à l'horizon 2013 et les études en cours démontrent la volonté d'anticiper les futures créations de lignes.
Depuis la mise en service du tramway, le temps de parcours entre Gradignan Beausoleil et Bordeaux Victoire est passé de 30' à 45'.	1	Les services communautaires travaillent actuellement à l'amélioration du réseau de bus et à la manière d'offrir aux usagers les meilleures conditions de transport. Cette demande sera prise en compte dans le cadre de ces réflexions.
La place A. Raba Léon vient d'être réaménagée, faudra t-il la refaire ?		Afin d'éviter aux usagers une perte de temps dans les embouteillages de la place, les montées/descentes de voyageurs devront s'effectuer en amont de la place. Elle ne serait par conséquent pas impactée.

## Les demandes relatives au réseau de bus

Observations	Nombre	Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage
<p>Demande que des emplacements soient prévus dans les transports en commun pour les vélos.</p> <p>Demande que les cyclistes soient autorisés à circuler dans les sites propres TC.</p>	1	<p>Actuellement, il est possible de monter dans le tramway avec son vélo en dehors des heures de pointe. Par contre, pour des raisons de place, cette possibilité n'est pas accordée dans les bus.</p> <p>Des études pour estimer la dangerosité de laisser les cyclistes circuler dans les sites réservés au TC seront réalisées une fois les axes TCSP connus.</p>
<p>Demande d'une augmentation du nombre d'arrêts et d'une diminution du nombre de correspondances.</p> <p>La vitesse commerciale est un élément secondaire.</p>	1	<p>Ceci est un débat. A ce jour la demande inverse est majoritaire. De plus, la diminution de la vitesse commerciale rendrait la voiture encore plus attractive au détriment du transport public et irait à l'encontre des volontés politiques actuelles.</p>
<p>La fréquence de passage des bus de la ligne 41 est insuffisante pour répondre à la demande.</p>	1	<p>Le fonctionnement du réseau de bus est revu tous les 6 mois afin de tenter d'améliorer son efficacité. Cette demande sera examinée avec le nouveau réseau Tbc en 2010.</p>
<p>La ligne 40 ne pourrait-elle pas être prolongée jusqu'au quartier de la Croix de Monjous ?</p>	1	<p>La mise en service d'une ligne de TCSP impliquera une restructuration du réseau de bus sur le secteur sud ouest. L'itinéraire de la ligne 40 sera alors réétudié et pourra éventuellement desservir le quartier de la Croix de Monjous.</p> <p>A plus court terme, cette demande peut être adressée à la CUB ou à Keolis pour être examinée.</p>
<p>Ne peut-on pas développer un service de navettes électriques pour assurer les besoins de liaisons transversales ?</p>	1	<p>Une navette électrique est limitée à 30 km/h et ne dispose que d'une autonomie de 60 km ce qui est tout à fait insuffisant pour assurer les besoins de liaisons transversales sur l'agglomération.</p> <p>De plus, la capacité des véhicules est limitée à environ 22 personnes.</p>
<p>La fréquence de passage des bus de la ligne 42 est insuffisante pour répondre à la demande.</p> <p>Ne peut on pas transformer la ligne 42 en navette express ?</p>	2	<p>Cette demande sera examinée dans le cadre de la restructuration du réseau de bus prévue début 2010.</p> <p>L'amélioration de la desserte existante sera étudiée en parallèle des études menées sur la desserte en TCSP.</p>
<p>La fréquence de passage des bus de la ligne 80 est insuffisante pour répondre à la demande de la zone industrielle.</p>	2	<p>Les zones industrielles desservent une faible densité de population mais il y a de forte demande de ce genre. La Cub souhaite connaître les besoins avec précision pour adapter les horaires et fréquences des lignes. Cette demande devrait être adressée à la CUB, la mairie ou à Keolis pour être examinée.</p>
<p>L'accessibilité des personnes à mobilité réduite aux transports en commun est déficiente sur Gradignan.</p> <p>Quand pourra t-on bénéficier de lignes</p>	1	<p>A l'horizon 2015, 100% du parc de transport de la CUB devra être accessible (loi de février 2005). A ce jour, sur 500 bus, 273 sont accessibles.</p> <p>La programmation des lignes sera à recalculer avec le</p>



accessibles sur Gradignan ?		futur réseau Tbc avec une priorité pour les lignes structurantes.
Le matériel roulant (bus) qui circule sur l'agglomération est trop ancien ce qui génère fréquemment des pannes sur le réseau.	1	L'âge moyen du parc de bus est de 7 ans (base contractuelle), avec une durée de vie de 15ans. À l'heure actuelle l'âge moyen pour 2007 est de 6,91 ans, ce qui est très correct.

### **Les propositions**

<b>Observations</b>	<b>Nombre</b>	<b>Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage</b>
Proposition d'un tracé de TCSP desservant le quartier de Malartic.	1	-
Proposition de relier le quartier de Malartic à la future ligne TCSP de Bègles.	1	Cette proposition dépasse le cadre géographique prévu par la délibération cadre du 27 avril 2007 et n'a donc pas été envisagée. Toutefois, des liaisons en bus entre ces deux secteurs pourront être développées.
Proposition d'un scénario alternatif combinant S1 et S2 par la piscine de Thouars, le chemin des Maures, création nouveau franchissement de la rocade et av. .	1	Cette proposition est en cours d'étude par les services communautaires et pourra être approfondie dans les études préliminaires ultérieures.
Proposition d'un tracé par av. Libération, av. Rabelais, passage en voie unique sur Thouars, desserte du bois de Thouars pour rejoindre station de départ.	1	Cette proposition pourra être approfondie dans le cadre des études préliminaires ultérieures.
Proposition de demander une participation financière au Conseil Général car ces projets de TCSP bénéficient également aux populations extra communautaires.	1	Ces propositions pourront être étudiées.
Il faut davantage de complémentarité entre les Autorités Organisatrice des Transports.	1	Des réunions de coordination sont régulièrement organisées.
Proposition de desserte du centre commercial de Malartic, puis tracé par Croix de Monjous et S2.	1	Cette proposition pourra être approfondie dans le cadre des études préliminaires ultérieures.
Proposition de réaliser un parc relais à Beausoleil avant l'arrivée du TCSP	1	La présence d'une ligne de bus ne représente pas un élément suffisamment attractif pour justifier l'investissement anticipé d'un parc relais. Ce parc ne sera réalisé que de façon concomitante avec la création d'une ligne de TCSP.

- Les observations écrites (courriers – registres – mails)

### Avis général sur le projet

Observations	Nombre	Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage
<b>Favorable au projet TCSP</b>		
Favorable au tram, mais pour aucun des trois tracés.	1	-
Favorable au tramway avec un bon cadencement, mais pas au dépend du bus.	1	-
Favorable au tram et à la multi modalité. Souhait que le tracé proposé les échanges intermodaux.	1	-
Favorable au tramway (pas de choix de tracé)	12	-
Favorable au projet de desserte CHU/campus/Gradignan en tramway :  - pour des raisons historiques ; - pour desservir ENITA, maison d'arrêt, maisons de retraite, collège et lycée ; - parce que l'hypothèse par avenue ne nécessitera pas d'expropriations ; - pour mettre en valeur la qualité paysagère de la commune.	7	-
Favorable au tracé Nord sous réserve qu'il transite par la rue de la Vieille Tour. Préférence pour un tramway qui aura moins d'impact en termes d'insertion.  Défavorable aux scénarios 2 et 3 et préférence pour scénario 1 par Thouars et dessert domaine universitaire, lycée hôtelier, l'IRTS, stade nautique et maison d'arrêt sur Gradignan.  Le passage par rue Rabelais permettrait accès aux écoles de management et d'architecture.  TCSP compatible avec travaux de l'aménagement de l'avenue de Thouars.  Possibilité d'un nouveau franchissement de la rocade pour ne pas saturer échangeurs 16 et 17 dans le prolongement de la rue du Brandier afin de relier la voie au chemin des Maures. (temps de parcours environ égal au scénario 2). Demande que cette variante soit étudiée.	1	Cette hypothèse pourra être étudiée dans le cadre des études préliminaires ultérieures.
Favorable au TCSP sur Gradignan car : - lignes actuelles sont saturées : besoin nouvelles lignes ;	1	

<ul style="list-style-type: none"> <li>- besoin de mobilités entre les pôles de l'agglomération ;</li> <li>- besoin amélioration des temps de déplacement et désaturation du réseau viaire ;</li> <li>- il faut cesser de rabattre les lignes TC sur les lignes de tram saturées ;</li> <li>- l'attractivité du TCSP sera plus importante que les estimations le prédisent (basé sur O/D réseau bus)</li> <li>- le développement de l'e-commerce modifiera le fonctionnement du commerce et permet d'optimiser le développement des TC (livraison à domicile)</li> </ul>		-
<p>Favorable au tramway à condition qu'il n'altère pas le fonctionnement du commerce local et le cadre de vie.</p> <p>Favorable au tramway sous réserve du maintien de la circulation automobile sur l'avenue du Général de Gaulle.</p>	1	<p>Les études menées par la CUB permettent d'identifier les contraintes d'insertion d'un TCSP sur le cours du Général de Gaulle et les impacts en terme de circulations tous modes et de stationnement.</p> <p>La largeur de cette voie est compatible avec le TCSP excepté dans le centre bourg de Gradignan.</p>
Favorable à l'étude d'une desserte en Trolley bus	1	Ce système de transport sera envisagé par le bureau d'étude en charge de l'analyse. Toutefois, il convient de préciser que la multiplication des modes de transport sur l'agglomération risque de générer des difficultés d'exploitation du réseau. La Cub est donc peu Favorable à cette diversification.
Favorable au projet de desserte en TCSP mais souhaite une amélioration de la liaison entre Gradignan et la Gare Saint jean.	1	-
Favorable au tramway à Gradignan pour améliorer la desserte de cette commune.	16	-
Favorable au tramway considéré comme plus performant, plus attractif et moins coûteux sur le long terme qu'un BHNS.	1	Le tramway peut effectivement être considéré comme plus attractif que le BHNS mais reste nettement plus coûteux que le BHNS, y compris sur le long terme.
Favorable au tracé desservant le quartier mais inquiétudes sur la desserte des quartiers ouest de Gradignan.	1	Une proposition de tracé desservant les quartiers ouest de Gradignan a été proposée à l'issue du diagnostic mais n'a pas été retenue par les instances décisionnelles de la CUB car desservant un nombre inférieur d'habitants.
Favorable au passage du TCSP par le quartier de Thouars	183	-
Demande que la CUB engage les études préliminaires qui permettront de valider les options émises et d'affiner le tracé du futur Corridor.	1	La réponse à cette demande dépendra des décisions qui seront prises par les élus communautaires à l'issue de la concertation.
Préférence pour le tramway plutôt que bus way.	86	-
Favorable au prolongement du tramway ligne C depuis la gare St Jean jusqu'au quartier de Thouars à Talence.	1	Cette demande n'est pas compatible avec les principes énoncés dans la délibération du 27 avril 2007 qui précise que le prolongement de la ligne C sera à étudier en direction du pont de la Maye.

Demandes de dessertes spécifiques		
<p>Demande d'une liaison simplifiée entre Gradignan et la gare Saint Jean</p> <p>Demande d'une liaison entre le parc d'activité Rémora à Gradignan et la gare via le réseau de tramway</p> <p>Demande d'une liaison simplifiée entre Gradignan et l'aéroport.</p> <p>Demande de lignes circulaires en tramway ou en TCSP en parallèle de la rocade.</p> <p>Demande d'une liaison entre Gradignan et Villenave d'Ornon et Léognan</p>	6	Les liaisons circulaires sont une problématique récurrente dans l'analyse des besoins de déplacements auxquels il conviendra que la CUB apporte des réponses.
Demande que le TCSP desserve le quartier de Thouars.	1	Le tracé desservant le quartier de Thouars, sera étudié parmi les différents itinéraires envisageables.
Demande de connexion entre le terminus « Pessac centre » et « Mérignac Les Eyquems ».	1	Cette liaison est assurée par la ligne 35 du réseau TBC. Pas de liaison tramway envisagée.
Demande d'une liaison TCSP entre Gradignan et « Peixoto » via le cours du Général De Gaulle et l'avenue de la Libération.	1	Cet itinéraire est envisagé par le scénario S2 mais avec une connexion tram au niveau de la station « Arts et métiers » plutôt que « Peixoto ».
Demande d'une liaison entre Gradignan et le quartier de Malartic	1	Le scénario 1 proposé dessert approximativement le quartier de Malartic et pourra être complété, dans l'hypothèse où il serait retenu, par une desserte en bus.
<p>Demande d'une liaison entre le quartier de l'allée des Roses :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- et le centre ville de Gradignan</li> <li>- et vers le CHR Xavier Arnoz</li> <li>- maison de retraite Pessac Alouette</li> </ul>	1	Une variante du scénario S1 (par Bénédigues) est actuellement étudiée et pourrait répondre aux demandes de desserte de ce quartier.
Demande d'une liaison entre Ornon / Duluc et le centre Ville de Gradignan (+ lien avec ligne 42).	1	-
Demande de liaisons vers Pellegrin ou le campus pour rejoindre le centre ville de Bordeaux.	3	L'objet de cette étude est de relier Gradignan et Talence à la ligne A au niveau du CHU Pellegrin en transitant par le campus.
Demande de liaisons TCSP transversales (boulevards, ceinture ferroviaire, rocade)	2	Ces demandes pourront être étudiées dans le cadre d'autres études ultérieures.
<p>Demande d'une connexion de la ligne TCSP avec la ligne de ceinture ferroviaire au niveau de la gare de la Médoquine et de l'arrêt des trains qui circulent actuellement sur les voies de la ceinture pour permettre des liaisons avec la gare St Jean et vers les communes plus au Nord.</p> <p>Demande également d'une connexion à la Médoquine avec les bus de la ligne 41.</p>	2	L'aménagement d'un pôle d'échange au niveau de la gare de la Médoquine a été envisagé par les services communautaires mais présente des difficultés techniques certaines et coûteuses et dépend de la volonté du Conseil régional d'investir sur ce site.

<p>Demande de l'aménagement de la liaison entre la gare et le pont du Haut Brion (comme à Cenon gare).</p> <p>Planning :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 12 à 18 mois : arrêts des trains</li> <li>2. 3ans et + : création gare « origine-terminus » + navettes Médoquine – Caudéran –Ravesies – Blanquefort.</li> <li>3. LGV Espagne : prolongation navettes vers St Jean</li> </ol> <p>Objectif : dé saturer la ligne B</p>		
<b>Défavorable au projet TCSP ou réservés</b>		
Défavorable au projet de TCSP devant le parc de Laurenzanne et la mairie.	1	-
Crainte que le tramway perturbe l'accès des riverains à leur domicile	1	La CUB dispose aujourd'hui de l'expérience de la gestion des travaux du tramway en phase 1 et 2 et tient compte de la nécessité absolue du maintien des accès des riverains à leur propriété.
Problème du rabattement sur Peixoto car le tramway est déjà bondé à cet arrêt.	1	La CUB réfléchit actuellement aux différentes possibilités de répondre au problème de saturation des lignes de tramway (hypothèse d'augmentation de l'offre, de desserte bus en parallèle...).
Défavorable au BHNS.	1	-
Opposition au tramway dans les villes excentrées. Préférence pour le renforcement des lignes de bus sur les secteurs périphériques. Favorable au tramway en intra boulevards et en aérien sur les secteurs stratégiques	2	-
Demande une desserte de la route de Léognan (fréquence 15' à 20') mais crainte que les emprises soient insuffisantes ou contraignantes pour les riverains.	1	Cette demande sera étudiée par le bureau d'étude en charge de l'analyse.
<b>Choix de scénarios</b>		
<b>Aucun scénario</b>		
Les itinéraires proposés pénalisent les zones d'activités, et épargnent le centre ville.	1	-
Aucune solution satisfaisante	1	-
<b>Favorable au scénario 1</b>		
Préférence pour le tracé 1.	10	-
Préférence pour le tracé 1 avec passage à Bourdillat ou Bénédiques- rue Croix de Monjous- rue fontaine de Monjous- Allée Gaston Rodrigues puis l'itinéraire commun aux 2 tracés.	1	Cette hypothèse pourra être étudiée dans le cadre des études préliminaires ultérieures.

Favorable au tracé 1, bien que le tracé 2 présente des avantages conséquents ; est-il possible de faire un compromis des 2 solutions ?	1	Des variantes intermédiaires ont été envisagées et pourront être approfondies dans le cadre des études préliminaires ultérieures.
Préférence pour le tracé 1 en mode tramway pour désenclaver Thouars et Malartic (bus trop polluant)	2	-
Préférence pour le tracé 1 car : - il dessert les secteurs peuplés (Thouars, Malartic...) - l'échangeur 17 a un gabarit plus important que l'échangeur 16 ; - il permettra de réduire le flux automobile sur des axes chargés en trafic de transit (ex Croix de Monjous) ; - il dessert un grand nombre d'équipements et les espaces verts de la commune ; - il laisse la possibilité d'un futur branchement en « Y » vers la ligne C.	5	-
Préférence pour tracé 1 avec variante passant par la rue Croix de Monjous afin de desservir le quartier St Géry et le collège de Monjous.	38	-
Favorable au tracé 1 desservant les 7000 habitants du quartier de Thouars et permettant aux gradignanais de se rendre à la piscine.	3	-
Préférence pour le tracé 1 en BHNS.  Pourquoi pas un tramway de grande ceinture Gradignan-Pessac-Mérignac ?	1	Cette hypothèse pourra être étudiée par les services communautaires mais dépasse le cadre fixé pour ces études par la délibération du 27 avril 2007.
<b>Favorable au scénario 2</b>		
Favorable au tracé 2 en tram.	27	-
Préférence pour le tracé 2 par l'avenue , la mairie et jusqu'au Pontet.	1	-
Préférence pour l'itinéraire 2 mais avec une variante d'itinéraire : quitter l'av. par la rue qui amène à l'actuel centre EDF, franchir la rocade par la passerelle, rejoindre le bois de Thouars jusqu'aux tours de « Château Raba » et rejoindre l'itinéraire prévu en traversant le cours de la Libération au niveau de la piscine CREPS afin de préserver aménagement RN 10.	1	Cette hypothèse pourra être approfondie dans le cadre des études préliminaires qui seront menées ultérieurement.
Préférence pour le tracé 2 mais regrette que les IUT ne soient pas bien desservis. Les étudiants en provenance de Cestas, Canéjean et le Barp empruntent de ce fait la route de Canéjean qui est très fréquentée.	1	La ligne de TCSP ne peut effectivement pas répondre à tous les besoins de desserte. Toutefois, la desserte de ces établissements pourra être étudiée dans le cadre de la restructuration du réseau de bus.
Préférence pour le tracé 2 mais souhait que le réseau de bus soit adapté pour répondre aux besoins de déplacements des autres quartiers (rabattement vers le TCSP).	4	A ce stade des études, aucun tracé n'est retenu. Toutefois, quelque soit l'itinéraire choisi, une réorganisation du réseau de bus sera menée afin de répondre aux différents besoins de mobilité des quartiers non situés sur le tracé TCSP.
Préférence pour le tracé 2	84	-

Préférence pour l'itinéraire 2 mais souhaite que le TCSP soit prolongée jusqu'aux boulevards (connexion avec le futur TCSP des boulevards).	3	L'objectif de cette liaison entre le CHU et Gradignan est, d'une part, de relier les grands pôles d'activités de ce secteur et, d'autre part, de créer une liaison entre les 2 lignes de tramway (A et B). Or, la connexion entre la ligne A et la ligne de TCSP pourra difficilement être aménagée au niveau des boulevards. Aucun projet de TCSP sur les boulevards n'a à ce jour été acté par les élus de la CUB.
Favorable au scénario 2 en tramway car : <ul style="list-style-type: none"> <li>- desserte établissements scolaires et universitaires ;</li> <li>- meilleur temps de parcours</li> <li>- terminus en limite de CUB pour capter VP extra communautaire</li> <li>- insertion relativement facile</li> <li>- Desserte des secteurs en développement de Gradignan</li> <li>- Diminution volontaire du trafic sur Talence.</li> <li>-</li> </ul> Proposition de desservir Thouars et Malartic en bus en rabattement sur la ligne TCSP.	2	-
Préférence pour le tracé n°2 avec une antenne vers Thouars (fourche)	1	-
Favorable au scénario 2 qui présente de meilleurs résultats dans l'analyse technique.  Organiser le rabattement des 5 lignes Trans Gironde au niveau du terminus de Gradignan. Cette hypothèse sera possible si choix de passer par l'échangeur 16 sinon les cars ne souhaiteront pas s'arrêter pour emprunter un itinéraire plus long et plus tortueux.  Le passage par l'échangeur 16 permettra d'insérer TCSP, 2 VP, 2 trottoirs. Il conviendra d'aménager une passerelle piétonne (ouvrage léger).	1	-
Préférence pour l'itinéraire 2 sous réserve d'une interconnexion fréquente avec Malartic	1	-
Préférence pour le tracé 2 mais avec la variante d'itinéraire par le quartier de Thouars, la piscine, le pont des Bénédigues, croix de Monjous et Malartic.	1	Cette hypothèse pourra être approfondie dans le cadre des études préliminaires qui seront menées ultérieurement.
<b>Favorable au scénario 3</b>		
Préférence pour l'itinéraire 3 mais d'accord pour le tracé 2.	1	-
Préférence pour le tracé 3.	3	-
<b>Observations diverses sur les scénarios</b>		
La desserte des résidences Château Raba, l'IRTS, le lycée hôtelier et le quartier de Thouars représentent environ 8500 personnes que le tracé de TCSP devra desservir.	1	-

Demande d'une desserte adaptée pour les secteurs « oubliés » par l'itinéraire retenu.	1	Aucun tracé ne sera retenu avant la fin de la concertation. Toutefois, quelque soit le scénario retenu, il sera accompagné d'une réorganisation du réseau de bus qui permettra de répondre aux besoins des quartiers non desservis par le TCSP.
Le passage du TCSP par l'école St Géry, le collège Monjous et la mairie vient perturber un axe agréable, sécurisant, calme et « vert »	1	-
Inquiétude d'un habitant de l'avenue concernant le passage du tram dans cette avenue.	1	Aucun tracé ne sera retenu avant la clôture de la concertation afin de pouvoir prendre en compte les avis et propositions des habitants. Toutefois, dans l'hypothèse où l'av. serait retenue, le projet veillera à maintenir les fonctionnalités actuelles de la voie. Des analyses plus détaillées seront menées dans les études préliminaires ultérieures.
Dans l'hypothèse d'un TCSP sur l'avenue, il faudrait prévoir 6 voies de circulation (2 vélos, 2 voitures, 2 trams). Comment se fera alors l'accès à Intermarché ?	1	Les études ultérieures devront préciser les conditions de circulation envisageables sur les voies retenues et prévoir le maintien des bonnes conditions d'accessibilité aux commerces et entreprises riveraines.
L'itinéraire envisagé en tramway traversant Gradignan paraît prioritaire afin de réduire le flux automobile.	1	L'incitation des automobilistes au report modal en faveur du TCSP représente effectivement un des objectifs du projet. Toutefois, la partie sud du projet ainsi que le parc relais envisagé au niveau du terminus est commun aux différents projets proposés.
Demande de navettes « propres », pratiques avec des passages fréquents ;	1	-
Favorable à un TCSP desservant le CHU et la maison d'arrêt.	1	-
Demande que la circulation automobile soit maintenue sur la RN10 (cours du Général de Gaulle) afin de ne pas saturer la route de Canéjan, déjà surchargée et bruyante en raison de vitesses de circulation excessives.	1	La RN10 représente l'un des grands axes de ce secteur et il paraît inenvisageable de supprimer la circulation automobile de cette voie, y compris dans l'hypothèse où le tracé du TCSP retenu transiterait par le cours du Général de Gaulle.
Défavorable au choix d'un itinéraire TCSP par le quartier Laurenzane qui doit rester un secteur verdoyant préservé des nuisances de la circulation.  Ce tracé induira : coupure urbaine, détérioration de l'environnement, nuisances, problème de sécurité routière et plan Vigipirate pour collège Monjous.  Souhait d'un dialogue entre Présidents des conseils syndicaux des résidences concernées et les élus.	3	La desserte par le quartier de Laurenzane est une des nombreuses variantes étudiées par Egis Rail.  A ce stade d'avancement des études, aucune décision sur le choix du tracé n'a été prise et des études ultérieures permettront d'approfondir les possibilités et de mesurer les impacts avec plus de précision.
Défavorable au projet alternatif par av. université, Libération, Rabelais, Thouars, chemin des Maures, nouveau pont puis rue Brandier, Chouiney et car plus long, plus cher et moins rapide tout en s'écartant des stations fréquentées de l'av. Libération.  Préférence pour une navette entre Thouars et Peixoto via collège Victor Louis.		-
Défavorable au scénario 2 car en créant une voie de circulation en parallèle de la RN10,	1	



on scindera le centre en 3 et on provoquera des embouteillages au niveau du collège de Monjous et au rond point Moulineau/Rodrigues.		-
Inquiétudes de certains commerçants de la zone commerciale de concernant le tracé 2 qui risque de nuire à l'accessibilité au centre commercial et aux conditions de stationnement des automobiles (double voie de circulation indispensable).  Souhait que la vie du quartier soit préservée (commerces de proximité).  Opposition au blocage de l'échangeur 16.  Interrogation sur les avantages de ce scénario par rapport au scénario 1 qui dessert un plus grand nombre d'habitants et génère moins d'impacts.	10	Le 1 <sup>er</sup> niveau d'analyse mené par le bureau d'étude montre que l'insertion d'un TCSP est compatible avec le maintien de la circulation automobile sur l'avenue .  Toutefois, les études préliminaires qui seront menées ultérieurement devront préciser les conditions d'accessibilité à la zone commerciale et mesurer la possibilité ou non de maintenir les double voies de circulation automobile. De même, une étude fine de l'organisation des flux au niveau de l'échangeur 16 sera menée.
L'itinéraire 2 présente un inconvénient pour la circulation des cyclistes	1	A ce stade des études, il n'est pas possible de mesurer précisément les impacts pour les deux roues.
Interrogation sur la cohérence entre les travaux de requalification des avenues de Thouars et Rimbaud et le projet de TCSP.  Proposition de suspendre ces travaux de voirie en attendant le choix du tracé de TCSP.	1	La cohérence entre les deux projets ayant été assurée par la réservation d'emprises permettant d'insérer la plate-forme de TCSP sans remettre en cause les travaux de réaménagement de ces deux voies, il n'y a pas de raisons de suspendre le projet de voirie.
<b>Observations relatives au franchissement de la rocade</b>		
Demande une amélioration de la desserte de Malartic avec un autre mode de transport.  Un compromis tracé 2 – tracé 3 avec un tronçon Thouars / par un nouveau pont est-il envisageable ?	4	Le projet de TCSP, une fois qu'il sera arrêté, sera complété par une étude de restructuration des lignes de bus afin de rendre cohérente la desserte de l'ensemble du secteur.  Cette hypothèse pourra être approfondie dans le cadre des études préliminaires qui seront menées ultérieurement même si le coût d'un nouveau pont sur la rocade est élevé.
Demande que soit prévu un nouveau pont sur la rocade entre les échangeurs 16 et 17 dans l'hypothèse du choix du tracé desservant Thouars.	1	Cette hypothèse pourra être approfondie dans le cadre des études préliminaires qui seront menées ultérieurement.
Demande que soit réalisé un nouveau pont pour franchir la rocade et pour ne pas bloquer la circulation.	1	Cette hypothèse pourra être approfondie dans le cadre des études préliminaires qui seront menées ultérieurement.
La réalisation d'un nouveau pont entre les échangeurs 16 et 17 : irréaliste et onéreux		-
Défavorable à une variante de tracé générant la création d'un nouveau franchissement de la rocade car trop onéreux.	1	-
<b>Observations diverses</b>		
Étude du cabinet Egisrail ne met pas	1	Cette observation sera prise en compte dans le cadre

suffisamment l'accent sur potentiels de la gare de la Médoquine comme pôle d'échanges intermodal (PLU : zone de gel de parcelles),		des études ultérieures sur cette liaison.
Demande de compléter le réseau par des prolongements ou des liaisons transversales (TCSP jusqu'au Boulevards), utilisation de la ceinture ferroviaire, 3 <sup>e</sup> voie de la rocade réservée aux TC ;	1	Cette demande dépasse le cadre géographique de l'étude toutefois elle pourra être prise en compte dans le cadre des autres réflexions menées par la Communauté urbaine.
Considère irréaliste financièrement de réclamer que le tram desserve les villes situées à l'extérieur de la rocade => plaide en Faveur d'un BHNS	1	-
Demande que le projet de TCSP ne dégrade pas l'accès au centre ville de Gradignan.	1	Les études d'insertion ont démontré la complexité de faire circuler le TCSP dans le centre de Gradignan et plaident en Faveur d'un itinéraire parallèle.
Le tramway sera-t-il réalisé en voie double ou voie unique ?	1	A ce jour, ni le tracé, ni le mode de transport ne sont choisis. Il est donc prématuré de se prononcer sur le mode d'exploitation de la ligne et sa capacité.
Question sur les différences de coûts entre les 2 scénarios : S1 = 12km = 100 à 140 millions € S2 = 17km = 100 à 160 millions €	1	Les coûts d'investissement varient suivant le choix du mode de transport et l'importance des aménagements de voirie envisagés. Ainsi, si l'on considère qu'un TCSP coûte environ 8M€/km, ce montant peut être sensiblement accru par des aménagements de voirie et d'espaces publics réalisés concomitamment. Les montants proposés correspondent donc à une fourchette estimative et varient suivant le nombre de kilomètres à réaliser.
Demande d'une remise en service de la voie ferrée de ceinture et de rouvrir la gare de la Médoquine	2	Cette demande relève des décisions du Conseil Régional.
Demande de création de parc de stationnement sécurisé pour les vélos à la mairie.	2	-
Souhait d'un tram reliant la zone d'activité de Bersol à Vilenave d'Ornon !	1	Cette demande dépasse le cadre géographique de ces études.
Souhait que la CUB coordonne ses projets afin d'éviter de ré intervenir sur des voies qui viennent d'être réaménagées.	1	-
Quelque soit le tracé retenu, souhaite des rames plus longues et de plus grandes capacités que celle des trams actuels.	1	A ce jour, ni le tracé, ni le mode de transport ne sont choisis. Il est donc prématuré de se prononcer sur le mode d'exploitation de la ligne.
Demande d'aménagements de sécurité (marquage au sol, ralentisseurs) dans le centre ville pour apaiser le trafic.	1	Cette demande n'est pas liée au projet de TCSP.
Le choix du tracé de Thouars est déjà entériné !	1	A ce stade des études, aucun choix de tracé ou de mode n'est retenu.
N'y a-t-il pas un risque de saturation du trafic au niveau de la rue Chouiney (devant la maison d'arrêt) ?	1	Les conditions de circulation seront étudiées plus en détail lors des études préliminaires qui pourront être engagées ultérieurement.
Le tramway sera-t-il le seul à circuler sur l'avenue	1	Il n'est pas question de supprimer la circulation automobile sur l'avenue y compris si cette voie était retenue pour le passage du TCSP.
Demande que le tronçon « Gradignan/Arts et métiers » soit réalisé plus rapidement dans la	1	A ce stade des études, aucun tracé n'est retenu. La programmation des réalisations ne peut donc être

mesure où les emprises foncières existent sur Gradignan.		réalisée.
Quelle fréquence pour les navettes reliant les quartiers les plus éloignés ?	1	Les fréquences de desserte dépendront des choix de desserte en TCSP et des itinéraires des lignes de bus complémentaires.
Demande d'établir le coût complet comparatif des projets sur 50 ans (durée de vie bus 10 ans tram 30 à 50 ans)	1	-
Quelle la différence de prix entre tram et BHNS ?	1	Les coûts d'investissement d'un tramway sont de l'ordre de 20M€/km contre 8M€ pour un BHNS.  Les coûts d'exploitation d'un tramway sont de l'ordre de 8€/km contre 6€/km pour un BHNS.
Est il possible de consulter le projet exposé sur site de la mairie de Gradignan ?		Les documents soumis à la concertation sont consultables sur le site de la CUB.
Souhait d'un développement continu du réseau de tramway bordelais par la CUB.	1	-
Défavorable pour des raisons de capacités financières, au projet de tramway situés extra rocade. Préférence pour un système de type BHNS.	1	-
Interrogation sur le calendrier des études et sur celui de la concertation	2	<b>1<sup>er</sup> avril 2008</b> : ouverture de la concertation <b>Été 2008</b> : réunions publiques de présentation des études de desserte en TCSP qui vont être engagées par la CUB ; <b>2 octobre 2008</b> : lancement des études avec le bureau d'études Egis Rail ; <b>15 mai 2009</b> : propositions de tracés <b>20 mai 2009</b> : présentation des résultats des études en réunion publique <b>19 mai 2009</b> : clôture de la concertation <b>10 juillet 2009</b> : présentation du bilan de la concertation au Conseil de CUB pour clôture officielle. <b>octobre 2009</b> : validation des études  La concertation aura donc été ouverte pendant 15 mois durant lesquelles les registres en mairie et le site Internet ont été accessibles aux habitants qui ont souhaité s'exprimer sur le projet.
Le choix du mode ne doit pas être réduit au seul coût d'investissement mais tenir compte des coûts d'exploitation et d'amortissement du matériel.	1	Les coûts d'exploitation et d'amortissement sont intégrés dans la réflexion globale sur le choix des modes et restent, compte tenu du potentiel de voyageurs estimé, Favorables au BHNS sur cette liaison.
Favorable au tramway ou à un bus électrique à condition que les fréquences de passage soient élevées.	1	Quelque soit le mode de transport retenu, l'offre de transport d'une ligne en TCSP est cadencée c'est-à-dire qu'elle bénéficie d'une offre performante et régulière.
Concertation insuffisante car les habitants n'ont pas eu accès aux documents et la mairie n'a apporté aucun élément sur le site de la Ville.	1	Les documents ont été versés au fur et à mesure de l'avancée des études et après validation par les communes concernées.
Cette étude n'est pas complète, il manque les plans masse d'architecture des quartiers, des passages du collège de Monjous et allée Rodrigues, les largeurs de voie, les parkings,	1	La conduite des études d'un projet de transport tel que le projet proposé se décline en plusieurs phases : 1. les <b>études de définition des besoins</b> (phase actuelle) qui ont pour objet d'identifier et de

<p>le positionnement des feux, l'étude du trafic automobile, l'étude des conditions de sécurité devant les établissements desservis, l'estimation des nuisances environnementales sur la faune et la flore.</p>		<p>quantifier grossièrement les besoins de desserte d'un secteur et les premières hypothèses de tracé.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. les <b>études préliminaires</b> qui ont pour objet d'étudier plus précisément les variantes de tracés retenues au terme des études de définition et de définir les impacts et les difficultés techniques à gérer.</li> <li>3. Les <b>études d'avant-projet</b> consistent à définir très précisément l'insertion du TCSP en dessinant les profils en long et en travers des voies sur le tracé retenu.</li> <li>4. Les <b>études de projet</b> comportent tous les éléments de détail du projet (mobilier urbain, signalétique, feux...).</li> </ol> <p>L'étude d'impact est quant à elle réalisée sur la base des études d'avant-projet et juste avant l'enquête publique. L'enquête publique permet d'aboutir à la déclaration d'utilité publique et de mener les études parcellaires dans le cas où des expropriations sont envisagées.</p> <p>Il est donc tout à fait normal qu'à ce stade d'avancement des études, les études détaillées n'aient pas encore été menées.</p>
<p>Demande d'un tramway en APS centre ville.</p> <p>Demande de ne pas négliger les bus ou navettes de rabattement, les pistes cyclables et les coulées vertes.</p> <p>Les études CUB prennent-elles en compte le projet « Bordeaux Métropole » et les axes ferroviaires « de contournement » pour éviter camions par la route/rocade ?</p>	<p><b>1</b></p>	<p>A ce stade d'avancement des études, le mode de transport n'est pas acté et son mode d'exploitation dépendra des possibilités techniques et financières qui seront étudiées ultérieurement dans le cadre des études préliminaires.</p> <p>Les autres modes de déplacement sont également pris en compte dans le cadre des études et la réorganisation des lignes de bus sera réalisée lorsque le projet définitif sera arrêté.</p> <p>Les enjeux de déplacements liés aux projets de l'agglomération ainsi que les potentiels d'échange avec le mode ferroviaire sont pris en compte. Toutefois, le projet de contournement ferroviaire n'étant pas programmé, il n'a pas été intégré dans la réflexion.</p>
<p><b>Observations sur le stationnement</b></p>		
<p>Demande des solutions de stationnement alternatives au parc relais et un bon réseau de rabattement pour les bus.</p>	<p>1</p>	<p>Les études préliminaires qui seront menées ultérieurement étudieront plus finement les conditions de circulation automobile et de stationnement autour du projet de TCSP.</p> <p>Le projet de TCSP, une fois arrêté, sera complété par une étude de restructuration des lignes de bus afin de rendre cohérente la desserte de l'ensemble du secteur.</p>
<p>Demande que la mise en service du parc relais soit effective au moment de la mise en exploitation du tramway.</p>	<p>1</p>	<p>La Communauté urbaine essaie, dans la mesure du possible, d'ouvrir le parc relais en même temps que la mise en service du tramway.</p>
<p>Demande que le rabattement en bus sur la ligne de TCSP (axe médian) soit étudié soigneusement et que les parcs de stationnement soient de capacité suffisante.</p>	<p>2</p>	<p>Ces études seront menées ultérieurement dans le cadre des études préliminaires.</p>
<p>La création de parcs relais est envisagée dans le projet pour les automobilistes. Les</p>	<p><b>1</b></p>	<p>La Communauté urbaine se préoccupe de la complémentarité entre l'ensemble des modes de</p>

installations cyclistes seront-elles également anticipées ?		transport. Les installations en Faveur des deux roues seront donc prévues dans le cadre du projet de TCSP.
Réaliser le parc relais du Pontet sans attendre le tramway.	2	La réalisation du parc relais sera conditionnée à celle du TCSP.
Demande que la création du parc relais du Pontet ne transforme pas les petites rues adjacentes en grosses artères de circulation pour rejoindre le parc.	3	Le dimensionnement et l'accessibilité au parc relais ainsi que les impacts sur les rues voisines devront effectivement être étudiés dans le cadre des études complémentaires ultérieures.

### **Les demandes relatives au réseau de bus**

Observations	Nombre	Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage
<b>Demandes d'amélioration de l'offre bus</b>		
Demande que l'offre de transport de la ligne 41 soit renforcée.	1	Les services communautaires travaillent actuellement avec le nouveau délégataire (Kéolis) sur le réseau de transport qui sera mis en service au cours du 1 <sup>er</sup> trimestre 2010. Cette remarque sera intégrée à cette réflexion.
Demande que le réseau de bus soit amélioré afin de le rendre plus performant en attendant le tramway.	2	Les services communautaires travaillent actuellement avec le nouveau délégataire (Kéolis) sur le réseau de transport qui sera mis en service au cours du 1 <sup>er</sup> trimestre 2010. Cette remarque sera intégrée à cette réflexion.
Demande d'une augmentation de la fréquence des bus sur Beausoleil.	1	Les services communautaires travaillent actuellement avec le nouveau délégataire (Kéolis) sur le réseau de transport qui sera mis en service au cours du 1 <sup>er</sup> trimestre 2010. Cette remarque sera intégrée à cette réflexion.
Demande que, dans l'attente du tramway, un site propre bus soit créé sur le cours du Général de Gaulle jusqu'à Peixoto.	5	Cette hypothèse dépendra du choix de tracés. A ce jour, aucune décision n'a été prise par les élus.
Demande d'une augmentation des fréquences des bus vers Peixoto et vers le réseau de tramway existant.	1	Les services communautaires travaillent actuellement avec le nouveau délégataire (Kéolis) sur le réseau de transport qui sera mis en service au cours du 1 <sup>er</sup> trimestre 2010. Cette remarque sera intégrée à cette réflexion.
Demande d'une augmentation du nombre de bus sur la ligne 80 pour desservir le lycée des Graves et le centre ville.	1	Les services communautaires travaillent actuellement avec le nouveau délégataire (Kéolis) sur le réseau de transport qui sera mis en service au cours du 1 <sup>er</sup> trimestre 2010. Cette remarque sera intégrée à cette réflexion.
Demande d'une amélioration de l'offre sur les lignes de bus qui relient Gradignan à Villenave d'Ornon et Malartic.  Demande que le quartier de Thouars soit desservi par la ligne Chambéry/Villenave.	1	Les services communautaires travaillent actuellement avec le nouveau délégataire (Kéolis) sur le réseau de transport qui sera mis en service au cours du 1 <sup>er</sup> trimestre 2010. Cette remarque sera intégrée à cette réflexion.
Demande d'une augmentation de la fréquence des lignes 41, 42, 43 et 80 (1 bus toutes les 15').	6	Cette demande sera étudiée dans le cadre de la réorganisation du réseau de bus prévue début 2010.

<p>Demande d'une liaison simplifiée entre Gradignan et Nansouty.</p> <p>Demande une augmentation de l'offre sur la route de Pessac.</p> <p>Demande que la ligne 40 desserve la Croix de Monjous.</p>	3	<p>Cette demande sera étudiée dans le cadre de la réorganisation du réseau de bus prévue début 2010.</p> <p>L'amélioration de la desserte existante sera étudiée en parallèle des études menées sur la desserte en TCSP.</p>
<b>Demandes de nouvelles dessertes bus</b>		
<p>Demande d'une navette aéroport / gare de Pessac / gare St Jean.</p>	1	<p>Les services communautaires travaillent actuellement avec le nouveau délégataire (Kéolis) sur le réseau de transport qui sera mis en service au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2010. Cette remarque sera intégrée à cette réflexion.</p>
<p>Demande de prévoir un bus rapide en service jusqu'à 22 h, assurant la liaison Gradignan / gare de Pessac (à 6 mn de St Jean)</p>	1	<p>Les services communautaires travaillent actuellement avec le nouveau délégataire (Kéolis) sur le réseau de transport qui sera mis en service au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2010. Cette remarque sera intégrée à cette réflexion.</p>
<p>Demande qu'une liaison entre Gradignan et la gare St Jean soit réalisée en attendant la réouverture de la gare de la Médoquine.</p> <p>Demande liaison Gradignan / Bordeaux centre par gare St Jean.</p>	6	<p>Les services communautaires travaillent actuellement avec le nouveau délégataire (Kéolis) sur le réseau de transport qui sera mis en service au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2010. Cette remarque sera intégrée à cette réflexion.</p>
<p>Dans les 2 ans qui viennent ne peut-on pas mettre en service une ligne de bus permettant d'accéder à la ligne C à Bègles pour aller à la gare St Jean ?</p> <p>Demande que les quartiers de Malartic et Thouars soit rattachés à Villenave d'Ornon pour relier plus vite la gare St Jean.</p>	5	<p>Les services communautaires travaillent actuellement avec le nouveau délégataire (Kéolis) sur le réseau de transport qui sera mis en service au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2010. Cette remarque sera intégrée à cette réflexion.</p>
<p>Demande de dessertes complémentaires pour desservir les quartiers éloignés du tracé TCSP de Thouars, Malartic et Canéjan.</p>	1	<p>La création de nouvelles lignes de TCSP induit systématiquement une réorganisation des lignes de bus du secteur. Cette demande pourra donc être examinée dans ce cadre et dépendra du tracé qui sera retenu.</p>
<p>Demande de liaisons entre Gradignan et l'aéroport.</p>	1	<p>Les services communautaires travaillent actuellement avec le nouveau délégataire (Kéolis) sur le réseau de transport qui sera mis en service au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2010. Cette remarque sera intégrée à cette réflexion.</p>
<p>Demande une seule ligne cadencée toutes les 10' entre le quartier du stade d'Ornon et la ligne A du tramway (Unitec, Bougnard ou Peixotto)</p> <p>Demande une liaison bus entre et Peixoto avec arrêt sur l'avenue (carrefour av. / rue des Morilles).</p>	6	<p>Cette demande sera étudiée dans le cadre de la réorganisation du réseau de bus prévue début 2010.</p>
<p>Demande d'une extension de la ligne 42 jusqu'au centre ville de Bordeaux pour soulager la ligne B du tramway qui est continuellement saturée.</p> <p>Demande d'une desserte supplémentaire en bus entre « Unitec » et Bordeaux afin de soulager la ligne B du tramway</p>	1	<p>La CUB réfléchit actuellement aux différentes possibilités de répondre au problème de saturation des lignes de tramway (hypothèse d'augmentation de l'offre, de desserte bus en parallèle...).</p>

Demande de création d'une ligne de bus « campus – Victoire - Gare St Jean » avec circulation partielle en site propre afin de réduire la saturation de la ligne B	1	Les services communautaires travaillent actuellement avec le nouveau délégataire (Kéolis) sur le réseau de transport qui sera mis en service au cours du 1 <sup>er</sup> trimestre 2010. Cette remarque sera intégrée à cette réflexion.
Proposition d'améliorer la desserte du Nord Est de Gradignan en prolongeant la ligne 40 au-delà de la rocade vers la Tannerie et Malartic (terminus des bus 41 et 80)	1	Les services communautaires travaillent actuellement avec le nouveau délégataire (Kéolis) sur le réseau de transport qui sera mis en service au cours du 1 <sup>er</sup> trimestre 2010. Cette remarque sera intégrée à cette réflexion.
Demande que la ligne 40 desserve « La Tannerie » afin de desservir les quartiers de Bourdillat, Chouiney et Bénédictines et permettre aux habitants de se rendre à la barrière de Toulouse et à la gare St Jean.	1	Les services communautaires travaillent actuellement avec le nouveau délégataire (Keolis) sur le réseau de transport qui sera mis en service au cours du 1 <sup>er</sup> trimestre 2010. Cette remarque sera intégrée à cette réflexion.
Demande d'une amélioration de la desserte bus Est-Ouest.	1	Les services communautaires travaillent actuellement avec le nouveau délégataire (Keolis) sur le réseau de transport qui sera mis en service au cours du 1 <sup>er</sup> trimestre 2010. Cette remarque sera intégrée à cette réflexion.
<b>Observations diverses</b>		
Demande de navettes électriques pour « irriguer » les quartiers.	1	Cette observation pourra être examinée, toutefois, l'autonomie et les capacités de ces navettes étant très limitées, elles ne peuvent être mises en place que dans des centres urbains.
Demande du prolongement de la ligne 42 jusqu'au parc relais du Pontet et de réalisation d'aménagement de la voirie en Faveur des TC.	1	Le parc relais ne pourra être réalisée que lorsque le projet de TCSP sera retenu. Il ne s'agira donc plus d'étendre la ligne 42 mais de réaliser la nouvelle ligne de TCSP (en tramway ou BHNS ou bus classique).
Demande une amélioration du fonctionnement et de l'accueil à « Peixoto » (abris, bancs...)	1	Cette demande sera étudiée dans le cadre de la réorganisation du réseau de bus prévue début 2010.
Demande une restructuration du réseau de bus concomitante de la mise en service du tramway (phase 3)	1	La mise en service d'une ligne de TCSP impliquera une restructuration du réseau de bus sur l'ensemble du secteur.
Demande de ne pas renouveler le contrat de Veolia considéré comme peu compétent	1	Le renouvellement de la délégation du service public est l'occasion d'exiger un renforcement de la qualité du service.
Demande d'ajouter des distributeurs de titres de transport à la gare Saint Jean.	1	Cette demande sera examinée par les services communautaires.
Demande de sanitaires à la station « Peixoto ».	1	Cette demande sera examinée par les services communautaires.
Problème de saturation de la ligne B du tramway.	3	La CUB réfléchit actuellement aux meilleurs moyens d'améliorer les problèmes de saturation des lignes de tramway, notamment en améliorant la régularité de passage des tramway pour éviter l'afflux massif de voyageurs.
Demande d'amélioration de la desserte en TC des sites hospitaliers et réduction des distances entre les points d'arrêts et l'hôpital.	1	La création de cette nouvelle liaison en TCSP, et quel que soit l'itinéraire retenu, contribuera à améliorer la desserte des sites hospitaliers de Pellegrin et Charles Perrens.
Demande d'un arrêt de bus sur la rue et interrogation sur l'arrivée éventuelle d'un tramway dans cette rue.	1	Cette demande sera étudiée dans le cadre de la réorganisation du réseau de bus prévue début 2010.

Demande que le réseau de bus soit revu et adapté car, à part la ligne 42, le réseau n'est pas satisfaisant.	1	Les services communautaires travaillent actuellement avec le nouveau délégataire (Keolis) sur le réseau de transport qui sera mis en service au cours du 1 <sup>er</sup> trimestre 2010. Cette remarque sera intégrée à cette réflexion.
Demande d'un habitant de Malartic, de maintenir le réseau de bus avec les mêmes fréquences jusqu'au réseau tram.	1	Les services communautaires travaillent actuellement avec le nouveau délégataire (Keolis) sur le réseau de transport qui sera mis en service au cours du 1 <sup>er</sup> trimestre 2010. Cette remarque sera intégrée à cette réflexion.

### Les propositions

Observations	Nombre	Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage
<b>Les variantes de tracés</b>		
Un compromis tracé 2 – tracé 3 avec un tronçon Thouars / par un nouveau pont est-il envisageable ?	4	Cette proposition pourra être étudiée dans le cadre des études préliminaires qui seront menées ultérieurement.
Proposition de variante d'itinéraire au niveau de Fernand Lataste, en faisant un crochet vers la maison de la nature puis rejoindre la médiathèque.	1	Cette hypothèse pourra être étudiée dans le cadre des études préliminaires qui seront menées ultérieurement.
Proposition de variante du tracé 2 par l'ex N10 jusqu'au cimetière, puis devant le collège et par la forêt jusqu'à la mairie.	1	Cette hypothèse pourra être étudiée dans le cadre des études préliminaires qui seront menées ultérieurement.
Proposition d'étudier une synthèse de deux tracés avec une voie montante (via Talence par tracé 2) et une voie descendante par l'échangeur 17 (tracé 1).	1	Cette proposition pourra être étudiée dans le cadre des études préliminaires qui seront menées ultérieurement. Toutefois, les voies dissociées sont à éviter dans la mesure où elles altèrent la lisibilité du tracé et compliquent l'exploitation de la ligne.
<b>Observations diverses</b>		
Proposition de réaliser une voie de tramway doublée d'une voie cyclable avec stationnement vélos à chaque arrêt en plus des vélos en libre service.	1	Cette proposition pourra être étudiée dans le cadre des études préliminaires qui seront menées ultérieurement.
Proposition de mettre en service des navettes électriques pour connecter les quartiers éloignés de la future ligne de tramway.  Poursuivre l'effort d'aménagement cyclables permettant des déplacements sécurisés et alternatifs à la voiture.	1	Cette observation pourra être examinée, toutefois, l'autonomie et les capacités de ces navettes étant très limitées, elles ne peuvent être mises en place que dans des centres urbains. A l'occasion des réaménagements de voirie, les services communautaires étudient et mettent en œuvre les aménagements cyclables.
Proposition de réouverture de la passerelle piétonne vers Unitec.	1	Hypothèse à étudier dans le cadre des études préliminaires qui seront menées ultérieurement.
Proposition d'utiliser la ligne SNCF de ceinture comme ligne transversale qui permettrait de diminuer les coûts d'investissement de nouvelles infrastructures.  Hypothèse de faire rouler le tramway sur les voies ferroviaires.	2	L'hypothèse d'une optimisation de la voie de ceinture ferroviaire est une des préoccupations des services communautaires ainsi que du Conseil Régional.  Or, cette hypothèse induit des coûts de remise en état des infrastructures particulièrement élevés qui n'ont à ce jour pas trouvé de financements.  Cette hypothèse n'est toutefois pas définitivement écartée.
Proposition d'utiliser la gare de la Médoquine actuellement inexploitée (aucun	1	L'hypothèse d'une optimisation de la voie de ceinture ferroviaire est une des préoccupations des services



<p>train ne s'y arrête) pour desservir Bordeaux 1 et 2 (moins de 100 m), et idéale pour accéder au CHU, à C. Perrens et au stade municipal. Elle est située à la bifurcation de 2 lignes SNCF : BX vers Arcachon, Mont de Marsan, Bayonne et la ligne dite de ceinture vers Arlac, Caudéran, Ravesie, Le Bouscat, Blanquefort, Pauillac et Lesparre.</p> <p>Les travaux pourraient être réalisés en moins d'un an pour une mise en service dans 2 ou 3 ans (coût inférieur à de nombreux aménagements routiers). Ce pôle soulagerait la ligne B du tramway.</p>		<p>communautaires ainsi que du Conseil Régional.</p> <p>Or, cette hypothèse induit des coûts de remise en état des infrastructures particulièrement élevés qui n'ont à ce jour pas trouvé de financements. Cette hypothèse n'est toutefois pas définitivement écartée.</p> <p>Concernant la gare, sa remise en activité dépend des décisions du Conseil Régional.</p>
<p>Proposition d'étudier un tram-train sur la ligne Médoquine / Ravesies qui permettrait de relier les voyageurs aux tramway ligne A (Arlac) et à la ligne C (Ravesies) : moindre coût et plus rapide en délai que la gare de Pessac.</p>	1	<p>L'hypothèse d'une optimisation de la voie de ceinture ferroviaire est une des préoccupations des services communautaires ainsi que du Conseil Régional.</p> <p>Or, cette hypothèse induit des coûts de remise en état des infrastructures particulièrement élevés qui n'ont à ce jour pas trouvé de financements.</p> <p>Cette hypothèse n'est toutefois pas définitivement écartée.</p>
<p>Propose que la collectivité réalise 100 à 150 km de tramway sur l'agglomération à l'horizon 2020-2025.</p> <p>Demande l'ouverture de nouveaux tronçons de tramway avant 2013</p>	1	<p>La CUB programme les réalisations d'infrastructures de transport en fonction des besoins recensés et des capacités financières de la collectivité.</p>
<p>Demande d'une étude fine sur la mobilité concernant en particulier les besoins de déplacement des scolaires et des salariés.</p>	1	<p>Une enquête dite « ménage » recensant les besoins de déplacement de la population sur l'ensemble de l'agglomération sera disponible fin 2009.</p>
<p>Demande d'une grande enquête « Origines / destinations » pour identifier et répondre aux besoins</p>	1	<p>Une enquête « Origines/Destinations » a été menée en 2008. Les conclusions ont été utilisées dans le cadre de la réflexion sur les liaisons en TCSP à développer.</p>
<p>Proposition de prolonger la ligne St Jean / Bègles / Villenave jusqu'à Gradignan en rejoignant Cayac.</p>	1	<p>Cette demande dépasse le cadre d'étude fixée par la délibération du 27 avril 2007. Toutefois, des études ultérieures pourront aborder cette question.</p> <p>Le prolongement excessif des lignes de tramway peut cependant s'avérer pénalisant en termes de fonctionnement de la ligne et peu attractif en termes de temps de parcours.</p>
<p>Proposition d'un renforcement de la liaison bus/tramway depuis les quartiers ouest et nord-ouest (Lange, Eurofac, 3 tours) par la route de Canéjan et le domaine universitaire.</p>	4	<p>Cette proposition sera regardée dans le cadre des réflexions sur la restructuration du réseau de bus.</p>
<p>Pourquoi ne pas développer des lignes de TCSP de banlieue à banlieue ?</p> <p>Par exemple, création d'un TCSP sur une voie de la rocade.</p>	3	<p>La création d'une voie dédiée aux transports en commun sur la rocade a déjà été envisagée par les services communautaires. Or, elle suppose un accord du maître d'ouvrage de la rocade (l'Etat) ainsi que des solutions pour gérer le trafic automobile.</p> <p>Cette hypothèse n'est toutefois pas écartée et des solutions pour répondre aux besoins de dessertes</p>

		périphériques sont menées. Cette étude de liaison entre les 2 lignes de tramway en est une illustration.
Proposition d'un tracé commun jusqu'au « Creps », puis itinéraire S1 pour desservir Raba et Thouars puis création d'une traversée sur la rocade à hauteur de la ZA Bénédictines puis desserte quartier, puis itinéraire S2.	1	Cet itinéraire pourra être étudié dans le cadre des études préliminaires qui seront menées ultérieurement.
Proposition de conserver la base du scénario 1 en déviant par chemin des Maures pour rejoindre av. Général de Gaulle puis par rue de Chouiney, rue de la Croix de Monjous et rue de Moulineau. Tracé plus long mais qui répond à 90% aux objectifs de desserte de l'étude.	1	Cette proposition pourra être examinée dans le cadre des études ultérieures, or, si elle présente un avantage indéniable en terme de desserte, elle présente l'inconvénient de proposer un tracé tortueux et long en terme de temps de parcours.
Proposition de partir du tracé 1 par Thouars puis par chemin des Maures, av de Gaulle et terminus face au cimetière car il n'est pas rentable de prolonger la ligne jusqu'au centre de Gradignan.  Desserte de Malartic et Beausoleil par des lignes de bus.	1	Le TCSP pourrait effectivement achever son itinéraire au niveau du cimetière, or il paraît intéressant de poursuivre la desserte pour desservir le centre ville de Gradignan et d'inciter au report modal en créant un parc relais en amont afin de limiter ainsi le flux d'automobile sur la RN10.
Proposition de créer un pôle d'échanges intermodal à la gare de la Médoquine (désaturation ligne B du tram, gains de temps parcours, desserte gare St Jean).  Dans un 1 <sup>er</sup> temps, arrêt des trains, puis création tram train.	1	L'aménagement de la liaison entre le TCSP et la gare de la Médoquine sera étudié en détail dans el cadre des études préliminaires ultérieures.  Quant au développement de l'offre ferroviaire sur la voie de ceinture, il dépend des décisions du Conseil Régional.

### 5.4.3. Conclusion

#### Le choix du tracé

Le choix du tracé sur ce secteur génère de nombreux débats et des avis très différents. Ainsi, les habitants de Talence plaident majoritairement en Faveur du scénario 1 (desserte de Thouars) alors que la majorité des habitants de Gradignan souhaite privilégier le tracé le plus direct (scénario 2).

Toutefois, un certain nombre de demandes de Gradignanais réclame la desserte du quartier de Malartic par le TCSP, d'autres s'opposent à la desserte du quartier de Laurenzane et certains commerçants du quartier s'inquiètent de la pérennité de leur activité.

L'hypothèse d'un itinéraire intermédiaire entre les deux scénarios a été demandée. Toutefois, elle génère des réactions de certains habitants qui considèrent que le coût d'un nouveau franchissement de la rocade serait excessif.

- ⇒ *Afin de répondre aux différentes demandes de tracés complémentaires, un tracé alternatif desservant à la fois le quartier de Thouars tout en ne s'éloignant pas trop du cours du Général de Gaulle pourra être étudié et approfondi dans le cadre des études ultérieures.*
- ⇒ *Les demandes de liaisons avec les principaux équipements de l'agglomération pourront être traitées dans le cadre de la restructuration du réseau de bus.*

#### Le choix du mode

Le choix du mode de transport n'est pas clairement défini par les talençais, toutefois de nombreuses observations se prononcent en Faveur du tramway sur Gradignan.

La réalisation d'un parc relais en entrée d'agglomération est demandée.

### **Le financement du projet**

Quelques remarques ont été formulées concernant les impacts financiers du projet : interrogation sur le mode de financement des projets de TCSP (taxe professionnelle, subventions, usagers), crainte d'une augmentation des tarifs du transport public.

- ⇒ *Un premier niveau d'estimation du coût financier des différents scénarios est proposé dans l'étude, toutefois, ces estimations devront être affinées en fonction des choix qui seront retenus. D'autre part, aucun crédit n'étant à ce jour inscrit pour le financement de ces projets de desserte, les arbitrages concernant les phases de réalisation dépendront des capacités financières ainsi que des subventions dont pourra bénéficier la collectivité.*

### **L'amélioration de la desserte en bus**

Un certain nombre d'observations réclame une amélioration de la desserte en transport en commun : amélioration du fonctionnement du tramway, augmentation du nombre d'arrêts, augmentation de la fréquence des lignes 41 et 80, prolongement de la ligne 40 jusqu'au quartier Croix de Monjous, amélioration de l'accessibilité des bus.

De nombreuses demandes de liaisons en transports en commun entre Gradignan et la gare St Jean ont également été exprimées, certains souhaitant réhabiliter la gare de la Médoquine et la voie de ceinture ferroviaire, d'autres privilégiant le rabattement sur Villenave d'Ornon et le futur terminus de la ligne C du tramway.

Des demandes de liaisons en transport en commun avec le quartier de Nansouty, l'aéroport, Villenave d'Ornon ou Léognan sont en outre exprimées.

Enfin, une augmentation de l'offre de bus du soir est souhaitée.

- ⇒ *La mise en œuvre à compter de février 2010 du nouveau réseau TBC (Keolis) permettra de répondre en partie à ces demandes et d'étudier celles qui ne trouveraient pas de réponses immédiates.*

## 5.5. Le secteur «Mérignac»

### Le projet de desserte en TCSP

#### 5.5.1. Synthèse quantitative

##### ➤ Réunions publiques

La 1<sup>ère</sup> réunion publique a eu lieu le samedi 21 juin 2008 à 10h à la maison des associations à Mérignac. Elle a réuni environ 70 personnes. Une vingtaine de personnes se sont exprimées en réunion.

Une deuxième réunion publique de présentation des éléments de diagnostic sur la liaison « Mérignac Quatre Chemins – zone aéroportuaire » a eu lieu vendredi 6 février à 18h30. Elle a réuni environ centaine de personnes.

Enfin, une dernière réunion a été organisée afin de présenter les résultats de l'analyse le mardi 26 mai 2009 à 18h à la maison des associations de Mérignac. Cette réunion a réuni environ 35 personnes.

##### ➤ Les registres

4 observations concernant la desserte de la zone aéroportuaire ont été inscrites dans le registre déposé à la mairie de Mérignac.

##### ➤ Les contributions par voie électronique

2 contributions par voie électronique n'ont été inscrites sur le site de la concertation de la CUB.

##### ➤ Les courriers

4 courriers ont été adressés, dans le cadre de la concertation, à Monsieur le Maire de Mérignac dont 1 ne mentionne pas le projet de desserte en TCSP de la zone aéroportuaire, les 2 autres faisant référence à l'extension du tramway et à l'amélioration du réseau de bus.

1 courrier a été adressé au Président de la Cub par un habitant de Gradignan au sujet de la desserte en TCSP de l'aéroport de Mérignac.

#### 5.5.2. Synthèse thématique

##### ➤ Les observations émises en réunion publique

### Avis général sur le projet

Observations	Nombre	Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage
Demande d'une extension de la ligne A du tramway jusqu'à l'aéroport de Mérignac afin de limiter les flux automobile dans ce secteur.	1	Cette hypothèse a été étudiée par le bureau d'étude en charge de l'analyse.
Dans l'hypothèse d'une extension tramway de la ligne A vers l'aéroport (fourche), il faudra veiller à bien gérer les flux sur le	1	En terme d'exploitation, il est très difficile de faire coïncider les passages des tramways aux carrefours dans la mesure où il faudrait caler leur horaire de

carrefour des 4 chemins (tramway, vélos, VP...).		passage à la minute près, ce qui sur l'ensemble de la journée, est impossible.
Dans le cas où des expropriations seraient nécessaires, les riverains seront-ils dédommagés.	1	Oui mais dans le cas de l'extension vers Mérignac, le recours à des expropriations ne sera peut-être pas nécessaire compte tenu de la largeur des emprises et du nombre restreint d'habitations.
Demande de précision sur la connexion entre la future ligne de TCSP et le tramway (ligne A).	1	Les points de terminus de la future ligne de TCSP ne sont pas définitifs à ce stade de l'étude et dépendront du choix du système de transport.
Les coûts d'exploitation des différentes hypothèses seront-ils pris en compte dans l'arbitrage final ?		Les coûts d'exploitation des différents modes font partie des points définis dans l'étude et des critères de décision.
Préférence pour la desserte du centre commercial considérée comme plus importante que celle de l'aéroport.  Souhait du prolongement de la ligne vers St Jean d'Illac	1	Hors périmètre d'études.
L'arrivée de la LGV ne va-t-elle pas faire chuter le trafic de l'aéroport et remettre en question une desserte structurante en TCSP de cet équipement ?	1	La diminution du trafic aérien national devrait être largement compensée par la création d'un nouveau terminal dédié au trafic « low-cost ». Le nombre de voyageurs devrait donc à terme être plus important.
Demande d'une meilleure desserte de l'aéroport pour les mérignacais	1	L'étude menée a été limitée (conformément à la délibération de la CUB du 27 avril 2007) au secteur situé entre le carrefour des 4 chemins et l'aéroport. Toutefois, dans l'hypothèse du choix d'un BHNS la ligne de TCSP dépassera ce cadre géographique et pourra tout à fait desservir le centre de Mérignac.
Quel sera le temps de parcours entre l'aéroport et la connexion avec le tramway	1	Environ 8 minutes.
Sera-t-il possible de transformer le BHNS en tramway ? Quel impact en termes d'insertion sur le site de l'aéroport ?	1	Il est effectivement possible de transformer un BHNS en tramway, en particulier si cette hypothèse est prise en compte dès le début. En terme d'insertion, les emprises sont à peu près les mêmes mais la configuration est différente dans la mesure où le tramway ne nécessite pas de boucle de retournement en terminus.

### **Les demandes relatives au réseau actuel**

<b>Observations</b>	<b>Nombre</b>	<b>Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage</b>
Problème de desserte de Cofinoga si suppression de la ligne 49.	1	Cette proposition sera regardée dans le cadre des réflexions sur la restructuration du réseau de bus.
Demande de contrôles sur la ligne 49 car fréquentation supérieure aux données statistiques.	1	-
Temps de trajet trop long en bus.		L'amélioration des temps de parcours sera un des éléments de la réflexion menée sur la restructuration du réseau de bus.

Actuellement, la zone d'activités économiques de l'aéroport est peu ou mal desservie	1	Les lignes 70 et 49 desservent la zone aéroportuaire mais peu de voyageurs les utilisent. Le projet de TCSP entre le carrefour des 4 chemins et la zone aéroportuaire induira une restructuration du réseau de bus dans ce secteur.
La ligne 35 entre Talence et Eysines ne dessert pas la route de Pauillac	1	La ligne 56 dessert la route de Pauillac et est en correspondance avec la ligne 35 à « Eysines centre ».
Les liaisons radiales en bus se dégradent et il faudrait les améliorer (ex. rabattement et amélioration de la ligne de chemin de fer de ceinture).	1	Les financements permettant de remettre en état la voie de ceinture ferroviaire sont à ce jour insuffisants, toutefois, des points de connexion entre le tramway et les TER existent à différents endroits de l'agglomération.
Depuis la restructuration du réseau de bus (2 <sup>ème</sup> phase du tram), la ligne 73 ne dessert plus les quartiers au sud de l'avenue de l'Yser.	1	La restructuration du réseau a été menée en fonction de la fréquentation. Si des ajustements sont à effectuer, il faut expliquer les dysfonctionnements en écrivant à la CUB ou à TBC.
La ligne 49 n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite.	1	La loi impose de mettre en accessibilité les lignes de bus d'ici 2015. La priorité est fixée pour les lignes structurantes.
Le quartier de la rue Henri Vignau n'est pas desservi par les bus.	1	Les lignes 49, 50 et 70 passent aux extrémités de la rue. Sur l'agglomération, 95% des habitants sont situés à moins de 400m d'un arrêt de bus.
Peut-on mettre en circulation des navettes pour desservir les quartiers mal desservis par les bus ?	1	Des réflexions sont en cours mais la mise en service de navettes est souvent coûteuse pour la collectivité et difficile à exploiter pour le gestionnaire.
La tarification restera-t-elle unique ou deviendra-t-elle zonale ?	1	Dans le cas des trajets supérieurs à 1h, la CUB réfléchit à de nouvelles solutions.  Dès à présent, des accords entre collectivités ont permis de mettre en place des tarifications combinées (Train / TBC « Modalis », Cars / TBC ).

### Les propositions

Observations	Nombre	Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage
Proposition d'un tracé reliant « Fontaine d'Arlac » à la zone de l'aéroport transitant par l'avenue F. Mitterrand, l'avenue du Souvenir, franchissant la rocade et remontant vers le nord pour rejoindre l'avenue R. Garros.	1	Ce tracé sort du cadre géographique déterminé par le schéma d'amélioration de la desserte en transport en commun du 27 avril 2007.
Proposition de développer une ligne de bus reliant les zones d'activités de Pessac Bersol à la zone aéroportuaire.	1	Cette demande dépasse le cadre géographique défini par la délibération cadre du 27 avril 2007 et n'a donc pas été étudiée dans le cadre de ces études.
Proposition de modifier le tracé S3 en rejoignant l'avenue Kennedy via la rue Matosinos.	1	Le scénario 3 a été proposé à l'issue du diagnostic et n'a pas été retenu dans la mesure où il présentait un temps de parcours et des investissements supérieurs aux 2 autres scénarios et où il n'apportait pas de réels

Proposition de ne pas franchir la rocade et d'assurer une connexion avec la gare TER d'Arlac.  Préférence pour le mode « bus classique »		gains en terme de desserte et de fréquentation.  L'ouverture de la gare TER d'Arlac est envisagée en septembre 2010 et, dans l'hypothèse du choix du BHNS, pourra être desservie (à partir de 2014) par la nouvelle ligne de TCSP.
La boucle au carrefour des 4 chemins pourrait transiter par l'avenue de la Somme et la rue G. Flaubert.	1	L'utilisation de ces deux voies fait partie des hypothèses permettant le retournement du BHNS.
Demande qu'une étude de desserte de l'aéroport par la ligne A soit lancée.	1	Cette demande a été examinée dans le cadre de la présente étude.

➤ Les observations écrites (courriers – registres – mails)

### Avis général sur le projet

Observations	Nombre	Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage
Préférence pour le choix du tracé desservant les quartiers d'habitation (tracé N1) plutôt que la zone d'activité de l'aéroport (tracé M1).	1	Les tracés M1 et N1 étudiés dans le cadre des études menées par le groupement Systra –Erea –Ingérop entre 2003 et 2005 ne correspondent plus exactement à ceux étudiés aujourd'hui, en particulier dans le cas de la desserte de l'aéroport.  De plus, la CUB envisage pour l'instant de réaliser à plus ou moins long terme les deux dessertes, celle de la Cité des Pins (en tramway) et celle de l'aéroport (mode de TCSP à définir) entre le carrefour des 4 chemins et la zone aéroportuaire.
Reproche à la CUB une information trop tardive sur la présence de registres en mairie.	1	Les communications officielles ont été réalisées dès l'ouverture de la concertation et se sont déroulées tout au long de la procédure via la presse locale et les sites internet.
Demande d'une liaison en tram-train en direction de la zone industrielle et de l'aéroport.	1	Cette proposition est intéressante mais soulève de réelles difficultés en terme d'utilisation des infrastructures ferroviaires et de signalisation spécifique au transport. De plus, le choix du tram-train s'avère nettement plus coûteux que celui d'un tramway.
Demande d'une étude de faisabilité d'un TCSP qui relierait la gare d'Arlac à l'aéroport afin de permettre une liaison depuis la gare St Jean en tramway.	1	L'ouverture de la gare TER d'Arlac est envisagée en septembre 2010 et, dans l'hypothèse du choix du BHNS, pourra être desservie (à partir de 2014) par la nouvelle ligne de TCSP.
La desserte de la zone aéroportuaire par le tramway est une priorité absolue. Elle doit permettre la jonction des lignes A et B et ainsi réaliser le 1 <sup>er</sup> bouclage du réseau.  Elle doit relier les pôles majeurs (universités, CHU, gares TER et TGV...) avec l'aéroport.  <b>Tracés à retenir :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>. tronc commun de départ avec son raccordement en fourche</li> <li>. Franchissement de la rocade</li> </ul>		Ce tracé a été étudié par le bureau d'étude en charge de l'analyse (tracé 2). A ce stade des études, aucun choix de tracé n'a été fait.

. Passage par Cassin		
Défavorable au projet de tramway entre Pessac et l'aéroport mais demande d'une liaison bus entre Gare de l'Alouette et l'aéroport en desservant la ZA de Mérignac (hors rocade).	1	Cette demande dépasse le cadre géographique défini par la délibération cadre du 27 avril 2007 et n'a donc pas été étudiée dans le cadre de ces études. Cette liaison pourra toutefois être envisagée dans le cadre de la restructuration du réseau de bus.

### **Les demandes relatives au réseau actuel**

<b>Observations</b>	<b>Nombre</b>	<b>Argumentaire de la maîtrise d'ouvrage</b>
Demande d'une amélioration du réseau de bus sur Mérignac : meilleures fréquences, création de couloirs de bus, priorités aux feux, mise en place d'abris voyageurs avec parking vélos.	1	Les difficultés et dysfonctionnement du réseau de bus sont étudiées tous les 6 mois par les services techniques afin d'apporter les solutions les plus appropriées.  Ces éléments seront analysés.

#### 5.5.3. Conclusion

##### **Le choix du tracé**

Le choix du tracé soulève quelques remarques, notamment concernant les possibilités de relier l'aéroport au secteur de « Fontaine d'Arlac » qui permettrait d'assurer une liaison avec le TER et le tramway (ligne A). L'amélioration de la liaison entre Mérignac centre et l'aéroport a également été demandée.

Les observations relatives aux trois itinéraires proposés par le bureau d'étude concernent essentiellement la question de desservir ou non la zone commerciale de Mérignac Soleil (S3).

- ⇒ *Concernant la desserte d'Arlac, cette demande n'a pu être prise en compte dans la mesure où elle dépasse le secteur d'étude défini dans la délibération du Conseil de Communauté du 27 avril 2007. Toutefois, dans l'hypothèse du choix du mode « BHNS » un prolongement de la ligne au-delà des Quatre Chemins (vers Arlac ou vers Mérignac centre) pourra être étudié afin d'améliorer les points de connexion.*

##### **Le choix du mode**

Le choix du mode n'a pas suscité de nombreuses remarques. Toutefois, deux demandes d'exploitation en fourche de la ligne A ont été exprimées.

- ⇒ *le choix du mode n'a pas été arrêté toutefois l'hypothèse d'une exploitation en fourche de la ligne A réduirait, de façon plus ou moins importante selon le type d'exploitation retenu, le niveau d'offre actuellement proposé sur Mérignac centre.*

##### **L'amélioration de la desserte en bus**

Un certain nombre d'observations plaident en Faveur d'une amélioration de la desserte des zones d'activités économiques de Mérignac et d'une amélioration des échanges avec la voie de ceinture ferroviaire afin de permettre une meilleure liaison entre l'aéroport et la gare St Jean.

- ⇒ *La mise en œuvre à compter de février 2010 du nouveau réseau TBC (Keolis) permettra de répondre en partie à ces demandes et d'étudier celles qui ne trouveraient pas de réponses immédiates.*