	<b>EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE</b>	<i>Délibération</i>
	<b>Séance publique du 24 janvier 2020</b>	<b>N° 2020-21</b>

Convocation du 17 janvier 2020

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

**ETAIENT PRESENTS :**

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

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

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

**EXCUSE(S) :**


Mme Marie-Christine BOUTHEAU.

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

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

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

**LA SEANCE EST OUVERTE**

	<b>Conseil du 24 janvier 2020</b>	<i><b>Délibération</b></i>
	Direction Tramway / SDODM / Grandes infrastructures  <b>Service grands projets de transports</b>	<b>N° 2020-21</b>

---

**Communes de Bègles, Bordeaux, Gradignan, Pessac, Talence et Villenave d'Ornon  
Amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la  
création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) - Arrêt du bilan de la  
concertation - Information - Approbation**

---

Monsieur Michel LABARDIN présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

**RAPPEL DU PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION**

**Contexte du projet**

Les communes de Bordeaux, Gradignan, Talence, Villenave d'Ornon et Bègles portent, sur leur territoire, des enjeux de premier ordre à l'échelle métropolitaine. Le secteur traversé est composé d'un important bassin universitaire et d'écoles supérieures en forte croissance, ainsi que de plusieurs pôles d'emplois et d'habitats majeurs. Le territoire comporte en outre deux quartiers ciblés politique de la ville représentant une population cumulée d'environ 5 000 habitants. Le quartier de Thouars fait également l'objet d'un projet de requalification en cours de réalisation.

En complément, ces communes constituent la porte d'accès sud à l'agglomération bordelaise, notamment pour les habitants de la Communauté de communes de Montesquieu. La demande de déplacement de ces territoires vers et depuis le centre de l'agglomération et le campus est forte. Or, aujourd'hui, la mobilité dans l'ensemble du secteur est entravée par la situation du réseau routier. La qualité de vie des riverains et des habitants en pâtit.

Pour répondre à ces défis de mobilité, le Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM), approuvé par le Conseil métropolitain lors de sa séance du 22 janvier 2016, préconisait l'étude d'une liaison Gradignan – Talence – Bordeaux – Cenon. Or des études menées à un niveau plus avancé ont démontré la grande difficulté à intégrer sur les boulevards un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) structurant, que ce soit un tramway ou un Bus à haut niveau de service (BHNS). Les conséquences seraient en effet lourdes sur la circulation, avec une augmentation forte de la congestion due à un rétrécissement à une seule voie de circulation pour les véhicules légers. En termes d'insertion, un tel projet nécessiterait en outre de couper de nombreux arbres, de supprimer un nombre significatif de places de stationnement et de se contenter d'aménagements peu qualitatifs pour les modes doux, non cohérents avec les ambitions très élevées de la Métropole en la matière. La poursuite de ce projet ne semble donc plus possible sous la forme initialement prévue.

Pour autant, le renforcement du maillage territorial du réseau structurant de transport, et l'amélioration de la desserte du campus et du secteur sud-ouest de l'agglomération restent des enjeux de mobilité prioritaires pour la métropole. Ce territoire doit nécessairement être doté d'une offre complémentaire et efficace de transports publics structurants, facilitant l'accès à ces centralités d'enseignement, économiques et urbaines qui, en étant reliée aux grands axes du réseau de transport en commun de l'agglomération, y compris le réseau ferroviaire régional, permet de densifier la desserte du territoire. En ce sens, le 9 novembre 2018, Bordeaux Métropole a réaffirmé son souhait de renforcer la complémentarité entre les réseaux de transport urbain et ferroviaire et en conséquence, sa demande auprès de SNCF Réseau de réouverture de la halte de la Médoquine à Talence.

C'est pour l'ensemble de ces raisons que le projet d'amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) a été présenté au public via une concertation, organisée sous l'égide des articles L103-2 et suivants du Code de l'urbanisme,

Par délibération n°2018-794 du 21 décembre 2018, le Conseil métropolitain a décidé d'ouvrir une concertation relative à ce projet, d'en fixer les modalités et d'arrêter les objectifs du projet, conformément aux dispositions de l'article L.103-2 et suivants du Code de l'urbanisme sur les communes de Bordeaux, Gradignan, Pessac, Talence et Villenave d'Ornon.

Par délibération n°2019-360 du 21 juin 2019, le Conseil métropolitain a décidé, sans que cela remette en cause les objectifs du projet, d'étudier, pour tenir compte des premiers résultats de la participation du public, une ou des hypothèses d'extension vers Bègles du projet de transport en commun à haut niveau de service entre le CHU Pellegrin, Talence Thouars et Gradignan Malartic, et d'élargir en conséquence le périmètre de la concertation publique à la commune de Bègles.

## **Objectifs du projet**

Afin de répondre aux enjeux identifiés sur ce territoire métropolitain, le projet d'amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) poursuit les objectifs suivants, adoptés par la délibération n°2018-794 du 21 décembre 2018 :

- Renforcer le lien entre le CHU Pellegrin, les campus universitaires et les quartiers politique de la ville Thouars et Barthez-Malartic ;
- Interconnecter les grands réseaux structurants de transports en commun urbain (tramways A et B) pour favoriser les correspondances en dehors de l'hyper centre de Bordeaux ;
- Renforcer la complémentarité entre les réseaux de transport urbain et ferroviaire par la desserte de la halte de la Médoquine dès sa réouverture ;
- Permettre un rabattement des voitures et encourager au report modal par la création de parcs-relais à proximité des grands axes routiers, notamment pour les pendulaires empruntant la porte d'accès sud de l'agglomération tels que les habitants de la Communauté de communes de Montesquieu ;
- Rétablir ou conforter les itinéraires modes doux le long de ce projet et faciliter les déplacements de proximité vers les équipements desservis, et en particulier les équipements de commerce, de loisirs, de paysages, et les polarités des quartiers politique de la ville Thouars et Barthez-Malartic ;
- Présenter une efficacité économique et des coûts compatibles avec les capacités financières de Bordeaux Métropole tant en investissement qu'en exploitation.

## **Déroulement de la concertation**

La concertation ouverte par la délibération n°2018-794 du 21 décembre 2018 et élargie par délibération n°2019-360 du 21 juin 2019 s'est déroulée sur les communes de Bordeaux, Gradignan, Pessac et Talence du

14 mars 2019 au 3 décembre 2019, ainsi que sur la commune de Bègles à partir du 16 juillet 2019, le public ayant été informé préalablement par voie de presse et d'affichage des dates d'ouverture et de clôture.

Le présent rapport a pour objet de présenter le bilan de la concertation sur le projet d'amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS).

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

### **Projet TCHNS**

Dans le cadre du projet d'amélioration de la desserte du campus et du centre-ville de Gradignan, le projet présenté au public lors de la concertation a consisté dans la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) permettant de relier les quartiers de Talence Thouars et Gradignan Barthez- Malartic, tous les deux ciblés par une opération de rénovation urbaine dans le cadre de la Politique de la ville, à la gare de la Médoquine, aux campus (Pessac Talence Gradignan et Carreire) et au CHU Pellegrin. La commune de Pessac est également concernée par le projet en ce qu'il modifierait la desserte actuellement assurée par la Lianes 8+, à proximité de Pessac. La concertation a également été élargie à la commune de Bègles, afin d'envisager une jonction avec la Ligne C du tramway.

Le projet de liaison TCHNS a été présenté au public selon plusieurs alternatives de tracé (tracé 1, 2, 3 et 4) et de mode (BHNS et tramway), au travers de 10 partis d'aménagement différents.

Un ou plusieurs parcs-relais sont envisagés selon les partis d'aménagement proposés pour encourager au rabattement et au report modal.

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

Au début de la concertation, 4 partis d'aménagement (partis d'aménagement T1, T2, B1 et B2) avaient été présentés au public.

Les contributions versées et les observations formulées en réunions publiques ont amené la Métropole à étudier 6 autres partis d'aménagement (partis d'aménagement B1bis, B2bis, T3, T4, B3 et B4) avec des améliorations des partis d'aménagement en mode BHNS, ainsi qu'un élargissement du périmètre de concertation pour une jonction avec la ligne C.

L'ensemble de ces études complémentaires a été versé au dossier de concertation préalablement à la 2nde série de réunions publiques afin d'enrichir la concertation, permettre le débat et améliorer le projet.

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

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

Le projet de liaison TCHNS a donc été présenté au public au travers de 10 partis d'aménagement différents : 6 partis d'aménagement reliant Pellegrin-Thouars-Malartic et 4 partis d'aménagement reliant Pellegrin-Thouars-Malartic-Ligne C.

#### ***Partis d'aménagement reliant Pellegrin-Thouars-Malartic***

##### ***Parti d'aménagement T1***

Le parti d'aménagement T1 prévoit la réalisation d'une ligne de tramway entre Hôpital Pellegrin et Château de Thouars (fréquence 15 min) associée à une ligne de bus efficace entre Malartic et Peixotto via Château de Thouars (fréquence à 15 min, en correspondance avec le tram).

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

- Longueur des lignes :
  - o Tram : 6,1 km (dont 300 m de voie unique et 1 km de voie banalisée)
  - o Bus : 6 km
- Nombre de stations :
  - o Tram : 12
  - o Bus : 12
- Fréquence : 15 min + Bus de rabattement cadencé à la même fréquence.
- Pourcentage de site propre sur la section Pellegrin-Thouars : 85% de site propre :
  - o Voie unique sur la rue de la Béchade (300 m)
  - o Voie banalisée sur la rue de la Vieille Tour (1 000 m).
- Parc-relais de 150 places en face du Château de Thouars.
- Impacts fonciers : environ 15.000 m<sup>2</sup> à acquérir sur l'ensemble du tracé et 2 bâtiments impactés.
- Impact sur la circulation routière :
  - o Impact fort sur les capacités d'écoulement de la place A. Raba-Léon et de la rue de la Béchade ;
  - o Modifications locales du plan de circulation sur les secteurs "Canolle / Bourdelle" et "Béchade" ;
  - o Modifications locales du plan de circulation rue de la Vieille Tour et contrainte sur l'accessibilité des riverains ;
  - o Impact sur les capacités d'écoulement de l'Avenue Roul ;
  - o Contrainte sur l'accessibilité automobile au Campus de Talence depuis le carrefour "Roul / Université" ;
  - o Impact limité sur les capacités d'écoulement du réseau viaire sur le secteur Libération / Rabelais / Thouars ;
  - o Sans impact significatif sur le franchissement de la rocade.
- Impact sur le stationnement :
  - o 220 places de stationnement supprimées, soit un déficit global à l'échelle de la ligne de 170 places par rapport à l'utilisation actuelle (dont 18 places sur Pompidou).
- Impact sur les circulations cyclables :
  - o Continuité cyclable sur tout le long du tracé ;
  - o Dégradation des conditions de circulation des cyclistes rue de la Béchade et rue Diderot.
- Impacts environnementaux :
  - o Impacts modérés sur la sensibilité des milieux traversés ;
  - o Impact faible à nul du point de vue acoustique et vibrations ;
  - o Bonne performance en matière d'émission de gaz à effet de serre, au regard du report modal et de la réduction du nombre de bus liée à la restructuration du réseau.
- Fréquentation sur l'extension estimée à 11 600 voyageurs par jour.
- Report modal estimé à 2 300 personnes par jour délaissant leur véhicule pour emprunter cette ligne.
- Le projet permet d'attirer 4 800 nouveaux déplacements sur le réseau de transport en commun, avec un gain de temps moyen estimé pour ces nouveaux usagers à 4 min.
- Coût d'investissement évalué à 159,9 millions d'euros, soit un ratio coût/km d'environ 26,2 M€/km.
- Bilan socio-économique monétarisé : défavorable avec une Valeur Actualisée Nette estimée à ce stade

des études à -98 millions d'euros. (Renvoi au <sup>(1)</sup> Bas de page général).

### Parti d'aménagement T2

Le parti d'aménagement T2 prévoit la réalisation d'une ligne de tramway entre Hôpital Pellegrin et Chanteloiseau (fréquence 15 min) associée à une ligne de bus efficace entre Malartic et Peixotto via Château de Thouars (fréquence à 15 min, en correspondance avec le tram).

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

- Longueur des lignes :
  - o Tram : 7,4 km (dont 500 m de voie unique et 1 km de voie banalisée)
  - o Bus : 6 km
- Nombre de stations :
  - o Tram : 14
  - o Bus : 12
- Fréquence : 15 min + bus de rabattement cadencé à la même fréquence.
- Pourcentage de site propre sur la section Pellegrin-Thouars : 85% de site propre :
  - o Voie unique sur la rue de la Béchade (300 m)
  - o Voie banalisée sur la rue de la Vieille Tour (1 000 m)
- Parc-relais de 150 places au sud de l'échangeur 17.
- Impacts fonciers : environ 15.500 m<sup>2</sup> à acquérir sur l'ensemble du tracé et 2 bâtiments impactés.
- Impact sur la circulation routière :
  - o Impact fort sur les capacités d'écoulement de la place A. Raba-Léon et de la rue de la Béchade ;
  - o Modifications locales du plan de circulation sur les secteurs "Canolle / Bourdelle" et "Béchade" ;
  - o Modifications locales du plan de circulation rue de la Vieille Tour et contrainte sur l'accessibilité des riverains ;
  - o Impact sur les capacités d'écoulement de l'avenue Roul ;
  - o Contrainte sur l'accessibilité automobile au campus de Talence depuis le carrefour "Roul / Université" ;
  - o Impact limité sur les capacités d'écoulement du réseau viaire sur le secteur Libération / Rabelais / Thouars ;
  - o Impact fort sur les capacités d'écoulement de l'avenue de Proudhon et la rue P. Neruda au niveau du franchissement de la rocade.
- Impact sur le stationnement :
  - o 230 places de stationnement supprimées, soit un déficit global à l'échelle de la ligne de 175 places par rapport à l'utilisation actuelle (dont 18 places sur Pompidou).

---

#### 1 **Bas de page général :**

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

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

- Impact sur les circulations cyclables :
  - o Continuité cyclable sur tout le long du tracé.
- Dégradation des conditions de circulation des cyclistes rue de la Béchade, rue Diderot et au niveau de l'échangeur 17.
- Impacts environnementaux :
  - o Impacts modérés sur la sensibilité des milieux traversés ;
  - o Impact faible à nul du point de vue acoustique et vibrations ;
  - o Bonne performance en matière d'émission de gaz à effet de serre, au regard du report modal et de la réduction du nombre de bus liée à la restructuration du réseau.
- Fréquentation sur l'extension estimée à 14 100 voyageurs par jour.
- Report modal estimé à 3 200 personnes par jour délaissant leur véhicule pour emprunter cette ligne.
- Le projet permet d'attirer 6 400 nouveaux déplacements sur le réseau de transport en commun, avec un gain de temps moyen estimé pour ces nouveaux usagers à 4 minutes 30 secondes.
- Coût d'investissement évalué à 187,2 millions d'euros, soit un ratio coût/km d'environ 25,3 M€/km.
- Bilan socio-économique monétarisé : défavorable avec une Valeur Actualisée Nette estimée à ce stade des études à -131 millions d'euros. (Renvoi au (1) Bas de page général).

#### Parti d'aménagement B1

Le parti d'aménagement B1 prévoit la réalisation d'une ligne de BHNS électrique entre Hôpital Pellegrin et Malartic via le Château de Thouars, à une fréquence de 10 min avec un renforcement à 5 min en heure de pointe entre Hôpital Pellegrin et Thouars.

Le parti d'aménagement B1 tel qu'il a été complété en cours de concertation se caractérise par :

- Longueur de ligne BHNS : 10,3 km (dont 3,5 km de site propre) :
- Nombre de stations BHNS : 19
- Fréquence : 10 min + renforcement à 5 min entre Pellegrin et Thouars en heure de pointe.
- Pourcentage de site propre sur la section Pellegrin-Thouars : 55% de site propre :
  - o Couloir unidirectionnel sur la rue de la Béchade (300 m) ;
  - o Site mixte sur la rue de la Vieille Tour (1 000m).
- Parc-relais de 150 places en face du Château de Thouars.
- Impacts fonciers : environ 10 000 m<sup>2</sup> à acquérir sur l'ensemble du tracé et 1 bâtiment impacté.
- Impact sur la circulation routière :
  - o Impact limité sur les capacités d'écoulement de la place A. Raba-Léon et de la rue de la Béchade ;
  - o Modifications locales du plan de circulation rue de la Vieille Tour ;
  - o Impact faible sur les capacités d'écoulement sur le secteur "Roul/Université/Arts & Métiers ;
  - o Impact limité sur les capacités d'écoulement du réseau viaire sur le secteur Libération / Rabelais / Thouars ;
  - o Sans impact significatif sur le franchissement de la rocade.
- Impact sur le stationnement :
  - o 235 places de stationnement supprimées, soit un déficit global à l'échelle de la ligne de 230 places par rapport à l'utilisation actuelle (dont 63 places sur Pompidou).

- Impact sur les circulations cyclables : continuité cyclable sur tout le long du tracé.
- Impacts environnementaux :
  - o Impacts très limités sur la sensibilité des milieux traversés ;
  - o Impact faible à nul du point de vue acoustique et vibrations ;
  - o Bonne performance en matière d'émission de gaz à effet de serre, au regard du report modal et de la réduction du nombre de bus liée à la restructuration du réseau.
- Fréquentation sur l'extension estimée à 20 000 voyageurs par jour.
- Report modal estimé à 3 900 personnes par jour délaissant leur véhicule pour emprunter cette ligne.
- Le projet permet d'attirer 7 700 nouveaux déplacements sur le réseau TC, avec un gain de temps moyen estimé pour ces nouveaux usagers à 7 minutes 20 secondes.
- Coût d'investissement évalué à 79 millions d'euros, soit un ratio coût/km d'environ 7,6 M€/km.
- Bilan socio-économique monétarisé : favorable avec une Valeur Actualisée Nette estimée à ce stade des études à +203 millions d'euros. (Renvoi au (1) Bas de page général).

### Parti d'aménagement B1bis

Le parti d'aménagement B1bis prévoit la réalisation d'une ligne de BHNS électrique entre Hôpital Pellegrin et Malartic via le Château de Thouars, à une fréquence de 10 min avec un renforcement à 5 min en heure de pointe entre Hôpital Pellegrin et Thouars, avec un pourcentage de site propre plus important.

Le parti d'aménagement B1bis tel qu'il a été complété en cours de concertation se caractérise par :

- Longueur de ligne BHNS : 10,3 km (dont 5,7 km de site propre).
- Nombre de stations BHNS : 19
- Fréquence : 10 min + renforcement à 5 min entre Pellegrin et Thouars en heure de pointe.
- Pourcentage de site propre sur la section Pellegrin-Thouars : 83% de site propre :
  - o Couloir unidirectionnel sur la rue de la Béchade (300 m) ;
  - o Site mixte sur la rue de la Vieille Tour (1 000 m).
- Parc-relais de 150 places en face du Château de Thouars.
- Impacts fonciers : environ 12 700 m<sup>2</sup> à acquérir sur l'ensemble du tracé et 1 bâtiment impacté.
- Impact sur la circulation routière :
  - o Impact sur les capacités d'écoulement de la place A. Raba-Léon et de la rue de la Béchade ;
  - o Modifications locales du plan de circulation rue de la Vieille Tour ;
  - o Impact faible sur les capacités d'écoulement sur le secteur "Roul/Université/Arts & Métiers ;
  - o Impact limité sur les capacités d'écoulement du réseau viaire sur le secteur Libération / Rabelais / Thouars ;
  - o Sans impact significatif sur le franchissement de la rocade.
- Impact sur le stationnement :
  - o 230 places de stationnement supprimées, soit un déficit global à l'échelle de la ligne de 178 pl. par rapport à l'utilisation actuelle (dont 43 places sur Pompidou).
- Impact sur les circulations cyclables :
  - o Continuité cyclable proposée sur la quasi-totalité du tracé ;
  - o Interruptions ponctuelles sur la rue de Canolle au niveau de l'Hôpital Pellegrin et au niveau de la station "Bordeaux Carreire".
- Impacts environnementaux :
  - o Impacts modérés sur la sensibilité des milieux traversés ;



- o Impact faible à nul du point de vue acoustique et vibrations ;
- o Bonne performance en matière d'émission de gaz à effet de serre, au regard du report modal et de la réduction du nombre de bus liée à la restructuration du réseau.
- Fréquentation sur l'extension estimée à 21 100 voyageurs par jour.
- Report modal estimé à 4 200 personnes par jour délaissant leur véhicule pour emprunter cette ligne.
- Le projet permet d'attirer 8 100 nouveaux déplacements sur le réseau TC, avec un gain de temps moyen estimé pour ces nouveaux usagers à 7 minutes 40 secondes.
- Coût d'investissement évalué à 104,3 millions d'euros, soit un ratio coût/km d'environ 10,1 M€/km.
- Bilan socio-économique monétarisé : favorable avec une Valeur Actualisée Nette estimée, à ce stade des études, à +193 millions d'euros. (Renvoi au (1) Bas de page général).

### Parti d'aménagement B2

Le parti d'aménagement B2 prévoit la réalisation d'une ligne de BHNS électrique entre Hôpital Pellegrin et Malartic via Thouars et l'échangeur 17, à une fréquence de 10 min avec un renforcement à 5 min en heure de pointe entre Hôpital Pellegrin et Thouars.

Le parti d'aménagement B2 tel qu'il a été complété en cours de concertation se caractérise par :

- Longueur de ligne BHNS : 10,9 km (dont 3,8 km de site propre).
- Nombre de stations BHNS : 20
- Fréquence : 10 min + renforcement à 5 min entre Pellegrin et Thouars en heure de pointe.
- Pourcentage de site propre sur la section Pellegrin-Thouars : 55% de site propre :
  - o Couloir unidirectionnel sur la rue de la Béchade (300m) ;
  - o Site mixte sur la rue de la Vieille Tour (1 000m).
- Parc-relais de 150 places au sud de l'échangeur 17.
- Impacts fonciers : environ 10 500 m<sup>2</sup> à acquérir sur l'ensemble du tracé et 1 bâtiment impacté.
- Impact sur la circulation routière :
  - o Impact limité sur les capacités d'écoulement de la place A. Raba-Léon et de la rue de la Béchade ;
  - o Modifications locales du plan de circulation rue de la Vieille Tour ;
  - o Impact faible sur les capacités d'écoulement sur le secteur "Roul/Université/Arts & Métiers ;
  - o Impact limité sur les capacités d'écoulement du réseau viaire sur le secteur Libération / Rabelais / Thouars ;
  - o Sans impact significatif sur le franchissement de la rocade.
- Impact sur le stationnement :
  - o 240 places de stationnement supprimées, soit un déficit global à l'échelle de la ligne de 230 places par rapport à l'utilisation actuelle (dont 63 places sur Pompidou).
- Impact sur les circulations cyclables : continuité cyclable sur tout le long du tracé.
- Impacts environnementaux :
  - o Impacts très limités sur la sensibilité des milieux traversés ;
  - o Impact faible à nul du point de vue acoustique et vibrations ;
  - o Bonne performance en matière d'émission de gaz à effet de serre, au regard du report modal et de la réduction du nombre de bus liée à la restructuration du réseau.
- Fréquentation sur l'extension estimée à 19 100 voyageurs par jour.
- Report modal estimé à 3 800 personnes par jour délaissant leur véhicule pour emprunter cette ligne.

- Le projet permet d'attirer 7 400 nouveaux déplacements sur le réseau TC, avec un gain de temps moyen estimé pour ces nouveaux usagers à 7 minutes 10 secondes.
- Coût d'investissement évalué à 83 millions d'euros, soit un ratio coût/km d'environ 7,6 M€/km.
- Bilan socio-économique monétarisé : favorable avec une Valeur Actualisée Nette estimée à ce stade des études à +174 millions d'euros. (Renvoi au (1) Bas de page général).

### Parti d'aménagement B2bis

Le parti d'aménagement B2bis prévoit la réalisation d'une ligne de BHNS électrique entre Hôpital Pellegrin et Malartic via Thouars et l'échangeur 17, à une fréquence de 10 min avec un renforcement à 5 min en heure de pointe entre Hôpital Pellegrin et Thouars, avec un pourcentage de site propre plus important.

Le parti d'aménagement B2bis tel qu'il a été complété en cours de concertation se caractérise par :

- Longueur de ligne BHNS : 10,9 km (dont 5,6 km de site propre).
- Nombre de stations BHNS : 20
- Fréquence : 10 min + renforcement à 5 min entre Pellegrin et Thouars en heure de pointe.
- Pourcentage de site propre sur la section Pellegrin-Thouars : 83% de site propre :
  - o Couloir unidirectionnel sur la rue de la Béchade (300 m) ;
  - o Site mixte sur la rue de la Vieille Tour (1 000 m).
- Parc-relais de 150 places au sud de l'échangeur 17.
- Impacts fonciers : environ 13.500 m<sup>2</sup> à acquérir sur l'ensemble du tracé et 1 bâtiment impacté.
- Impact sur la circulation routière :
  - o Impact sur les capacités d'écoulement de la place A. Raba-Léon et de la rue de la Béchade ;
  - o Modifications locales du plan de circulation rue de la Vieille Tour ;
  - o Impact faible sur les capacités d'écoulement sur le secteur "Roul/Université/Arts & Métiers ;
  - o Impact limité sur les capacités d'écoulement du réseau viaire sur le secteur Libération / Rabelais / Thouars ;
  - o Sans impact significatif sur le franchissement de la rocade.
- Impact sur le stationnement :
  - o 221 places de stationnement supprimées, soit un déficit global à l'échelle de la ligne de 171 places par rapport à l'utilisation actuelle (dont 43 places sur Pompidou).
- Impact sur les circulations cyclables :
  - o Continuité cyclable proposée sur la quasi-totalité du tracé ;
  - o Interruptions ponctuelles sur la rue de Canolle au niveau de l'Hôpital Pellegrin et au niveau de la station "Bordeaux Carreire".
- Impacts environnementaux :
  - o Impacts très limités sur la sensibilité des milieux traversés ;
  - o Impact faible à nul du point de vue acoustique et vibrations ;
  - o Bonne performance en matière d'émission de gaz à effet de serre, au regard du report modal et de la réduction du nombre de bus liée à la restructuration du réseau.
- Fréquentation sur l'extension estimée à 20 400 voyageurs par jour.
- Report modal estimé à 4 400 personnes par jour délaissant leur véhicule pour emprunter cette ligne.
- Le projet permet d'attirer 8 400 nouveaux déplacements sur le réseau TC, avec un gain de temps moyen estimé pour ces nouveaux usagers à 7 minutes 15 secondes.

- Coût d'investissement évalué à 105,6 millions d'euros, soit un ratio coût/km d'environ 9,7 M€/km.
- Bilan socio-économique monétarisé : favorable avec une Valeur Actualisée Nette estimée à ce stade des études à +166 millions d'euros. (Renvoi au (1) Bas de page général).

### ***Partis d'aménagement reliant Pellegrin-Thouars-Malartic-Ligne C***

#### ***Parti d'aménagement T3***

Le parti d'aménagement T3 prévoit la réalisation d'une ligne de tramway entre Hôpital Pellegrin et Château de Thouars (fréquence 15 min) associée à une ligne de BHNS électrique entre Malartic et Lycée Václav Havel via le cœur de Thouars (fréquence à 15 min, en correspondance avec le tram à Château de Thouars).

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

- Longueur des lignes :
  - o Tram : 6,1 km (dont 300 m de voie unique et 1 km de voie banalisée)
  - o BHNS : 7,2 km.
- Nombre de stations :
  - o Tram : 12
  - o BHNS : 14
- Fréquence : 15 min + BHNS cadencé à la même fréquence.
- Pourcentage de site propre sur la section Pellegrin-Thouars : 85% de site propre :
  - o Voie unique sur la rue de la Béchade (300 m) ;
  - o Voie banalisée sur la rue de la Vieille Tour (1 000 m).
- Parc-relais de 150 places en face du Château de Thouars.
- Impacts fonciers : environ 15 500 m<sup>2</sup> à acquérir sur l'ensemble du tracé et 4 bâtiments impactés.
- Impact sur la circulation routière :
  - o Impact fort sur les capacités d'écoulement de la place A. Raba-Léon et de la rue de la Béchade ;
  - o Modifications locales du plan de circulation sur les secteurs "Canolle / Bourdelle" et "Béchade" ;
  - o Modifications locales du plan de circulation rue de la Vieille Tour et contrainte sur l'accessibilité des riverains ;
  - o Impact sur les capacités d'écoulement de l'avenue Roul ;
  - o Contrainte sur l'accessibilité automobile au Campus de Talence depuis le carrefour "Roul / Université" ;
  - o Impact limité sur les capacités d'écoulement du réseau viaire sur le secteur Libération / Rabelais / Thouars ;
  - o Sans impact significatif sur le franchissement de la rocade ;
  - o Impacts significatifs sur la capacité d'écoulement du giratoire "Proudhon/Neruda" (lien avec la mise en place de feux toutefois non obligatoire) ;
  - o A contrario gains capacitaires au niveau du futur giratoire "Bourlaux/Toulouse".
- Impact sur le stationnement :
  - o 289 places de stationnement supprimées, soit un déficit global à l'échelle de la ligne de 215 places par rapport à l'utilisation actuelle.
- Impact sur les circulations cyclables :
  - o Continuité cyclable sur tout le long du tracé ;
  - o Dégradation des conditions de circulation des cyclistes rue de la Béchade et rue Diderot.

- Impacts environnementaux :
  - o Impacts modérés sur la sensibilité des milieux traversés ;
  - o Impact faible à nul du point de vue acoustique et vibrations ;
  - o Bonne performance en matière d'émission de gaz à effet de serre, au regard du report modal et de la réduction du nombre de bus liée à la restructuration du réseau.
- Fréquentation sur l'extension estimée à 14 900 voyageurs par jour : 12 700 voy/j en Tram et 2 700 voy/j en BHNS.
- Report modal estimé à 2 600 personnes par jour délaissant leur véhicule pour emprunter cette ligne.
- Le projet permet d'attirer 5 000 nouveaux déplacements sur le réseau TC, avec un gain de temps moyen estimé pour ces nouveaux usagers à 5 minutes.
- Coût d'investissement évalué à 214,1 millions d'euros, soit un ratio coût/km d'environ 16,1 M€/km.
- Bilan socio-économique monétarisé : défavorable avec une Valeur Actualisée Nette estimée à ce stade des études à -191 millions d'euros. (Renvoi au (1) Bas de page général).

#### Parti d'aménagement T4

Le parti d'aménagement T4 prévoit la réalisation d'une ligne de tramway entre Hôpital Pellegrin et Château de Thouars (fréquence 15 min) associée à une ligne de BHNS électrique entre Malartic et Gare de Bègles via le cœur de Thouars (fréquence à 15 min, en correspondance avec le tram à Château de Thouars).

Le parti d'aménagement T4 tel qu'il a été complété en cours de concertation se caractérise par :

- Longueur des lignes :
  - o Tram : 6,1 km (dont 300m de voie unique et 1km de voie banalisée) ;
  - o BHNS : 8,2 km.
- Nombre de stations :
  - o Tram : 12
  - o BHNS : 15
- Fréquence : 15 min + BHNS cadencé à la même fréquence.
- Pourcentage de site propre sur la section Pellegrin-Thouars : 85% de site propre :
  - o Voie unique sur la rue de la Béchade (300 m) ;
  - o Voie banalisée sur la rue de la Vieille Tour (1 000 m).
- Parc-relais de 150 places en face du Château de Thouars.
- Impacts fonciers : environ 15 500 m<sup>2</sup> à acquérir sur l'ensemble du tracé et 4 bâtiments impactés.
- Impact sur la circulation routière :
  - o Impact fort sur les capacités d'écoulement de la Pl. A. Raba-Léon et de la rue de la Béchade ;
  - o Modifications locales du plan de circulation sur les secteurs "Canolle / Bourdelle" et "Béchade" ;
  - o Modifications locales du plan de circulation rue de la Vieille Tour et contrainte sur l'accessibilité des riverains ;
  - o Impact sur les capacités d'écoulement de l'avenue Roul ;
  - o Contrainte sur l'accessibilité automobile au Campus de Talence depuis le carrefour "Roul / Université" ;
  - o Impact limité sur les capacités d'écoulement du réseau viaire sur le secteur Libération / Rabelais / Thouars ;
  - o Sans impact significatif sur le franchissement de la rocade ;

- o Impacts significatifs sur la capacité d'écoulement du giratoire "Proudhon/Neruda" (lien avec la mise en place de feux toutefois non obligatoire) ;
- o A contrario gains capacitaires au niveau du futur giratoire "Bourlaux/Toulouse".
- Impact sur le stationnement :
  - o 275 places de stationnement supprimées, soit un déficit global à l'échelle de la ligne de 201 places par rapport à l'utilisation actuelle.
- Impact sur les circulations cyclables :
  - o Continuité cyclable sur tout le long du tracé ;
  - o Dégradation des conditions de circulation des cyclistes rue de la Béchade et rue Diderot.
- Impacts environnementaux :
  - o Impacts modérés sur la sensibilité des milieux traversés ;
  - o Impact faible à nul du point de vue acoustique et vibrations ;
  - o Bonne performance en matière d'émission de gaz à effet de serre, au regard du report modal et de la réduction du nombre de bus liée à la restructuration du réseau.
- Fréquentation sur l'extension estimée à 16 100 voyageurs par jour : 12 900 voy/j en Tram et 3 200 voy/j en BHNS.
- Report modal estimé à 2 800 personnes par jour délaissant leur véhicule pour emprunter cette ligne.
- Le projet permet d'attirer 5 500 nouveaux déplacements sur le réseau TC, avec un gain de temps moyen estimé pour ces nouveaux usagers à 5 minutes.
- Coût d'investissement évalué à 217 millions d'euros, soit un ratio coût/km d'environ 15,2 M€/km.
- Bilan socio-économique monétarisé : défavorable avec une Valeur Actualisée Nette estimée à ce stade des études à -188 millions d'euros. (Renvoi au (1) Bas de page général).

### Parti d'aménagement B3

Le parti d'aménagement B3 prévoit la réalisation d'une ligne de BHNS électrique en fourche, avec un tronç commun entre Hôpital Pellegrin et Piscine de Thouars et deux branches, une vers Malartic et une vers Lycée Václav Havel. Le tronç commun est desservi avec une fréquence de 5 min, et les branches avec une fréquence de 10 min. Le tronç commun et la fourche vers Malartic reprennent le tracé du B1bis.

Le parti d'aménagement B3 tel qu'il a été complété en cours de concertation se caractérise par :

- Longueur de ligne BHNS : 13,7 km
- Nombre de stations BHNS : 19
- Fréquence : 10 min sur chaque branche et 5 min sur le tronç commun entre Pellegrin et Thouars.
- Pourcentage de site propre sur la section Pellegrin-Thouars : 83% de site propre :
  - o Couloir unidirectionnel sur la rue de la Béchade (300 m) ;
  - o Site mixte sur la rue de la Vieille Tour (1 000 m.)
- Parc-relais de 150 places en face du Château de Thouars.
- Impacts fonciers : environ 13 000 m<sup>2</sup> à acquérir sur l'ensemble du tracé et 3 bâtiments impactés.
- Impact sur la circulation routière :
  - o Impact sur les capacités d'écoulement de la place A. Raba-Léon et de la rue de la Béchade ;
  - o Modifications locales du plan de circulation rue de la Vieille Tour ;
  - o Impact faible sur les capacités d'écoulement sur le secteur "Roul/Université/Arts & Métiers ;

- o Impact limité sur les capacités d'écoulement du réseau viaire sur le secteur Libération / Rabelais / Thouars ;
- o Sans impact significatif sur le franchissement de la rocade.
- Impact sur le stationnement :
  - o 305 places de stationnement supprimées, soit un déficit global à l'échelle de la ligne de 220 places par rapport à l'utilisation actuelle.
- Impact sur les circulations cyclables : continuité cyclable sur tout le long du tracé.
- Impacts environnementaux :
  - o Impacts modérés sur la sensibilité des milieux traversés ;
  - o Impact faible à nul du point de vue acoustique et vibrations ;
  - o Bonne performance en matière d'émission de gaz à effet de serre, au regard du report modal et de la réduction du nombre de bus liée à la restructuration du réseau.
- Fréquentation sur l'extension estimée à 25 300 voyageurs par jour.
- Report modal estimé à 5 300 personnes par jour délaissant leur véhicule pour emprunter cette ligne.
- Le projet permet d'attirer 9 800 nouveaux déplacements sur le réseau TC, avec un gain de temps moyen estimé pour ces nouveaux usagers à 8 minutes 30 secondes.
- Coût d'investissement évalué à 129,9 millions d'euros, soit un ratio coût/km d'environ 9,6 M€/km.
- Bilan socio-économique monétarisé : favorable avec une Valeur Actualisée Nette estimée à ce stade des études à +174 millions d'euros. (Renvoi au (1) Bas de page général).

#### Parti d'aménagement B4

Le parti d'aménagement B4 prévoit la réalisation d'une ligne de BHNS électrique en fourche, avec un tronçon commun entre Hôpital Pellegrin et Piscine de Thouars et deux branches, une vers Malartic et une vers Gare de Bègles. Le tronçon commun est desservi avec une fréquence de 5 min, et les branches avec une fréquence de 10 min. Le tronçon commun et la fourche vers Malartic reprennent le tracé du B1bis.

Le parti d'aménagement B3 tel qu'il a été complété en cours de concertation se caractérise par :

- Longueur de ligne BHNS : 14,7 km
- Nombre de stations BHNS : 26
- Fréquence : 10 min sur chaque branche et 5 min sur le tronçon commun entre Pellegrin et Thouars.
- Pourcentage de site propre sur la section Pellegrin-Thouars : 83% de site propre :
  - o Couloir unidirectionnel sur la rue de la Béchade (300 m) ;
  - o Site mixte sur la rue de la Vieille Tour (1 000 m).
- Parc-relais de 150 places en face du Château de Thouars.
- Impacts fonciers : environ 13 000 m<sup>2</sup> à acquérir sur l'ensemble du tracé et 3 bâtiments impactés.
- Impact sur la circulation routière :
  - o Impact sur les capacités d'écoulement de la place A. Raba-Léon et de la rue de la Béchade ;
  - o Modifications locales du plan de circulation rue de la Vieille Tour ;
  - o Impact faible sur les capacités d'écoulement sur le secteur "Roul/Université/Arts & Métiers ;
  - o Impact limité sur les capacités d'écoulement du réseau viaire sur le secteur Libération / Rabelais / Thouars ;
  - o Sans impact significatif sur le franchissement de la rocade.

- Impact sur le stationnement :
  - o 291 places de stationnement supprimées, soit un déficit global à l'échelle de la ligne de 206 places par rapport à l'utilisation actuelle.
- Impact sur les circulations cyclables : continuité cyclable sur tout le long du tracé.
- Impacts environnementaux :
  - o Impacts modérés sur la sensibilité des milieux traversés ;
  - o Impact faible à nul du point de vue acoustique et vibrations ;
  - o Bonne performance en matière d'émission de gaz à effet de serre, au regard du report modal et de la réduction du nombre de bus liée à la restructuration du réseau.
- Fréquentation sur l'extension estimée à 26 700 voyageurs par jour.
- Report modal estimé à 5 800 personnes par jour délaissant leur véhicule pour emprunter cette ligne.
- Le projet permet d'attirer 10 600 nouveaux déplacements sur le réseau TC, avec un gain de temps moyen estimé pour ces nouveaux usagers à 8 minutes 30 secondes.
- Coût d'investissement évalué à 133,8 millions d'euros, soit un ratio coût/km d'environ 9,2 M€/km.
- Bilan socio-économique monétarisé : favorable avec une Valeur Actualisée Nette estimée à ce stade des études à +182 millions d'euros. (Renvoi au (1) Bas de page général).

## **MISE EN ŒUVRE DES MODALITES DE LA CONCERTATION**

L'information sur le déroulement de la concertation et sur le projet a été assurée à travers différents supports de communication, conformément aux modalités définies par les délibérations du 21 décembre 2018 et du 21 juin 2019. Plusieurs outils ont été également mis à disposition du public pour permettre les contributions.

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

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

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

Le public a été informé par voie de presse (journal Sud-Ouest) et d'affichage en mairies de Bègles, Bordeaux, Gradignan, Pessac, Talence et Villenave d'Ornon, à Bordeaux Métropole, et sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole, de l'ouverture de la concertation et de l'élargissement de son périmètre, de la tenue des réunions publiques, et de la date de clôture de la concertation.

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

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

Un dossier de présentation du projet a été mis à disposition du public : à partir du 14 mars 2019 en mairies de Bordeaux, Gradignan, Pessac, Talence et Villenave d'Ornon, à la direction Tramway/SDODM/Grandes infrastructures de Bordeaux Métropole, et sur le site internet de la participation ([participation.bordeaux-metropole.fr](http://participation.bordeaux-metropole.fr)) où il est toujours consultable ; à partir du 16 juillet 2019, à la mairie de Bègles.

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

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

- le diaporama présenté lors de la 1ère session de réunions publiques, versé le 21 mars 2019 ;
- l'avis d'élargissement de la concertation assorti des plans de situations et de périmètre d'intervention élargis à la commune de Bègles, versé le 16 juillet 2019 ;
- les études complémentaires réalisées (compléments sur les insertions et analyse multicritères et analyse des impacts actualisées sur les tracés initiaux, diagnostic, insertions et analyse multicritères pour les tracés en jonction avec la ligne C), versées le 27 septembre 2019 ;
- le diaporama présenté lors de la 2nde session de réunions publiques, versé le 3 octobre 2019.

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

Le site internet de la participation ([participation.bordeaux-metropole.fr](http://participation.bordeaux-metropole.fr)) a été actualisé tout au long de la concertation (présentation du projet, mise à disposition du dossier de présentation, annonce de l'élargissement, annonce des réunions publiques, mise à disposition des pièces complémentaires, annonce de la clôture de la concertation) offrant au public la possibilité de s'informer sur le projet.

### ***Modalités d'échange sur le projet : 9 réunions publiques***

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

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

- le 14 mars 2019 à Talence,
- le 18 mars 2019 à Villenave d'Ornon,
- le 19 mars 2019 à Gradignan,
- le 21 mars 2019 à Bordeaux.

Ces réunions publiques ont porté sur la présentation du dispositif de concertation, les enjeux et objectifs du projet, les études d'insertion des partis d'aménagement T1, T2, B1 et B2, de la comparaison des partis d'aménagement sur la base de l'analyse multicritère et l'analyse des impacts détaillées dans le dossier de concertation.

La participation cumulée à ces 4 réunions a été d'environ 570 personnes.

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

- le 30 septembre 2019 à Bègles,
- le 1er octobre 2019 à Gradignan,
- le 7 octobre 2019 à Villenave d'Ornon,
- le 10 octobre 2019 à Bordeaux,
- le 11 octobre 2019 à Talence.

Ces réunions publiques ont été l'occasion de présenter l'avancement de la procédure de concertation, les nouveaux partis d'aménagement et les insertions techniques complémentaires, ainsi qu'une comparaison actualisée des partis d'aménagement.

La participation cumulée à ces 4 réunions a été d'environ 370 personnes.



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

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

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

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

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

- aux mairies de Bordeaux, Gradignan, Pessac, Talence et Villenave d'Ornon, le 14 mars 2019,
- à la direction Tramway/SDODM/Grandes infrastructures de Bordeaux Métropole, le 14 mars 2019,
- à la mairie de Bègles, suite à l'élargissement de la concertation, le 16 juillet 2019.

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

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

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

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

## **BILAN DE LA CONCERTATION**

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

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

La concertation portant sur l'amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) sur les communes de Bègles, Bordeaux, Gradignan, Pessac, Talence, Bègles et Villenave d'Ornon a suscité une très forte participation du public :

- plus de 940 participants aux 9 réunions publiques ;
- 577 contributions ont été écrites, émanant de 320 participants individuels ou représentant un collectif.

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

- 8 contributions sur le registre de Bordeaux Métropole ;
- 1 contribution sur le registre de la mairie de Bègles ;
- aucune contribution sur le registre de la mairie de Bordeaux ;
- 43 contributions sur le registre de la mairie de Gradignan ;

- 1 contribution sur le registre de la mairie de Pessac ;
- 25 contributions sur le registre de la mairie de Talence ;
- 1 contribution sur le registre de la mairie de Villenave d'Ornon ;
- 498 contributions sur le site internet de la participation.

### **Les participants**

Parmi les 320 participants ayant déposé une (ou des) contribution(s) écrites, une large majorité a été déposée par des participants individuels.

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

- *Des associations de riverains ou riverains groupés* : Fédération des syndicats de quartiers de Pessac, Comité de quartier Pessac CCLAPS, Syndicat de quartier de Pessac-Bourg, Syndicat des Quartiers de France et environnants, Association des 3 hameaux (35 riverains adhérents et 15 entreprises sondés), Espoir pour tous (association de riverains de Thouars ayant recueilli 105 signatures de soutien), Conseil Syndical du Hameau de Noailles.

Le collectif de riverains de Thouars a affirmé un large soutien à la création d'une ligne de tramway sans se prononcer sur le parti d'aménagement souhaité. Les associations de riverains de la commune de Pessac ont écrit leur opposition au projet en invoquant le souhait d'une fusion des projets TCHNS et Tram B. D'autres ont fait part de certaines inquiétudes sur certains partis d'aménagement proposés dans le cadre du projet, et notamment sur les partis d'aménagement empruntant les rues Proudhon, Néruda, Bourlaux et l'échangeur 17 par crainte d'aggravation de l'engorgement automobile sur ces secteurs.

- *Des associations liées à des problématiques urbaines ou de transport* : Association Métro de Bordeaux, Association Vivement le tram à Gradignan !, Talence Gare Multimodale.

Ces associations ont rédigé des contributions pour soutenir un mode et/ou un tracé. Si l'association Métro de Bordeaux et Talence Gare multimodale plébiscitent le BHNS avec un pourcentage de site propre important (partis B1bis ou B2bis) et une jonction vers la Ligne C (partis B3 ou B4), en revanche Vivement le Tram se positionne pour le parti T2 avec une ligne 34 améliorée vers la ligne C tout en suggérant des améliorations pour la section en tramway (plus de voies doubles, vitesse commerciale optimisée, et fréquence à moins de 10 minutes).

- *Des acteurs socio-économiques du territoire* : La Banque Postale, Pole Emploi et Texaa (Gradignan Bersol), Kedge Business School, IRTS Nouvelle Aquitaine, Institut d'éducation motrice Château Raba, Pôle Enfance Jeunesse 33, Université de Bordeaux et CHU de Bordeaux, Editions Bastingage.

Ces acteurs socio-économiques du territoire métropolitain ont rédigé des contributions communes favorables, voire très favorables au projet, en exprimant une préférence pour le mode tramway sans se prononcer sur le parti d'aménagement souhaité.

- *Des acteurs politiques du territoire* : Gérard CHAUSSET (Bordeaux Métropole), Denise GRESLARD-NEDELEC et Arnaud DELLU (Talence et CD33), Monique DE MARCO (Talence), Claire ZANOTTI/ Jean-François LAROSE/ Khadidja SAHOULBA (Talence), Groupe EELV Bordeaux Métropole, Groupe écologiste de Bordeaux, Frédéric DANJON (Pessac), Talence en Transition, Agnès DESTRIAU.

Certains de ces acteurs politiques se sont positionnés en faveur du projet en mode BHNS avec une jonction avec la Ligne C, et notamment D. GRESLARD-NEDELEC et A. DELLU, M. DE MARCO (Talence), C. ZANOTTI/ J-F. LAROSE/ K. SAHOULBA, Groupe EELV Bordeaux Métropole, Groupe écologiste de Bordeaux, F. DANJON, et A. DESTRIAU plébiscitant le parti B4. Certains y voient l'occasion d'une fusion des projets TCHNS et Tram B. Talence en Transition se positionne sans réserve en faveur d'une « ligne E ambitieuse », sans préciser le mode. G. CHAUSSET propose d'étudier un autre mode (trolleybus).

### **Contributions de communes au projet**

Les Maires ou Conseils municipaux de communes traversées par le projet ont également contribué à cette

concertation et notamment : Michel LABARDIN (Gradignan), Nicolas FLORIAN (Bordeaux) et Emmanuel SALLABERRY (Talence), Franck RAYNAL (Pessac), Clément ROSSIGNOL-PUECH (Bègles), ainsi que le Conseil Municipal de Villenave d'Ornon.

Les Maires ou Conseils municipaux ont émis des avis très favorables sur le projet dans son principe.

Initialement, par un courrier commun datant du 18/04/2019, les maires de Bordeaux Nicolas FLORIAN et de Talence Emmanuel SALLABERRY se sont positionnés en faveur du tramway, en mettant en avant qu'il permettrait d'interconnecter les gares et les lignes A, B et C. Il faut noter que si le maire de Bordeaux n'a plus exprimé d'avis par la suite, le maire de Talence a précisé ultérieurement sa position, tant par voie de presse que lors des réunions publiques. Il a ainsi rappelé sa préférence pour un mode tramway, tout en précisant que si ce dernier ne pouvait être retenu, il serait favorable à un mode BHNS performant, et notamment si ce dernier permettait à terme d'envisager une motorisation hydrogène. Le maire de Talence s'est en outre exprimé à plusieurs reprises pour un passage par le cœur de Thouars de la future ligne, considérant que les 7 000 personnes de ce quartier ne pouvaient être laissées en lisière de cette desserte, la majeure partie des zones habitées étant situées le plus au sud. Ce même maire de Talence a aussi exprimé à plusieurs reprises son point de vue sur le fait qu'un unique passage par l'avenue de Thouars aboutirait à ce que le quartier de Thouars subisse d'importantes nuisances liées au rabattement et au stationnement dans le quartier des automobilistes depuis l'échangeur 17 pour prendre la ligne. Il a ainsi demandé la réalisation d'un parc-relais sur la zone d'activité de Thouars.

Le maire de Pessac, Franck RAYNAL, par courrier en date du 17/09/2019, s'est positionné pour un tracé en mode tramway depuis le CHU jusqu'à la ligne C à Bègles via le quartier de Thouars, permettant de relier les lignes A, B et C.

Le maire de Bègles, Clément ROSSIGNOL-PUECH, par contribution datant du 15/10/2019, et les élus de la Ville de Bègles, lors du conseil municipal du 03/10/2019, se sont positionnés en faveur du parti d'aménagement B4 jusqu'à la gare de Bègles.

Par délibération du 29/10/2019, le Conseil Municipal de Villenave d'Ornon a exprimé quant à lui un avis défavorable sur les partis T3, T4, B3 et B4 et s'est prononcé pour les partis d'aménagement T1, B1 et B1bis, avec une augmentation du cadencement de la Corol 34 pour assurer une liaison plus efficace vers la Ligne C. Par ailleurs, des approfondissements ou études complémentaires ont été demandés sur le renforcement de l'interconnexion au sein du réseau de transport en commun, la restructuration du réseau bus en lien avec le projet (Lianes 8, Corol 34), ou encore l'amélioration de la desserte de Malartic (terminus, nombre et positionnement des stations).

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

Dans le cadre de la concertation, certains participants ont pu s'exprimer à de très nombreuses reprises sur les registres papier et numérique. Ainsi 577 contributions ont été déposées sur les registres par 320 participants, certains participants ayant déposé jusqu'à 112 contributions. Lorsqu'un même participant (signataire) s'est prononcé plusieurs fois en faveur du projet ou d'un tracé, son avis n'est comptabilisé qu'une fois. Il en est de même s'il s'est prononcé plusieurs fois en défaveur du projet ou d'un tracé.

Sur les 320 participants individuels ou représentant un collectif ayant déposé une (ou des) contributions(s) écrite(s) : 42 contributeurs ont rédigé uniquement des contributions thématiques sans émettre d'avis ou bien des contributions hors sujet, et 278 participants ont exprimé un avis sur le projet de TCHNS (87% de l'ensemble des participants).

Sur les 278 participants ayant exprimé un avis sur l'opportunité du projet de TCHNS : 268 participants sont favorables au projet (96% des participants ayant émis un avis), et 10 participants y sont opposés (4% des participants ayant émis un avis).

### ***Les avis exprimés sur le mode de transport et la jonction avec la ligne C***

Un certain nombre de contributions ont porté sur le mode de transport envisagé dans le projet TCHNS, avec 150 participants qui ont exprimé un avis sur le mode (47% de l'ensemble des participants) répartis comme suit : 69 personnes se positionnent en faveur du mode Tramway (46% des participants ayant émis un avis sur le mode), et 81 personnes en faveur du mode BHNS (54% des participants ayant émis un avis sur le mode).

Par ailleurs, 118 participants ont exprimé un avis sur la jonction avec la ligne C (37% de l'ensemble des participants) : avec 106 participants qui sont favorables à la jonction avec la ligne C dans le projet (90% des participants ayant émis un avis sur la jonction) et 12 participants qui jugent cette jonction inutile dans ce projet

(10% des participants ayant émis un avis sur la jonction).

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

Le tableau ci-après détaille le nombre d'avis exprimés sur les partis d'aménagement sur le tracé initial Pellegrin - Thouars - Malartic :

	T1		T2		B1		B2		B1bis		B2bis		Total
	Favorable	Opposé	Favorable	Opposé	Favorable	Opposé	Favorable	Opposé	Favorable	Opposé	Favorable	Opposé	
Site internet	18	1	9	11	16	-	6	11	11	-	2	10	95
Bègles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bordeaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gradignan	3	-	1	1	3	-	1	1	3	-	1	-	14
Pessac	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Talence	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Villenave d'Ornon	1	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	3
Bordeaux Métropole	1	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	3
TOTAL	23	1	10	12	21	-	7	12	16	-	3	10	115

Le tableau ci-après détaille le nombre d'avis exprimés sur les partis d'aménagement sur le tracé élargi Pellegrin - Thouars - Malartic – Ligne C :

	T3		T4		B3		B4		Total
	Favorable	Opposé	Favorable	Opposé	Favorable	Opposé	Favorable	Opposé	
Site internet	4	15	5	15	5	13	51	13	121
Bègles	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bordeaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gradignan	1	-	1	-	3	-	5	-	10
Pessac	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Talence	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Villenave d'Ornon	-	1	-	1	-	1	-	1	4
Bordeaux Métropole	-	1	-	1	-	1	-	1	4
TOTAL	5	17	6	17	8	15	56	15	139

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

Concernant les partis d'aménagement, 254 avis ont été émis par les participants :

- Le parti d'aménagement B4 a suscité le plus grand nombre d'avis : 56 avis favorables et 15 avis défavorables.
- Les partis B4, T1, B1, B1bis ont fait l'objet d'une très large proportion d'avis favorables, et même, pour le B1 et le B1 bis, d'une unanimité favorable des avis exprimés sur ces tracés.
- Les partis T4, T3, B3, B4, T2, B2, et B2bis ont recueilli le plus grand nombre de critiques.

Les partis d'aménagement permettant une jonction avec la Ligne C ont fait l'objet de nombreuses contributions, suscitant adhésion, notamment pour le parti B4, mais également un grand nombre d'oppositions. Les avis favorables au parti B4 mettent en avant : la cadence plus importante, le temps de parcours optimisé de la gare de Bègles jusqu'à l'arrêt de tramway Arts et Métiers, le pourcentage important de site propre sur le trajet, le coût de projet moins élevé, et le développement du pôle d'échanges multimodal de Bègles. Les avis défavorables à cette jonction portent principalement sur les incidences d'une insertion en site propre sur le secteur Proudhon, Neruda et Bourlaux en termes de trafic et stationnement, suggérant une amélioration de l'offre actuelle de la Corol 34 pour assurer une jonction efficace avec la Ligne C.

Globalement, les avis favorables recueillis sur le tracé 1 (partis T1, B1 et B1bis) et défavorables au tracé 2, 3 et 4 (partis T2, B2, B2bis, T3, T4, B3 et B4) sont le reflet des inquiétudes des riverains et entrepreneurs du secteur Proudhon, Néruda, Bourlaux, et échangeur 17. Ces contributions considèrent que ces partis d'aménagement, T2, B2, B2bis, T3, T4, B3 et B4, ainsi que le projet d'implantation d'un P+R sur le secteur, vont aggraver la congestion automobile déjà conséquente aux heures de pointe, et que la suppression des places de parking récemment aménagées va pénaliser le tissu économique local. Les partis d'aménagement T1, B1 et B1 bis permettraient en revanche, selon ces contributions, une desserte apaisée du quartier de Thouars, et une jonction efficace avec la Ligne C pourrait être assurée à moindre coût et sans nuisance par l'amélioration de la qualité de service de la Corol 34.

## **Bilan qualitatif et thématique de la démarche**

Les avis exprimés dans le cadre de la concertation ont porté principalement sur l'opportunité du projet. Plus de 96% des participants (ayant émis un avis sur l'opportunité du projet) se déclarent favorables à l'amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS).

La question des conditions de desserte des quartiers de Thouars, Malartic, mais également de la jonction avec la Ligne C, sont les thèmes centraux qui ressortent des contributions, qu'elles soient favorables ou non au projet.

Les autres principaux thèmes abordés portent sur : la qualité du cadre de vie (conditions de circulation et de stationnement, nuisances potentielles, impacts fonciers et paysagers), et sur des propositions de tracé alternatives ou des demandes d'adaptations du projet sur certains secteurs.

### ***Les conditions de desserte de Thouars, Malartic et la jonction avec la ligne C***

#### *Un projet dont l'opportunité fait consensus auprès des participants*

La nécessité de la réalisation d'une desserte du sud de l'agglomération métropolitaine par le réseau de transport en commun a fait consensus dans les contributions, avec 96% des participants (ayant émis un avis sur l'opportunité du projet) favorable au projet envisagé.

Les arguments avancés en faveur du projet sont les suivants :

- le projet crée une offre de transport complémentaire, utile aux déplacements personnels, scolaires et professionnels ;
- Une liaison entre le secteur de l'hôpital Pellegrin et le secteur universitaire devient essentielle, notamment compte tenu de la réouverture de la gare de la Médoquine, du projet Bordeaux Inno Campus, du développement prévu de la population étudiante et du nombre de logements sur cet axe ;
- le projet permet de desservir des secteurs où la congestion routière est importante et ne cesse d'augmenter ces dernières années, notamment dans le secteur de Thouars ;
- le projet permet d'offrir un réseau de transport en commun performant (confort, vitesse, fiabilité,) et connecté à l'ensemble du réseau structurant.

Si le projet a fait consensus, de nombreux participants se sont interrogés sur la mise en concertation de deux projets (TCHNS et extension du Tram B), en proposant une fusion des deux projets.

#### *Réponse du maître d'ouvrage :*

*Le projet initial inscrit au SDODM qui consiste à relier Cenon au CHU via les boulevards, avec une fourche en direction de Talence et de Gradignan (qui regroupait ainsi les deux projets) a été abandonné suite à des études approfondies qui ont montré les difficultés d'insertion et l'impact fort sur l'axe des boulevards (cf. notice explicative du dossier de concertation).*

#### *Des demandes pour assurer une jonction avec la Ligne C*

Des contributions ont évoqué la réalisation d'une interconnexion de la ligne de TCHNS aux autres lignes de tram (ligne A, B et C), pour créer une ligne permettant des liaisons circulaires. La question de la jonction avec la Ligne C a fait l'objet de nombreuses contributions.

L'étude de la jonction avec la ligne C, réalisée à l'issue de la délibération d'élargissement de la concertation à la commune de Bègles, a suscité des réactions très vives :

- une forte mobilisation de la part des partisans d'une jonction jusqu'à la gare de Bègles (parti B4) favorable à une jonction campus-Bègles, également exprimée par *Clément ROSSIGNOL-PUECH, maire de Bègles* ;
- une opposition vive de la part d'un collectif de riverains et entrepreneurs des rues Proudhon, Neruda, Bourlaux et échangeur 17, invoquant les nuisances et l'aggravation des conditions d'accessibilité induites par les partis d'aménagement empruntant ces axes (partis T2, B2, B2bis, T3, T4, B3 et B4). *Par ailleurs, comme rappelé ci-dessus, par délibération du 29/10/2019, le Conseil Municipal de Villenave d'Ornon a exprimé un avis défavorable sur les partis T3, T4, B3 et B4, et demande un meilleur cadencement de la Corol 34 pour assurer une jonction avec la Ligne C, depuis les partis T1, B1 ou B1bis.*

En outre, certaines contributions ont fait part du souhait de desservir le chemin des Orphelins et le chemin de Leysotte.

*Réponse du maître d'ouvrage :*

*Suite à la 1ère série de réunions publiques et aux très nombreuses contributions demandant l'étude d'une jonction avec la ligne C, le Conseil métropolitain a élargi le périmètre de la concertation et décidé d'étudier des partis d'aménagement permettant une jonction avec la ligne C par le mode Bus à Haut Niveau de Service sur un itinéraire défini. Entre les deux séries de réunions publiques, les études complémentaires ont permis de verser et présenter à la concertation 4 nouveaux partis d'aménagement (T3, T4, B3, B4) répondant à cette décision.*

*Quel que soit le parti d'aménagement retenu, la mise en œuvre du projet s'accompagnera d'études et de restructuration du réseau bus pour assurer une desserte optimale du territoire de projet, avec un éventuel rabattement sur le projet.*

#### Le mode tramway

Concernant le mode envisagé pour le projet de TCHNS, les participants sont partagés.

Sur le mode tramway, les détracteurs mettent en avant le coût d'investissement plus élevé, les travaux conséquents nécessaires, pour un service moins attractif en termes de fréquence, et un système qui manque de souplesse, notamment en cas de panne.

Pour les défenseurs du mode tramway, ce mode permet un report modal plus important, sa fiabilité et sa capacité (en nombre de passagers) renforcent son attractivité.

Les pistes d'amélioration proposées portent sur : l'augmentation de la fréquence envisagée, sur la suppression des voies uniques, ou encore sur le fait de prévoir des aiguillages aux interconnexions pour permettre une éventuelle réorganisation du réseau.

*Réponse du maître d'ouvrage :*

*A ce stade d'études, la fréquence de 15 minutes a été retenue au regard du potentiel de fréquentation estimé.*

*En cas de choix du mode tramway, les études de conception de maîtrise d'œuvre devront intégrer des mesures conservatoires pour s'adapter à une augmentation future de la fréquentation.*

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

#### Le mode BHNS

Pour le mode BHNS, les opposants évoquent la faible attractivité de ce mode de transport, et donc le faible report modal qui sera induit, en raison notamment de l'absence de fiabilité des bus, de leur faible capacité (en nombre de passagers), et de leur inconfort.

Pour les défenseurs du mode BHNS, la desserte offre une plus grande qualité de service, que ce soit en temps de parcours, ou en fréquence, sans rupture de charge pour un coût plus raisonnable pour la collectivité.

Les participants ont suggéré d'augmenter le pourcentage de sites propres afin de fiabiliser la desserte.

Par ailleurs, des propositions alternatives de mode ont été proposées par les participants : trolleybus, tramway électrique sans rail, ni caténaire, bus à hydrogène...

*Réponse du maître d'ouvrage :*

*Selon les partis d'aménagement, le projet en mode BHNS intègre un très grand nombre de sites propres garantissant la régularité des bus. Le matériel roulant prévu en mode BHNS est confortable et de grande capacité (150 passagers, soit environ la moitié d'un tramway).*

*Entre les deux séries de réunions publiques, les études complémentaires ont permis de présenter 2 nouveaux partis d'aménagement (B1bis et B2bis), répondant à la demande d'une plus grande proportion de sites propres, pour arriver à la même proportion de sites propres que les partis d'aménagement en mode tramway. A ce stade des études, le choix de technologie pour assurer l'alimentation électrique en ligne ou en dépôt des BHNS n'est pas arrêté à ce jour. L'ensemble des solutions reste donc ouvert, y compris une motorisation hydrogène.*

#### La restructuration du réseau de bus

Un certain nombre de contributions ont également porté sur la future restructuration du réseau de bus desservant le secteur à l'issue de la réalisation du projet. Les participants expriment globalement un attachement aux Lianes 8 et 10, dont le maintien est globalement souhaité.

Par ailleurs, un certain nombre de participants proposent une amélioration de la Corol 34 (fréquence, capacité) comme alternative pour faciliter la jonction avec la Ligne C, tout en évitant des nuisances sur les secteurs des rues Proudhon, Néruda et Bourlaux.

De nombreuses contributions ont également porté la demande de mettre en place un système de bus de rabattement ou de navettes depuis Malartic, en direction du centre de Gradignan et en direction de la Ligne C à Villenave d'Ornon.

*Réponse du maître d'ouvrage :*

*Quel que soit le parti d'aménagement, le projet prévoit la suppression de la lianes 8 dont la zone de chalandise coïncide avec celle du TCHNS. L'offre de bus sera restructurée pour garantir une amélioration de la qualité des services pour les usagers de transport en commun du territoire. Ces différentes demandes seront étudiées dans ce cadre, au regard des contraintes d'exploitation du TCHNS (zone de régulation du bus).*

*Il est proposé d'intégrer le renforcement de la Corol 34 dans les caractéristiques du projet retenu.*

#### **La qualité du cadre de vie**

Le projet a suscité de nombreuses questions et contributions liées à la qualité du cadre de vie, et notamment concernant les conditions de circulation, d'accessibilité locale, de sécurité routière, et de stationnement, les nuisances potentielles et les impacts fonciers et paysagers.

#### Les conditions de circulation

Quel que soit le mode envisagé, un grand nombre de participants a exprimé une inquiétude sur le risque d'aggravation de l'engorgement automobile sur le tracé, et la capacité d'écoulement des flux automobiles aux différents carrefours avec l'insertion d'un transport en commun en site propre.

Les craintes portent le plus souvent sur les secteurs de Pellegrin et du Tauzin où la circulation est actuellement très difficile aux heures de pointe, et où le projet risque d'apporter plus de désagréments que de bénéfices en termes de desserte.

*Réponse du maître d'ouvrage :*

*En mode tramway, deux variantes d'insertion ont été envisagées. Dans le cas de la variante de base (stations sur Pompidou / Canolle / Privat), l'impact est important sur l'écoulement du trafic place A. Raba-Léon, et limité rue de la Béchade. Dans le cas de la variante locale (stations sur Canolle/ Bourdelle), l'impact existe mais demeure limité sur l'écoulement du trafic place A. Raba-Léon.*

*En mode BHNS, l'insertion est prévue au niveau des boulevards pour les partis BHNS (B1 et B2) et BHNS ambitieux (BB1bis et B2bis). Pour les partis B1, B2, B1bis et B2bis, l'impact sur les capacités d'écoulement de la place A. Raba-Léon existe mais demeure limité. Pour les partis d'aménagement B1bis et B2bis, un impact limité sur les capacités d'écoulement de la rue de la Béchade est à noter.*

Un certain nombre de contributions a également porté sur le secteur de la Médoquine et de la Mission Haut Brion, sur lequel le projet de TCHNS, en plus de l'augmentation du nombre de logement et du projet de

réouverture de la Gare, fait craindre à certains une aggravation des conditions d'accès automobile.

*Réponse du maître d'ouvrage :*

*En mode tramway et en mode BHNS, les différents projets connus (immobiliers, halte de la Médoquine) ont été pris en compte dans les insertions présentées. Une modification du plan de circulation local a été proposée dans la notice explicative, afin d'assurer notamment le report du trafic de transit.*

Pour les partis d'aménagement T1, B1 et B1bis, le passage par les rues Bénédigues et du Bourdillat a suscité beaucoup de questions au regard de l'engorgement actuel des carrefours sur ces secteurs aux heures de pointe.

*Réponse du maître d'ouvrage :*

*Quel que soit le parti d'aménagement T1, B1 et B1bis, l'impact sur la circulation est le même au niveau des rues Bénédigues / Bourdillat. Il est relativement faible compte tenu du fait qu'aucun aménagement de la voirie n'est réalisé pour l'itinéraire du bus (bus de rabattement pour T1, et BHNS pour B1/B1bis).*

Sur le secteur des rues Proudhon, Neruda, et Bourlaux, au regard de la congestion actuelle, des oppositions très vives des partis T2, B2, B2bis, T3, T4, B3 et B4, ont été exprimées par un collectif de riverains et entrepreneurs du secteur. Pour leurs détracteurs, ces partis, ainsi que le projet d'implantation d'un P+R sur le secteur, vont renforcer la congestion automobile.

*Réponse du maître d'ouvrage :*

*L'impact de ces partis d'aménagement concerne le franchissement du carrefour Proudhon/Neruda, où l'insertion d'un TCHNS réduit les capacités d'écoulement du trafic, notamment en heure de pointe.*

*Le parti T2, avec l'insertion d'un tramway sur l'avenue Proudhon et le franchissement du giratoire « Proudhon/Neruda » a un impact supplémentaire, avec une dégradation des capacités d'écoulement de ce giratoire sur les mouvements de sortie de ville aux abords de l'échangeur 17.*

#### Les conditions d'accessibilité locale

Sur le secteur de la Médoquine, les contributions ont porté sur le fonctionnement des accès aux résidences récentes ou en projet.

*Réponse du maître d'ouvrage :*

*Comme indiqué précédemment, en mode tramway, comme en mode BHNS, les différents projets connus (immobiliers, halte de la Médoquine) ont été pris en compte dans les insertions présentées.*

#### L'incidence sur la sécurité routière

S'agissant du passage par la rue Diderot, les riverains expriment leurs craintes quant à un risque sécuritaire à proximité d'une école et de la place Mozart fréquentée par les enfants du passage d'un TCHNS.

*Réponse du maître d'ouvrage :*

*Sur ce secteur, la maîtrise d'ouvrage s'engage à poursuivre une concertation non réglementée avec les riverains du quartier afin d'assurer sécurité et cohabitation de tous les modes (modes doux, accessibilité locale, report de trafic, et stationnements).*

#### L'offre de stationnement

Pour les détracteurs des partis d'aménagement T2, B2, B2bis, T3, T4, B3 et B4, la suppression des places de parking récemment aménagées va pénaliser le tissu économique local.

*Réponse du maître d'ouvrage :*

*Les études de conception veilleront à restituer les besoins réels en stationnement de sorte à être cohérent avec le report modal généré par le projet. Ces restitutions pourront se faire dans les rues adjacentes et selon les opportunités, à destination des riverains du projet.*



### Nuisances potentielles

Plusieurs participants ont fait part de leurs préoccupations vis-à-vis des nuisances générées par le projet, que ce soit les nuisances le temps des travaux (circulation, nuisances de chantier), ou bien en phase de fonctionnement (nuisances sonores, vibrations, risque de fissures pour les constructions jouxtant le tracé). De nombreuses questions ont été posées sur la réalité des nuisances générées, mais également sur les mesures envisagées par Bordeaux Métropole pour les réduire, voire les éviter.

#### *Réponse du maître d'ouvrage :*

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

*Par ailleurs, l'étude d'impact liée au projet intégrera un volet « Bruit » et un volet « Vibrations » qui permettra de préciser les impacts du projet sur l'environnement et de proposer des mesures de réduction de ces impacts, par exemple la pose d'un dispositif anti-vibratile dans le cas où le mode tramway est retenu.*

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

### Impacts paysagers

La question des impacts paysagers a été soulevée, dans les contributions, sur le secteur de Thouars notamment, où le projet nécessitera l'abattage d'arbres.

#### *Réponse du maître d'ouvrage :*

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

### Impacts fonciers

Les impacts fonciers générés par le projet ont également soulevé des inquiétudes et des questionnements notamment de la part des particuliers concernés selon le tracé choisi sur la variante locale proposée sur Diderot / Dubernat. En effet, les riverains expriment leurs craintes concernant le fonctionnement du secteur, et notamment l'accessibilité aux parcelles en voiture sur les rues Diderot ou Dubernat.

#### *Réponse du maître d'ouvrage :*

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

*Il est vrai que les 2 variantes en mode tramway présentent des impacts sur le tissu pavillonnaire. Dans le cas de la variante par Diderot, il faut restituer des parkings à proximité pour rétablir/garantir l'accès aux parcelles. Dans le cas de la variante par Dubernat, malgré l'impact foncier, l'accès Véhicules Légers aux parcelles reste possible. A noter qu'en mode BHNS, il n'y a pas d'impact sur l'accessibilité aux parcelles.*

*Sur ce secteur, la maîtrise d'ouvrage s'engage à poursuivre une concertation non réglementée avec les riverains du quartier afin de permettre l'accessibilité des riverains et la cohabitation de tous les modes (modes doux, accessibilité locale, report de trafic, et stationnements).*

### **Propositions d'adaptations du projet suggérées par le public sur certains secteurs**

Certaines contributions ont porté sur les conditions d'insertions techniques du TCHNS sur certains secteurs, afin de demander des précisions, des adaptations ou des alternatives.

#### Desserte autour de la Vieille Tour

Sur le secteur de la rue de la Vieille Tour, des contributions demandent le maintien de l'accès à la rue Pierre Noailles dans les deux sens, ainsi que le maintien de l'arrêt INRIA actuel.

Par ailleurs, les participants expriment le souhait qu'une réorganisation du plan de circulation soit initiée dès maintenant dans ce secteur.

*Réponse du maître d'ouvrage :*

*La desserte locale du quartier et l'accès à la rue Pierre Noailles dans les deux sens sont bien maintenus. Quels que soient les partis d'aménagement, il est proposé de dévier la circulation de transit sur l'axe de la Mission Haut Brion.*

*Pour l'arrêt INRIA, afin d'assurer une bonne vitesse commerciale à ce TCHNS, il est nécessaire de maintenir des distances inter stations intéressantes et optimisées. La position des stations est étudiée finement en fonction des potentiels de desserte. En l'occurrence, très peu d'accès se trouvent sur la rue Pierre Noailles (accès au campus uniquement). Les cheminements doux depuis et vers les stations seront étudiés et aménagés pour faciliter leur desserte (par exemple accès au centre-ville de Talence par la passerelle depuis la station Arts&Métiers).*

#### *Desserte et correspondance avec la gare de la Médoquine*

De nombreuses contributions ont porté sur le positionnement de l'arrêt TCHNS pour faciliter la correspondance avec les quais de la gare de la Médoquine lors de sa réouverture.

*Réponse du maître d'ouvrage :*

*En lien avec les études d'aménagement du pôle d'échange multimodal de la Médoquine, les études de conception s'attacheront à offrir les meilleures conditions de correspondance pour les voyageurs.*

#### *Desserte du quartier Malartic*

Concernant la desserte du quartier de Malartic, les contributions ont été très nombreuses. Elles ont principalement porté sur :

- Le nombre d'arrêts prévus dans le projet : de nombreux participants considèrent la suppression des arrêts sur Malartic pénalisante pour les populations vulnérables du quartier, notamment les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite, du fait du rallongement des distances inter-arrêts ;
- Le tracé et la localisation du terminus : les contributions expriment le souhait que le TCHNS fasse le tour du boulevard de Malartic en effectuant un bouclage.

*Réponse du maître d'ouvrage :*

*L'offre de bus sera restructurée pour garantir une amélioration de la qualité des services pour les usagers de transport en commun du territoire, y compris pour garantir la desserte des populations vulnérables, en maintenant un nombre d'arrêts suffisant. Ces différentes demandes seront donc étudiées dans ce cadre.*

## **Les principaux enseignements de la concertation**

De nombreux partis d'aménagement ont été étudiés et présentés lors de la concertation.

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

- La concertation a fait l'objet d'une forte participation du public, traduisant l'intérêt porté au projet, et la nécessité d'améliorer la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS), fait largement consensus.
- De plus, le projet de réalisation d'un transport en commun en site propre pour améliorer la desserte des quartiers de Thouars et Malartic a fait l'unanimité.
- Les participants ont plébiscité à la fois le mode Tramway et le mode BHNS pour ce projet.
- La question de la jonction avec la Ligne C et de l'interconnexion des principaux transports en commun a émergé de cette concertation, et a suscité de nombreuses contributions de la part des participants (favorables ou non à la jonction) ; les expressions favorables soulignent l'intérêt de cette interconnexion et les avis défavorables mettent en avant les incidences de l'insertion d'un mode structurant BHNS sur le tracé emprunté. Il est important de noter que, si la commune de Bègles est très favorable à cette jonction qui lui permet de bénéficier du projet, la commune de Villenave d'Ornon,

concernée en premier lieu par cette jonction qui la traverserait, s'y est déclarée défavorable par délibération de son Conseil municipal. Or, à ce jour, Bordeaux Métropole s'est toujours refusé à imposer un projet de transport en commun à une commune s'y étant opposée quand le tracé la concerne.

- Le choix de la variante de passage par la rue Dubernat ou la rue Diderot a suscité des craintes et questionnements sur la sécurité et les conditions d'accessibilité pour les riverains du secteur.
- Concernant la desserte du quartier de Thouars, si les solutions T1, B1 et B1 bis ont recueilli plus d'avis favorables que les solutions T2, B2 et B2bis, il a été souligné, notamment par la commune de Talence, que ces dernières desservait mieux les zones d'habitat.
- Des attentes quant au maintien de la qualité du cadre de vie (espace vert, nuisances sonores, proximité des stations, accès et stationnements facilités et limitation des impacts fonciers) ont également été enregistrées. Bien que se situant dans un milieu urbanisé, des attentes ont été exprimées en termes de prise en compte des enjeux environnementaux, notamment sur la préservation des espaces boisés existants.

## DEFINITION DES CARACTERISTIQUES DU PROJET

Au regard des apports de la concertation, du résultat des différentes études menées et versées à la concertation, des objectifs du projet et des enseignements de la concertation exposés ci-dessus, il est proposé de définir les caractéristiques essentielles du projet « Amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS) » comme suit :

- Une création d'un TCHNS en fourche, selon un mode BHNS électrique avec :
  - o Un tronç commun à 5 min de fréquence entre Pellegrin et l'arrêt Piscine de Thouars, correspondant au parti d'aménagement B1bis, avec un pourcentage de site propre important, en privilégiant un passage par la rue Dubernat et la variante passant par l'esplanade des Arts et Métiers.
  - o Une première branche à 10 min de fréquence allant, via l'avenue de Thouars, vers Malartic, selon le tracé correspondant au scénario B1 bis.
  - o Une seconde branche, elle aussi à 10 minutes de fréquence, qui irait jusqu'à l'arrêt Neruda, et dont le tracé serait celui de l'amorce des scénarios B3 et B4.
- Une restructuration du réseau bus afin de renforcer l'offre sur les itinéraires de jonction avec la Ligne C, notamment par le renfort de la Corol 34.

Au regard de la qualité de l'offre de transport en commun et modes actifs, de l'insertion urbaine et paysagère, de l'impact sur l'environnement et des éléments socio-économiques, ce projet présente les meilleurs avantages comparatifs possibles :

- Bien que ne retenant pas le scénario B4 dans sa totalité et n'offrant pas de liaison directe avec la ligne C à Bègles, il permet une amélioration de la liaison entre la gare de Bègles et le quartier de Thouars via le renforcement de la Corol 34. Il respecte ainsi la délibération de la commune de Villenave d'Ornon qui s'est opposée au scénario B4 sur son territoire.
- Il est basé sur le parti B1bis, qui, après le scénario B4, recueille le maximum d'avis favorable.
- Il permet en outre, conformément à la demande de la commune de Talence, d'offrir la meilleure desserte possible du quartier de Thouars et de ses zones d'habitat social, conformément à un des objectifs adoptés du projet.

- Il offre un niveau de service très attractif pour les usagers actuels et futurs, avec une liaison Pellegrin - Malartic, prévue sans rupture de charge, à une fréquence de 10 minutes, une liaison Pellegrin-Néruda (par le cœur de Thouars) elle aussi à 10 minutes, ce qui aboutit sur le tronç commun à une forte fréquence à 5 minutes.
- Il offre une vitesse commerciale plus importante que T1, B1, T2 et B2, grâce au pourcentage de site propre (83%) quasiment équivalent à T1 et T2 sur la section Pellegrin- piscine de Thouars, avec des contraintes de circulation moindres (franchissements de carrefours, girations...), offrant aux usagers des temps de parcours optimisés, et le gain de temps le plus important.
- Il implique des acquisitions foncières moins importantes que sur T1 et T2 (superficie et nombre de bâtis impactés), et donc une atteinte à la propriété privée moins lourde.
- Il implique des impacts plus limités sur la circulation routière, notamment sur les secteurs : Hôpital Pellegrin, Vieille Tour, et Roul / Université / Arts et Métiers.
- Il offre une continuité cyclable proposée sur la quasi-totalité du tracé.
- Il présente un potentiel de fréquentation et un report modal estimés importants, comme les autres partis d'aménagement en mode BHNS.
- Il présente un coût d'investissement moins élevé que T1 et T2, et un bilan monétarisé très favorable, à l'instar du parti d'aménagement B1bis qui présente des caractéristiques comparables.

## **MISE A JOUR DU SDODM**

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

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

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

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

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

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

**VU** la délibération n°2018-794 du 21 décembre 2018 portant sur l'ouverture d'une concertation relative à l'amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service,

**VU** l'arrêté n°2019-BM0260 du 27 février 2019 portant sur la précision des modalités de la concertation,

**VU** la délibération n°2019-360 du 21 juin 2019 portant sur l'élargissement à la commune de Bègles de la concertation publique relative à l'amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service,

**VU** l'arrêté n°2019-BM1139 du 9 juillet 2019 portant sur les mesures d'adaptation des modalités de la

concertation,

**VU** le dossier de concertation, notamment les documents et études versés à la concertation et les contributions du public, mis à la disposition des élus métropolitains à la Direction Tramway/SDODM/Grandes infrastructures de Bordeaux Métropole, Immeuble Laure Gatet, 1er étage, 39-41 cours du Maréchal Juin à Bordeaux, aux jours et heures habituels d'ouverture,

**ENTENDU** le rapport de présentation,

**CONSIDERANT QUE** la concertation, organisée sur le projet « Amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service » sur les communes de Bègles, Bordeaux, Gradignan, Talence, Pessac et Villenave d'Ornon a fait l'objet d'une forte participation du public, lequel a été en mesure de s'exprimer notamment sur l'opportunité du projet, et sur les différents partis d'aménagement présentés dans les études versées et les réunions publiques au fur et à mesure de la concertation,

**CONSIDERANT** les enseignements de la concertation,

**CONSIDERANT QUE** l'analyse des contributions montre que le public est très majoritairement favorable au projet de création d'un Transport en commun à haut niveau de service,

**CONSIDERANT QUE**, si le parti B4 a reçu le plus grand nombre d'avis favorables, il suscite une forte opposition de la part de la commune de Villenave d'Ornon, largement traversée par ce parti d'aménagement en mode BHNS, et que le Conseil municipal de cette dernière a délibéré contre ce projet,

**CONSIDERANT QUE** le tracé B1bis qui prévoit la réalisation d'une ligne de BHNS électrique entre Hôpital Pellegrin et Malartic via le Château de Thouars, à une fréquence de 10 min avec un renforcement à 5 min en heure de pointe entre Hôpital Pellegrin et Thouars, avec un pourcentage de site propre important, en privilégiant un passage par la rue Dubernat et la variante passant par l'esplanade des Arts et Métiers, permet de répondre à une majeure partie des attentes et contributions du public,

**CONSIDERANT QU'**en sus de la réalisation du tracé B1bis, la réalisation d'une branche supplémentaire, reprenant l'amorce des tracés B3 et B4 depuis la station piscine de Thouars jusqu'à la station Neruda, permettrait, avec une fréquence de 10 min, de desservir au plus près le cœur de Thouars et notamment les zones d'habitat social les plus peuplées,

**CONSIDERANT QUE** le renforcement concomitant de la Corol 34 permettrait d'améliorer la liaison entre le quartier de Thouars, le Campus, la gare de Bègles et la ligne C,

**CONSIDERANT QUE** l'ensemble de ces propositions permettrait ainsi de répondre aux objectifs du projet fixés par délibération du 21 décembre 2018 décidant l'ouverture de la concertation.

## **DECIDE**

**Article 1** : d'approuver le bilan de la concertation préalable relative à l'amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service, sur les communes de Bègles, Bordeaux, Gradignan, Talence, Pessac et Villenave d'Ornon.

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

- Une création d'un TCHNS en fourche, selon un mode BHNS électrique avec :
  - o Un tronç commun à 5 minutes de fréquence entre Pellegrin et l'arrêt Piscine de Thouars, correspondant au parti d'aménagement B1bis, avec un pourcentage de site propre important, en privilégiant un passage par la rue Dubernat et la variante passant par l'esplanade des Arts et Métiers.
  - o Une première branche à 10 minutes de fréquence allant, via l'avenue de Thouars, vers Malartic, selon le tracé correspondant au scénario B1 bis.
  - o Une seconde branche, elle aussi à 10 minutes de fréquence, qui irait jusqu'à l'arrêt Neruda, et

dont le tracé serait celui de l'amorce des scénarios B3 et B4.

- Une restructuration du réseau bus afin de renforcer l'offre sur les itinéraires de jonction avec la Ligne C, notamment par le renfort de la Corol 34.

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

- à prendre en compte dans les études : un « bilan vert » positif, les besoins réels en stationnement de sorte à être cohérent avec le report modal généré par le projet ;
- à confirmer dans le cadre de ces études : l'opportunité du passage par la rue Dubernat et par l'esplanade des Arts et Métiers ;
- à poursuivre une concertation non réglementée avec les riverains du secteur des rues Edmond Rostand et Dubernat afin d'assurer sécurité, accessibilité des riverains et cohabitation de tous les modes (modes doux, accessibilité locale, report de trafic, et stationnements).

**Article 4** : d'autoriser Monsieur le Président à poursuivre toutes les démarches en vue de favoriser la participation du public aux suites de l'élaboration du projet, à poursuivre toutes les démarches et études nécessaires à l'élaboration de ce projet, dans le respect des caractéristiques principales définies à l'article 2 et des engagements pris à l'article 3.

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

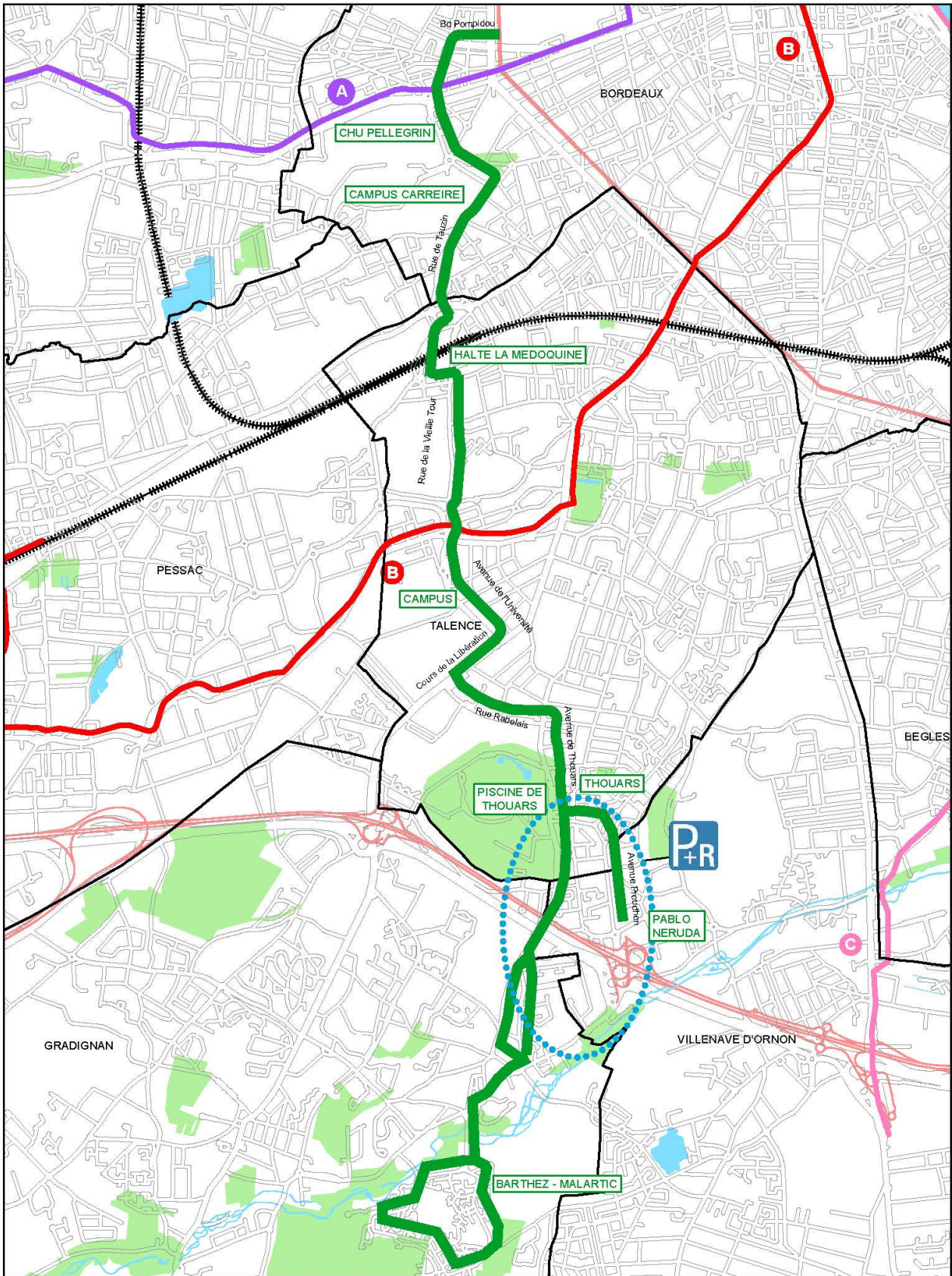
**Article 6** : de tenir à disposition du public le bilan de la concertation, ainsi que le dossier de concertation sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole (<https://participation.bordeaux-metropole.fr/>), ces documents, ainsi que les registres de concertation seront également tenus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

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

Abstention : Monsieur EGRON, Monsieur ROSSIGNOL-PUECH, Monsieur TOUZEAU, Monsieur HERITIE, Monsieur PUYOBRAU, Monsieur TURON, Madame ZAMBON, Madame AJON, Madame CASSOU-SCHOTTE, Madame DELAUNAY, Monsieur DELLU, Monsieur DUBOS, Madame FAORO, Monsieur FELTESSE, Monsieur HURMIC, Monsieur JOANDET, Madame LACUEY, Madame TOURNEPICHE;  
Contre : Monsieur JAY

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

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



DIRECTION GENERALE MOBILITES - Direction Tramway/SDODM/Grandes infrastructures



**Transport en Commun à Haut Niveau de Service - Bilan de concertation**  
**CHU Pellegrin - Talence Thouars - Gradignan Malartic**

Echelle	1/30 000
Format	A4
Planche	1/1
Date	06/01/20

