

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

EXTRAIT
DU
REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU
CONSEIL DE COMMUNAUTE

Séance du 23 juin 2006
 (convocation du 12 juin 2006)

Aujourd'hui Vendredi Vingt-Trois Juin Deux Mil Six à 09 Heures 30 le Conseil de la Communauté Urbaine de BORDEAUX s'est réuni, dans la salle de ses séances sous la présidence de Monsieur Alain ROUSSET, Président de la Communauté Urbaine de BORDEAUX.

ETAIENT PRESENTS :

M. ROUSSET Alain, M. MARTIN Hugues, M. HOUDEBERT Henri, M. BOBET Patrick, M. BRANA Pierre, M. BRON Jean-Charles, M. BROQUA Michel, Mme CARTRON Françoise, M. CAZABONNE Alain, M. CAZABONNE Didier, M. CHAUSSET Gérard, Mme CURVALE Laure, Mme DESSERTINE Laurence, M. DUCASSOU Dominique, M. DUCHENE Michel, Mme EYSSAUTIER Odette, Mme FAYET Véronique, M. FELTESSE Vincent, M. FLORIAN Nicolas, M. FREYGEFOND Ludovic, M. GELLE Thierry, M. GUICHARD Max, M. LABARDIN Michel, M. LABISTE Bernard, Mme LACUEY Conchita, M. LAMAISON Serge, M. MERCIER Michel, M. PIERRE Maurice, M. PUJOL Patrick, M. SAINTE-MARIE Michel, M. SEUROT Bernard, M. SOUBIRAN Claude, M. TOUZEAU Jean, M. TURON Jean-Pierre, M. VALADE Jacques, M. BANNEL Jean-Didier, M. BAUDRY Claude, M. BELLOC Alain, M. BENOIT Jean-Jacques, M. BREILLAT Jacques, M. CANOVAS Bruno, Mme CARLE DE LA FAILLE Marie Claude, Mme CASTANET Anne, M. CHAZEAU Jean, Mme CONTE Marie-Josée, M. DANE Michel, M. DAVID Jean-Louis, Mme DE FRANCOIS Béatrice, M. DELAUX Stéphan, M. DOUGADOS Daniel, Mme DUBOURG-LAVROFF Sonia, Mme DUMONT Dominique, M. DUPRAT Christophe, M. DUTIL Silvére, Mme FAORO Michèle, M. GOURGUES Jean-Pierre, M. GRANET Michel, M. GUILLEMOTEAU Patrick, M. HOURCQ Robert, M. HURMIC Pierre, Mme ISTE Michèle, M. JAULT Daniel, Mme KEISER Anne-Marie, Mme LIMOUZIN Michèle, M. MANGON Jacques, M. MAURIN Vincent, M. MERCHERZ Jean, M. MILLET Thierry, M. MONCASSIN Alain, Mme MOULIN-BOUDARD Martine, M. MOULINIER Maxime, M. NEUVILLE Michel, Mme NOEL Marie-Claude, Mme PALVADEAU Chrystèle, Mme PARCELIER Muriel, M. POIGNONEC Michel, M. QUERON Robert, M. REBIERE André, M. RESPAUD Jacques, M. SARRAT Didier, M. SEGUREL Jean-Pierre, M. SIMON Patrick, M. TAVART Jean-Michel, Mme TOUTON Elisabeth, Mme VIGNE Elisabeth, Mme WALRYCK Anne.

EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :

M. DAVID Alain à Mme. LIMOUZIN Michèle
 M. FAVROUL Jean-Pierre à M. NEUVILLE Michel
 M. ANZIANI Alain à M. BAUDRY Claude
 M. BANAYAN Alexis à M. BREILLAT Jacques
 M. BELIN Bernard à M. HOURCQ Robert
 Mme. BRACQ Mireille à M. MERCHERZ Jean
 Mme. BRUNET Françoise à M. DELAUX Stéphan
 M. CANIVENC René à M. BELLOC Alain
 M. CARTI Michel à Mme. CARTRON Françoise
 M. CASTEL Lucien à M. REBIERE André
 M. CASTEX Régis à M. GELLE Thierry
 Mme. CAZALET Anne-Marie à M. DUPRAT Christophe
 M. CAZENAVE Charles à M. SIMON Patrick
 M. CORDOBA Aimé à Mme. EYSSAUTIER Odette
 Mlle. COUTANCEAU Emilie à M. BRANA Pierre
 M. COUTURIER Jean-Louis à Mme. LACUEY Conchita
 Mme. DARCHE Michelle à Mme. FAYET Véronique

Mme. DELAUNAY Michèle à M. JAULT Daniel
 M. FAYET Guy à M. FLORIAN Nicolas
 M. FERILLOT Michel à M. SAINTE-MARIE Michel
 M. FEUGAS Jean-Claude à M. BROQUA Michel
 M. GUICHOUX Jacques à M. GUILLEMOTEAU Patrick
 M. HERITIE Michel à M. HOUDEBERT Henri
 Mme. JORDA-DEDIEU Carole à M. QUERON Robert
 M. JOUVE Serge à M. MOULINIER Maxime
 M. JUNCA Bernard à M. SOUBIRAN Claude
 M. LOTHAIRES Pierre à M. LABARDIN Michel
 M. MAMERE Noël à M. DANE Michel
 M. MANSENCAL Alain à M. BOBET Patrick
 M. PONS Henri à M. MANGON Jacques
 Mme. PUJO Colette à Mme. CARLE DE LA FAILLE Marie Claude
 M. QUANCARD Joël à M. MILLET Thierry
 Mme. RAFFARD Florence à Mme. DUBOURG-LAVROFF Sonia
 M. REDON Michel à M. RESPAUD Jacques

LA SEANCE EST OUVERTE

**Schéma directeur d'amélioration de la desserte en Transports en Commun -
Décision.**

Monsieur BRANA présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs

Le plan des déplacements urbains (PDU), dans son axe 3 consacré à l'amélioration des transports collectifs, développe une stratégie consistant à mettre en place autour du réseau de tramway une offre de transports en commun :

- qui propose, en favorisant le report modal, une véritable alternative à l'usage de l'automobile,
- et qui améliore l'équité entre individus et entre territoires, en hiérarchisant les niveaux de desserte selon les secteurs en fonction des modes de vie et des contraintes économiques.

Pour répondre à ces ambitions, les études correspondant aux différentes actions du PDU visant à développer une réelle intermodalité ont été entreprises pour alimenter la réflexion sur :

- l'amélioration de la vitesse commerciale des lignes structurantes,
- les extensions du réseau de transport en commun en site propre au delà de la deuxième phase du tramway,
- l'amélioration de la desserte ferroviaire,

Parallèlement aux réflexions sur la restructuration du réseau à la mise en service de la 2^{ème} phase du tramway, il vous est proposé de traduire dans un projet de « **schéma directeur d'amélioration de la desserte en transports en commun** » les hypothèses d'évolution à moyen et long termes du réseau de TCSP et de convenir des modalités de poursuite des études, afin d'être en capacité d'amorcer une première phase opérationnelle dans le prolongement de la fin des travaux de la 2^{ème} phase du tramway.

1 Pourquoi un schéma directeur ?

Après avoir accompagné la ville construite et dense en 1^{ère} et 2^{ème} phase tramway, les réflexions sur l'amélioration et le développement d'un service de transport public performant doivent être en corrélation étroite avec les projets d'urbanisme afin que le transport collectif devienne un élément moteur et structurant de l'organisation urbaine.

La structuration du maillage du réseau tous modes confondus (bus, tramway, train) à moyen et long terme doit permettre de :

- se donner les moyens d'anticiper et de prioriser les études de développement du réseau,
- se donner le cadre d'un partenariat renforcé avec les communes sur la base d'un schéma accepté et validé par tous,
- anticiper les conditions de réalisations en inscrivant les futurs projets dans les documents réglementaires (**PLU**) et en se donnant les moyens de cibler le foncier stratégique et de constituer des réserves foncières adaptées,
- disposer d'un guide de référence pour les aménagements futurs permettant notamment de définir et coordonner les interventions des services opérationnels.

2- Les axes du schéma directeur d'amélioration de la desserte en transports en commun

Le schéma directeur d'amélioration de la desserte en transport en commun qu'il vous est aujourd'hui proposé de valider, s'articule autour des tracés prévisionnels de l'ensemble des liaisons TCSP étudiées dans l'une ou l'autre des études évoquées précédemment. Ces tracés pourront faire l'objet, le cas échéant, d'adaptations lors des phases d'études ultérieures.

Son objectif est de se donner une vision d'ensemble, un cadre non seulement stratégique mais aussi opérationnel afin de garantir la plus grande cohérence dans les actions à engager à court, moyen et plus long termes.

Les tracés correspondants sont reportés sur le plan joint en annexe au présent projet de délibération :

- **Les corridors issus de l'étude « 3^{ème} phase TCSP » validés en Bureau du 7 avril 2005 après accord du comité de pilotage du 8 janvier 2004**

7 corridors TCSP sont aujourd'hui actés et figurent sur le plan joint en annexe :

- Six d'entre eux sont situés dans le prolongement d'une ligne de tramway existante au terme de la 2^{ème} phase : D (Bordeaux Lac), E (Bassens / Carbon Blanc), F (Bègles / Villenave d'Ornon), I (Pessac CHR/Alouette), M et N (Mérignac, aéroport / Cité des pins) ;
- Un correspond à une nouvelle ligne avec tronç commun jusqu'aux boulevards : Q/R (Quadrant nord Ouest)

Dans un deuxième temps, le tracé T (les boulevards) pourra être étudié en tenant compte d'une nécessaire évolution de l'offre liée au développement futur de la rive droite et prenant en compte une liaison entre Floirac, Cenon, La Bastide et Bordeaux Nord empruntant le pont Bacalan-Bastide.

Les 16 lignes du schéma d'amélioration de la vitesse commerciale des bus

Le choix des 16 lignes figurant au schéma d'amélioration de la vitesse commerciale des bus a été effectué selon les principes de hiérarchisation des lignes entérinés dans le réseau de transports en commun 2004. Il s'agit des lignes structurantes et expresses qui sont à étudier en priorité car elles présentent à la fois la plus forte fréquentation et les difficultés les plus importantes de circulation.

Au regard de la configuration actuelle du réseau, les lignes suivantes ont été répertoriées sur la carte jointe en annexe :

- Secteur Nord ouest : lignes 54 et 56
- Secteur Ouest : lignes 16, 50 et 48
- Secteur Sud Ouest : lignes 20/21, 23, 42, 45 et 46
- Secteur Rive Droite : lignes 5 et 6
- Secteur Bordeaux : ligne 4

En outre, et afin d'améliorer les possibilités de rabattement sur les lignes structurantes et assurer une meilleure couverture géographique de l'offre de transport, figurent également les lignes circulaires 34, 35 et 36, bien que n'étant ni structurantes, ni expresses.

La concertation à engager avec les communes sur la restructuration du réseau à l'échéance de la 2^{ème} phase tramway doit permettre d'actualiser ces données pour faire apparaître, à terme, l'ensemble des lignes de desserte jugées stratégiques et qui devraient faire prioritairement l'objet d'aménagement de sites propres.

Les hypothèses du STOAB

A ce stade des études, le Bureau de la Communauté urbaine lors de sa réunion du 7 avril 2005 a privilégié un scénario de desserte évolutif mais plusieurs autres hypothèses de desserte étudiées sous maîtrise d'ouvrage de la région demeurent.

Quel que soit le scénario de desserte envisagé, la voie de ceinture ferroviaire ainsi que la voie ferrée du Médoc desservant les communes du nord de l'agglomération représentent une composante essentielle du système de déplacements à l'échelle communautaire, les tracés correspondants figurent également au plan ci-joint.

3-Conséquences opérationnelles

L'approbation de ce schéma directeur permettra d'engager, une phase de concertation avec les communes pour prioriser et mener à bien les études préalables et préliminaires des tracés. Outre de déterminer la faisabilité d'insertion d'un TCSP, les conclusions de ces études permettront de déterminer les objectifs et les contraintes qui s'imposeront pour les aménagements futurs dès lors qu'un accord sur les projets ainsi étudiés sera acquis.

Après validation de ces études, les documents d'urbanisme seront donc complétés afin d'y garantir l'intégration des infrastructures de transport et de coordonner les programmes d'urbanisme en conséquence.

Les décisions de réalisation des projets de transport en site propre feront l'objet d'une contractualisation avec les communes pour en déterminer la priorité et leurs impacts en matière d'intervention opérationnelle : couloir bus, départ anticipé aux feux de signalisation.

Pour assurer la gestion de ce projet, ainsi que toute la transversalité et la coordination nécessaires à son efficacité et sa réussite, des équipes de projet dédiées seront constituées au sein de la Mission Tramway et de la direction des déplacements urbains.

4-Conclusion

Le schéma directeur qu'il vous est aujourd'hui proposé d'approuver permettra à la Communauté urbaine d'être en capacité d'engager une phase opérationnelle sur le long terme qui pourra débiter en continuité de la fin des travaux du tramway deuxième phase. Il permettra également d'organiser le développement urbain de l'agglomération en étroite cohérence avec la politique des déplacements.

Ce schéma est structuré à partir des axes jugés stratégiques pour l'accueil d'un transport en commun en site propre, qu'il s'agisse d'itinéraires à aménager en mode TCSP intégral (les études préliminaires seront entreprises sur la base de l'insertion d'un tramway) ou d'interventions plus ponctuelles par secteurs mais permettant au fur et à mesure de l'augmentation de la vitesse de transformer les lignes concernées en lignes à haut niveau de services : création de stations, priorité absolue aux carrefours etc...

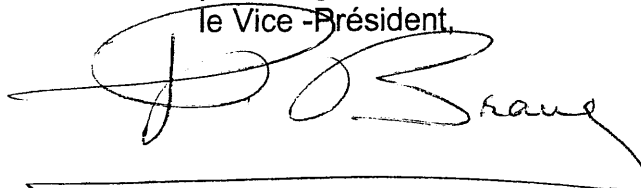
Les programmations de ces aménagements se feront en fonction des priorités arrêtées et des capacités financières de notre établissement.

C'est dans ce cadre qu'il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, si tel est votre avis, de bien vouloir valider le schéma directeur d'amélioration de la desserte en Transports en Commun.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de la Communauté Urbaine le 23 juin 2006,

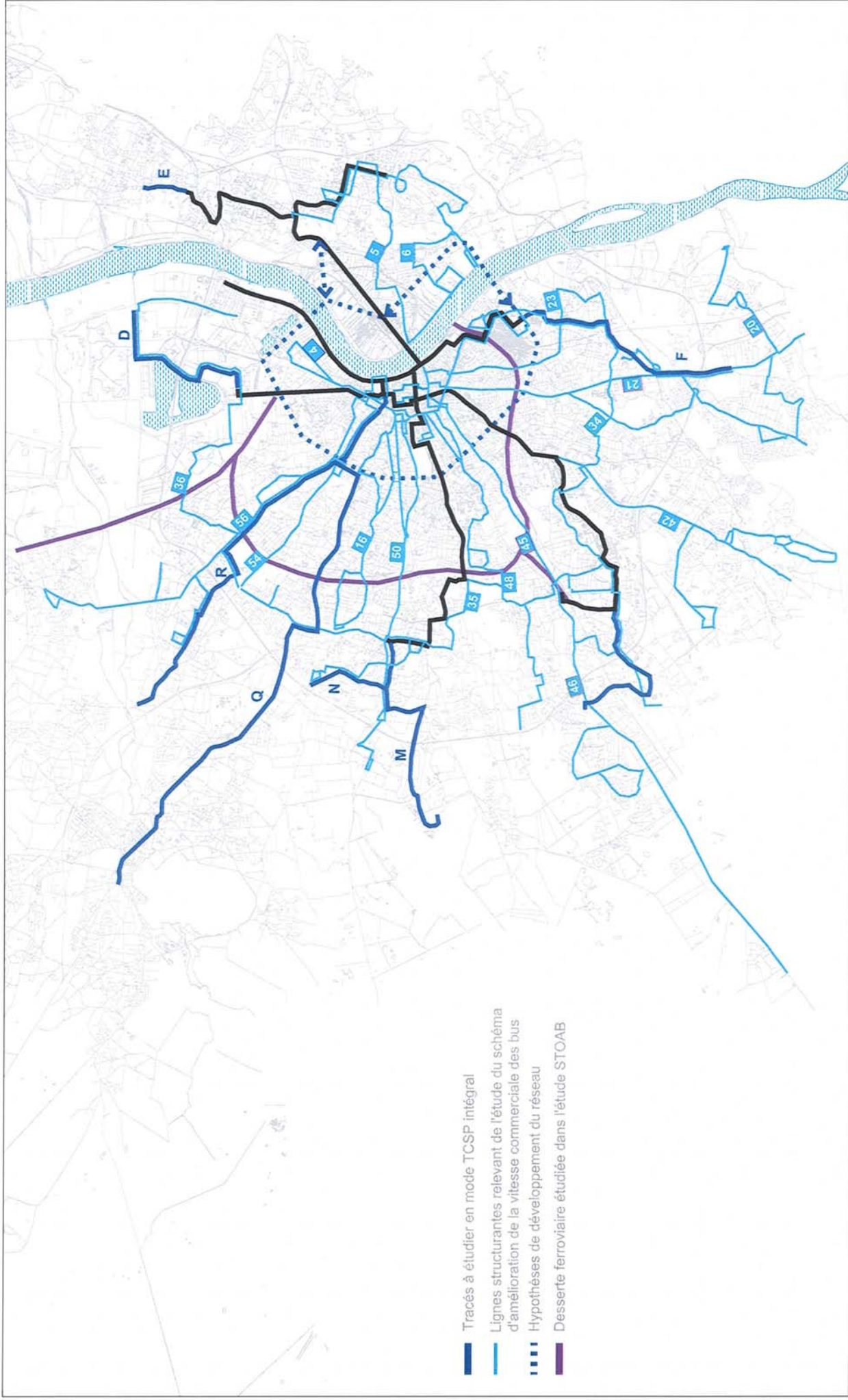
Pour expédition conforme,
par délégation,
le Vice-Président,



M. PIERRE BRANA

Le Service du contrôle de la légalité
des actes administratifs de la
Préfecture de la Gironde a déclaré avoir
vérifié la légalité de ce document le :

04 JUIL. 2006



- Tracés à étudier en mode TCSP intégral
- Lignes structurantes relevant de l'étude du schéma d'amélioration de la vitesse commerciale des bus
- ⋯ Hypothèses de développement du réseau
- Desserte ferroviaire étudiée dans l'étude STOAB

Schéma directeur d'amélioration de la desserte en TC