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

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

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

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

Monsieur Michel LABARDIN présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

RAPPEL DU PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION

Contexte du projet

Les communes de Gradignan, Pessac et Talence comportent, sur leur territoire, des enjeux de mobilité de premier ordre à l'échelle métropolitaine. Elles sont composées d'un important bassin universitaire et d'écoles supérieures, ainsi que de plusieurs pôles d'emplois et d'habitats majeurs. Ce secteur représente une population cumulée de plus de 120 000 habitants, ainsi qu'une population étudiante actuelle de près de 60 000 personnes, en forte croissance. En particulier, la zone d'aménagement concerté (ZAC) prévoit le renforcement de l'armature urbaine par la création de logements et commerces, services ou bureaux (environ 95 000 m² de SDP-surface de plancher- dont 85 000 m² de logement), soit environ 750 logements sur les fonciers de la ville de Gradignan auxquels s'ajoutent environ 250 logements supplémentaires à l'initiative du Centre communal d'action sociale (CCAS) de la ville de Bordeaux sur le secteur "Cité Jardin".

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

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

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

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

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

Objectifs du projet

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

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

Déroulement de la concertation

La concertation ouverte par la délibération n°2018-793 du 21 décembre 2018 s'est déroulée sur les communes de Bordeaux, Gradignan, Pessac et Talence du 7 mars 2019 au 3 décembre 2019, le public ayant été informé préalablement par voie de presse et d'affichage des dates d'ouverture et de clôture.

Le présent rapport a pour objet de présenter le bilan de la concertation sur le projet d'amélioration de la desserte du campus et du centre-ville de Gradignan par l'extension du réseau de tramway

CONTENU DU PROJET PRESENTE AU PUBLIC

Projet d'extension de la Ligne B

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

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

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

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

Un projet enrichi par la concertation

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

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

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

Les différents partis d'aménagements présentés

Parti d'aménagement T1 :

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

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

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

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

- Service : 1 tramway toutes les 15 minutes toute la journée.
- Longueur de l'extension : 6.010 mètres, dont :
 - o 3.120 mètres en voie double,
 - o 2.330 mètres en voie unique,
 - o et 560 mètres en voie double banalisée.
- 9 stations ;
- 2 parc-relais :
 - o P+R à Bordeaux Science Agro de 350 places ;
 - o P+R de Gradignan Beausoleil de 160 places.
- Impacts fonciers : 21.700 m² à acquérir sur l'ensemble du tracé, 60 parcelles impactées et 3 bâtiments commerciaux dont :
 - o 4.700 m² et 10 parcelles entre le campus et la rocade,
 - o 17.000 m², 50 parcelles et 3 bâtiments commerciaux entre la rocade et Beausoleil.
- Impact sur la circulation routière cours de la Libération :

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

Parti d'aménagement T2 :

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

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

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

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

- Service : 1 tramway toutes les 15 minutes toute la journée.
- Longueur de l'extension : 5.920 mètres, dont :
 - o 2.960 mètres en voie double,
 - o 1.750 mètres en voie unique,
 - o 1.210 mètres en voie double banalisée.
- 9 stations ;
- 2 parc-relais :
 - o P+R à Bordeaux Science Agro de 350 places ;
 - o P+R de Gradignan Beausoleil de 160 places.
- Impacts fonciers : 19.700 m² à acquérir sur l'ensemble du tracé, 81 parcelles impactées et 4 bâtiments commerciaux dont :
 - o 2.700 m², 31 parcelles (principalement pavillonnaires) et 1 bâtiment commercial entre le campus et la rocade,
 - o 17.000 m², 50 parcelles et 3 bâtiments commerciaux entre la rocade et Beausoleil.
- Impact sur la circulation routière cours de la Libération :
 - o Impact limité (fréquence de passage du tram assez faible ~7min) et compatible avec le report modal généré par le projet ;
 - o Les remontées de files de voitures en attente aux carrefours, bien que plus importantes, ne créent pas de perturbations durables.
- Impact sur le stationnement :
 - o Restitution du stationnement sur la rue Mont Cassin ;

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

Parti d'aménagement T3 :

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

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

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

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

- Service : 1 tramway toutes les 15 minutes toute la journée.
- Longueur de l'extension : 5.830 mètres dont :
 - o 3.410 mètres en voie double,
 - o 1.860 mètres en voie unique,
 - o 560 mètres en voie double banalisée.
- 9 stations ;
- 2 parc-relais :
 - o P+R à Bordeaux Science Agro de 350 places ;
 - o P+R de Gradignan Beausoleil de 160 places.
- Impacts fonciers : 21.600 m² à acquérir sur l'ensemble du tracé, 59 parcelles impactées et 3 bâtiments commerciaux dont :
 - o 4.600 m² et 9 parcelles entre le campus et la rocade,
 - o 17.000 m², 50 parcelles et 3 bâtiments commerciaux entre la rocade et Beausoleil.
- Impact sur la circulation routière cours de la Libération :
 - o Sans impact, car le tramway ne franchit pas de carrefour avant l'échangeur 16, avec une fréquence de passage du tram assez faible (~7min) et compatible avec le report modal généré par le projet. ;
 - o Les remontées de files de voitures en attente aux carrefours, bien que plus importantes, ne créent pas de perturbations durables.
- Impact sur le stationnement :
 - o Maintien du stationnement sur la rue Mont Cassin ;
 - o Restitution de 53 places sur les 77 places supprimées sur le secteur de la Mairie de Gradignan ;
 - o Reconfiguration du parking de l'animalerie sur le secteur du lycée des Graves.
- Impact sur les circulations cyclables :

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

Les indicateurs socio-économiques du projet :

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

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

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

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

MISE EN ŒUVRE DES MODALITES DE LA CONCERTATION

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

Les modalités d'information du public

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

Annnonce de la concertation et des réunions publiques

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

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

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

Dossier de présentation du projet

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

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

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

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

Site internet de la participation

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

Modalités d'échange sur le projet : 8 réunions publiques

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les modalités de participation du public

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

Les registres papier

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

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

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

Le registre en ligne

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

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

BILAN DE LA CONCERTATION

Bilan quantitatif de la démarche

Une forte participation

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

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

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

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

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

Les participants

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

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

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

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

- *Des associations liées à des problématiques urbaines ou de transport* : Association Rénovation douce de Gradignan, Association Métro de Bordeaux, Association Vivement le tram à Gradignan ! Ces associations ont rédigé des contributions partagées sur le projet.

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

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

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

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

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

Contributions de communes au projet

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

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

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

Les grandes tendances sur l'opportunité du projet

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

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

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

Les préférences émises concernant les partis d'aménagement

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bilan qualitatif et thématique

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

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

Les conditions de desserte de Gradignan et du campus

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

Une majorité de participants favorables au projet

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

Les arguments avancés en faveur du projet sont les suivants :

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

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

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

Réponse du maître d'ouvrage :

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

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

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

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

Une minorité de participants opposés au projet

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

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

Réponse du maître d'ouvrage :

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

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

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

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

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

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

Des questions sur la faisabilité financière du projet

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

Réponse du maître d'ouvrage :

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

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

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

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

Des questions sur la future organisation du réseau bus

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

Réponse du maître d'ouvrage :

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

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

Qualité du cadre de vie

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

Impact environnemental du projet

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

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

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

Réponse du maître d'ouvrage :

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

Conditions de circulation et de stationnement.

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

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

Réponse du maître d'ouvrage :

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

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

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

Partage de l'espace public

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

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

Réponse du maître d'ouvrage :

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

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

Nuisances potentielles

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

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

Réponse du maître d'ouvrage :

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

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

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

Impact foncier

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

Réponse du maître d'ouvrage :

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

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

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

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

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

Réponse du maître d'ouvrage :

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

Le maintien du calibrage du cours de la Libération

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

Réponse du maître d'ouvrage :

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

Le maintien de la rue Mont Cassin

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

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

Réponse du maître d'ouvrage :

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

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

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

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

Réponse du maître d'ouvrage :

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

Les impacts sur le secteur de Favard

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

Réponse du maître d'ouvrage :

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

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

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

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

Réponse du maître d'ouvrage :

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

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

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

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

L'apaisement sur la rue de Poumey

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

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

Réponse du maître d'ouvrage :

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

La qualité paysagère du prieuré de Cayac

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

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

Réponse du maître d'ouvrage :

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

Stationnement du quartier lycée des Graves -Beausoleil

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

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

Réponse du maître d'ouvrage :

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

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

Les principaux enseignements de la concertation

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

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

DEFINITION DES CARACTERISTIQUES DU PROJET

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

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

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

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

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

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

MISE A JOUR DU SDODM

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

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

Le Conseil de Bordeaux Métropole

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

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

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

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

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

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

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT QUE la concertation, organisée sur le projet « Amélioration de la desserte de la desserte du campus et du centre-ville de Gradignan par l'extension du réseau de tramway » sur les communes de Bordeaux, Gradignan, Talence et Pessac a fait l'objet d'une très forte participation du public, lequel a été en mesure de s'exprimer notamment sur l'opportunité du projet, et sur les différents partis d'aménagement présentés dans les études versées et les réunions publiques au fur et à mesure de la concertation,

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

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

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

DECIDE

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

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

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

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

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

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

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

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

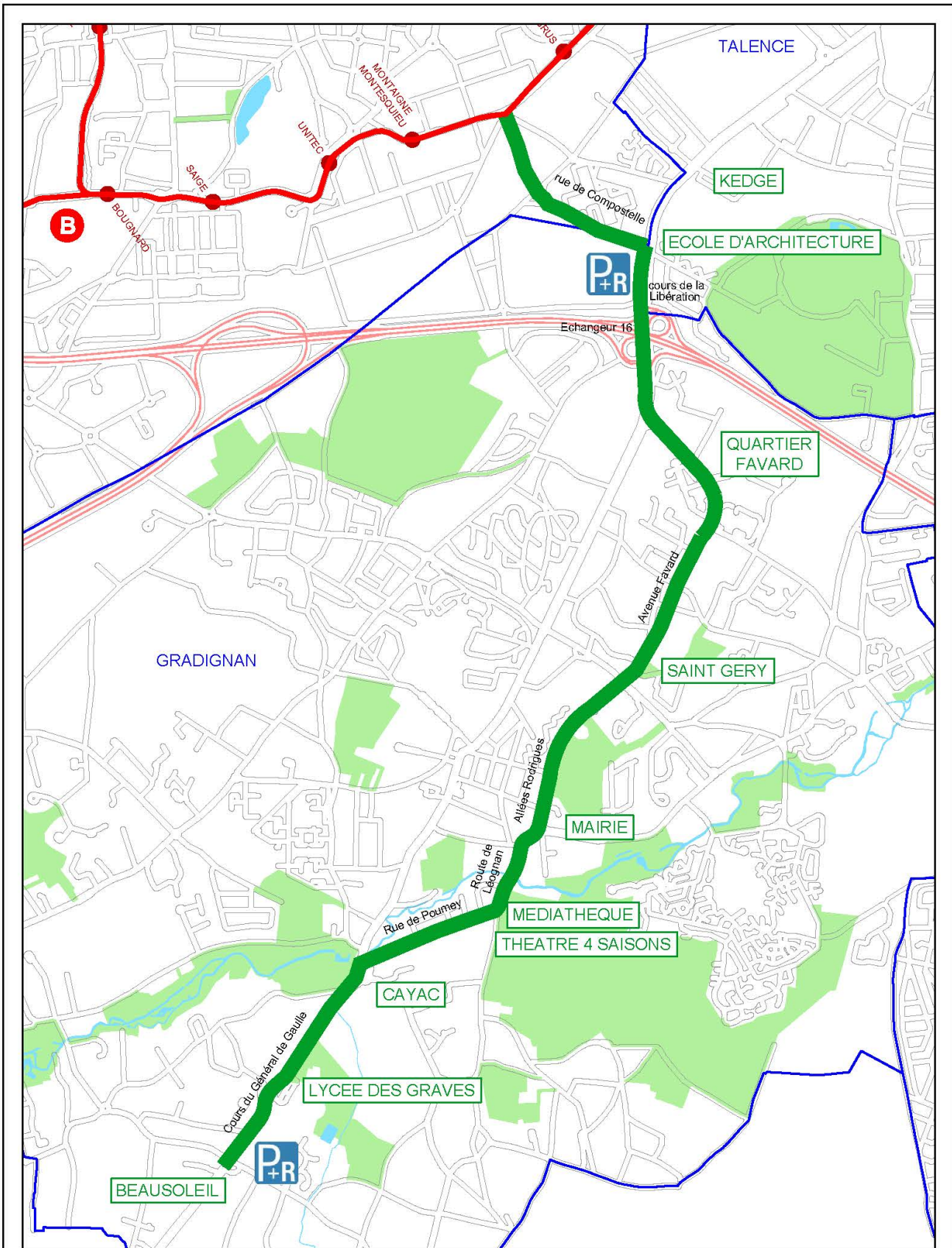
Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à la majorité.

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

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

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

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



DIRECTION GENERALE MOBILITES - Direction Tramway/SDODM/Grandes infrastructures



Amélioration de la desserte du campus et du centre-ville de Gradignan
par l'extension du réseau de tramway - Bilan de concertation

Echelle	1/20 000
Format	A4
Planche	1/1
Date	05/01/20

