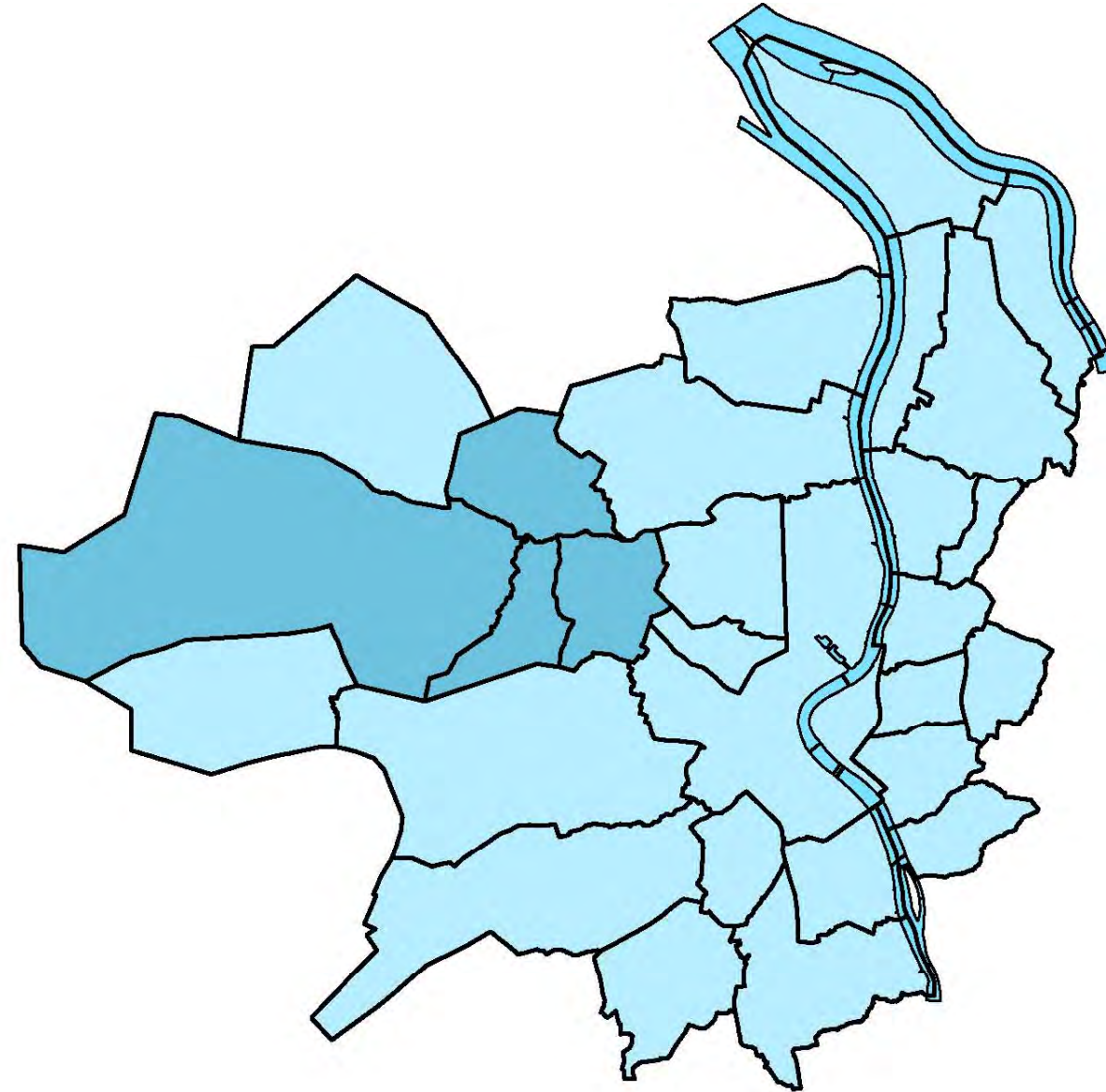


TRANSPORTS EN COMMUN - AMELIORATION DE LA DESSERTE DES COMMUNES DE SAINT-MEDARD-EN JALLES,  
LE HAILLAN, EYSINES ET LE TAILLAN-MEDOC PAR L'EXTENSION DU RESEAU TRAMWAY

COMMUNES DE SAINT-MEDARD-EN-JALLES, LE HAILLAN, EYSINES ET LE TAILLAN-MEDOC



1 – NOTICE EXPLICATIVE ACTUALISEE

OUVERTURE DE LA CONCERTATION

Direction Générale Mobilités  
Direction des Infrastructures et Déplacements  
Mission Tramway/SDODM/Grandes Infrastructures



# **Amélioration de la desserte en transports en commun des communes de Saint-Médard-en-Jalles, Le Haillan, Eysines et Le Taillan-Médoc, par l'extension du réseau de tramway,**

## **Concertation publique**

### **Notice explicative actualisée**

#### **Préambule**

Dans le cadre de la mise en œuvre opérationnelle du programme d'études SDODM (Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains), notre établissement envisage l'amélioration de la desserte en transports en commun des communes de Saint-Médard-en-Jalles, Le Haillan, Eysines et Le Taillan-Médoc, par l'extension du réseau de tramway, selon différents tracés prolongeant la ligne D depuis la station "Cantinolle" à Eysines ou la ligne A depuis la station "Le Haillan - Rostand" au Haillan.

#### **Contexte et enjeux du projet**

Ce secteur de l'agglomération compte aujourd'hui et à l'avenir parmi les territoires métropolitains à enjeux de premier ordre par son bassin d'emplois et les pôles d'habitats qui le composent, notamment sur les communes de Saint-Médard-en-Jalles et du Haillan représentant une population cumulée de plus de 40 000 habitants.

Ce territoire doit nécessairement être doté d'une offre de transports publics structurants facilitant l'accès à ces centralités urbaines et zones économiques et reliée aux grands axes du réseau de transport en commun de l'agglomération.

En termes de géographie urbaine, les communes de Saint-Médard-en-Jalles et du Haillan constituent la porte d'accès Nord-Ouest à l'agglomération bordelaise, notamment pour le Médoc et son littoral.

La demande de déplacement vers le centre de l'agglomération renforce la nécessité de consolider l'offre de transport en commun en irriguant ces territoires par la création de lignes performantes et d'extensions du réseau tramway.

La mobilité dans l'ensemble du secteur est considérablement entravée par la situation du réseau routier, et tout particulièrement par celle de la rocade. Le projet doit proposer une alternative crédible en développant une offre de transport public massive et attractive.

La réalisation de ce projet est l'opportunité de proposer une offre complémentaire à l'opération déjà engagée du BHNS (Bus à niveau de service) Saint-Aubin de Médoc - Bordeaux gare Saint-Jean.

Cette offre se différencie par le mode envisagé du tramway qui est un mode de grande capacité et permet ainsi de préparer l'avenir, par différents tracés et par ses points de connexion au réseau existant.

La rentabilité socio-économique du projet est à apprécier par rapport à une situation de référence incluant le BHNS.

### **Objectifs du projet**

Afin de répondre aux enjeux identifiés sur ce territoire métropolitain, les objectifs suivants ont été retenus :

- améliorer la desserte en transports en commun des communes de Saint-Médard-en-Jalles, Le Haillan, Eysines et le Taillan-Médoc, par l'extension du réseau du tramway, selon différents tracés prolongeant la ligne D depuis la station « Cantinolle » à Eysines ou la ligne A depuis la station « Le Haillan – Rostand » au Haillan ;
- créer une infrastructure respectueuse de son environnement urbain ou naturel en privilégiant une conception à faible empreinte écologique et à moindre impact foncier tant en phase travaux qu'à terme ;
- rétablir ou conforter les itinéraires modes doux, marche et bicyclette, le long de ce projet et faciliter les déplacements de proximité vers les entreprises, les équipements commerciaux ou publics, concentrant de très nombreux emplois ;
- présenter une efficacité économique et des coûts compatibles avec les capacités financières de Bordeaux Métropole tant en investissement qu'en exploitation ultérieure en appliquant un objectif et une méthode d'optimisation imposés dès les premières études opérationnelles.

L'ensemble de ce projet doit entraîner un report modal cohérent avec les objectifs de développement durable fixés par le plan climat et les différents documents cadres qui en assurent la traduction.

## Les premières études de faisabilité menées dans le cadre du SDODM.

Les premières études pré-opérationnelles (niveau faisabilité) poursuivies dans le cadre du SDODM (Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains) ont montré que le parti d'aménagement consistant à prolonger en voie unique la ligne D au-delà de Cantinolle vers le centre de Saint-Médard en Jalles permet d'accueillir une fréquentation d'environ 4000 à 5000 voyageurs/jour.

Ce parti d'aménagement se caractérise par un temps de parcours d'environ 38 minutes jusqu'aux Quinconces et d'environ 48 minutes jusqu'à la gare Saint-Jean dans un cadre socio-économique équilibré et pour un coût d'opération estimé à 50 M€ HT en première approximation et hors provision pour aléas.

Ces premières projections de fréquentation ont été obtenues en maintenant la fréquence de la ligne D envisagée à la station Cantinolle et en considérant l'infrastructure BHNS réalisée en situation de référence.

*Ces études antérieures menées en 2015 et 2016 sont ici portées à la connaissance du public. Jointes à la présente notice explicative, elles viennent compléter l'analyse multicritères et les principes d'insertion qui ont conduit au parti d'aménagement (tracé 1) proposé par l'extension de la ligne D en montrant notamment l'évolution des options de tracé sur le carrefour Cantinolle, l'optimisation des coûts travaux et l'évaluation de ce scénario en terme de bruit.*

## Le projet et ses hypothèses de tracés

Ce projet se caractérise par un certain nombre d'hypothèses de tracés plus ou moins performantes selon le niveau de service à l'utilisateur, la rentabilité socio-économique, le degré de contraintes d'insertion et environnementales, les conditions de réalisation ou d'exploitation et les coûts d'investissement ou de fonctionnement.

Ces tracés trouvent leur cohérence par leur complémentarité avec le BHNS en desservant des quartiers éloignés de son itinéraire.

Le parti d'aménagement proposé par l'extension de la ligne D vers Saint-Médard-en-Jalles (**tracé 1**) a comme point de départ le carrefour de Cantinolle situé à la limite des trois communes, Eysines, Le Taillan-Médoc et Le Haillan ; il présente un tracé direct de 4,2 km environ et compte tenu de sa position, intéresse une population en provenance du sud-Médoc. Il longe, en la conservant, la piste cyclable de Bordeaux-Lacanau, et borde un tissu d'habitat urbain au sud et un environnement naturel sensible au nord.

Les partis d'aménagements (**tracés 2 et 3**) proposés prolongent la ligne A depuis la station Le Haillan-Rostand, en extra-rocade. Le tracé 2 emprunte l'avenue de Magudas, la route de Feydit, la route de Corbiac jusqu'à la place de la République à Saint-Médard-en-Jalles. Cet itinéraire plus long que le tracé 1, traverse des zones d'activités constituées et s'insère dans des emprises viaires existantes jalonnées de carrefours à fort trafic routier.

D'un investissement plus lourd, il est également proposé une variante d'itinéraire (tracé 3) empruntant les avenues de Capeyron, de Mazeau, sensiblement moins efficace en terme de population desservie potentielle.

La première période de concertation a fait émerger un **tracé 4**. Le parti d'aménagement proposé prolonge la ligne D vers Saint-Médard-en-Jalles **et** a comme point de départ le carrefour de Cantinolle situé à la limite des trois communes, Eysines, Le Taillan-Médoc et Le Haillan ; il présente un tracé plus au nord que le tracé 1 empruntant l'avenue de Lacanau (RD1215) puis l'avenue de la Boétie. Ce tracé longe des quartiers urbanisés en devenir du Taillan-Médoc au début de son parcours puis s'insère dans des emprises viaires existantes jalonnées de carrefours, puis un environnement urbain sur l'avenue de la Boétie sur les communes du Taillan-Médoc et de Saint-Médard-en-Jalles.

Quels que soient les partis d'aménagement envisagés, l'optimisation financière de ce projet conduit à proposer, à qualité de service équivalente, une infrastructure tramway en voie unique avec un nombre limité de stations positionnées suivant les plus fortes estimations de potentiel de clientèle.

### **Le dispositif de concertation mis en place**

L'article L.103-2 du Code de l'urbanisme fait obligation aux établissements publics de coopération intercommunale, auxquels des compétences de leurs communes membres ont été transférées, de délibérer sur les objectifs poursuivis ainsi que sur les modalités d'une concertation associant la population pendant l'élaboration des projets de nature à modifier de façon substantielle leur cadre de vie.

Cette obligation concerne notamment la réalisation d'investissements routiers dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1,9 million d'euros (article R.103-1 du Code de l'urbanisme).

La concertation ainsi ouverte sur ce projet concerne les communes de Saint-Médard-en-Jalles, Le Haillan, Eysines et Le Taillan-Médoc et répond aux modalités suivantes.

Le dossier de présentation mis à disposition du public au tout début de la concertation (février 2017) comportait :

- une notice explicative rappelant les enjeux liés au projet, les objectifs poursuivis et présentant la synthèse des études préalables de faisabilité de ce projet selon les tracés proposés (planches graphiques présentant l'état des lieux, décrivant les principes d'insertion, identification des impacts liés à l'insertion, analyse comparative multicritères) ;
- un plan de situation ;
- un plan du périmètre d'intervention ;
- un registre de concertation.

**A l'occasion de cette 2<sup>ème</sup> période de concertation, des pièces complémentaires sont mises à la disposition du public afin de verser au dossier de présentation les études complémentaires réalisées, concernant notamment l'étude d'un 4<sup>ème</sup> tracé et l'approfondissement des 3 premiers tracés.**

**Afin d'en faciliter la compréhension, l'ensemble du dossier de concertation a été actualisé. Les pièces complémentaires mises à disposition viennent ainsi se substituer au dossier de présentation initial (février 2017). Les pièces initiales sont cependant toujours disponibles et consultables.**

D'une façon plus générale, la concertation publique a pour but, d'une part, d'informer le public du lancement de l'opération, d'autre part, d'enrichir le programme en recueillant les avis, notamment des usagers et riverains, pour une plus grande qualité du projet.

Les temps d'échange avec le public pendant la concertation devraient permettre de faire émerger d'autres variantes de tracés, par exemple, qui pourront être analysées comparativement et versées pour enrichir la concertation. Les documents de présentation produits en réunion publique pourront également venir alimenter celle-ci et susciter des contributions.

Les modalités de cette concertation telles qu'arrêtées par délibération sont ici résumées :

Le dossier de présentation du projet et un registre de concertation sont respectivement déposés :

- aux mairies du Haillan, Eysines, Saint-Médard-en-Jalles et Le Taillan-Médoc,
- au pôle territorial ouest de Bordeaux Métropole,
- et à la direction des Infrastructures et des déplacements de la direction générale Mobilités de Bordeaux Métropole, où ils peuvent être consultés par le public, aux jours et heures d'ouverture de leurs bureaux en vue de recevoir les observations ou suggestions éventuelles de la population.

La concertation est également ouverte via les sites internet de Bordeaux Métropole et de la participation Bordeaux Métropole.

[www.bordeaux-metropole.fr](http://www.bordeaux-metropole.fr)

<https://participation.bordeaux-metropole.fr>

**Date de clôture de la concertation : 10 novembre 2017**