



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Conseillers en exercice : 61

Date de Publicité : 21/07/2009

Reçu en Préfecture le :
CERTIFIE EXACT,

Séance du lundi 20 juillet 2009
D - 20090370

Aujourd'hui Lundi 20 juillet Deux mil neuf, à quinze heures,

le Conseil Municipal de la Ville de Bordeaux s'est réuni en l'Hôtel de Ville, dans la salle de ses séances, sous la présidence de

Monsieur Alain JUPPE - Maire de Bordeaux

Etaient Présents :

M. Hugues MARTIN, Mme Anne BREZILLON, M. Didier CAZABONNE, M. Jean Louis DAVID, Mme Brigitte COLLET, M. Stéphan DELAUX, Mme Nathalie DELATTRE, M. Dominique DUCASSOU, Mme Sonia DUBOURG -LAVROFF, M. Michel DUCHENE, Mme Véronique FAYET, M. Pierre LOTHAIRE, Mme Muriel PARCELIER, M. Alain MOGA, Mme Arielle PIAZZA, M. Josy REIFFERS, Mme Elizabeth TOUTON, M. Fabien ROBERT, Mme Anne WALRYCK, Mme Laurence DESSERTINE, M. Jean Marc GAUZERE, M. Jean Charles BRON, Mme Chantal BOURRAGUE, M. Joël SOLARI (*absent de 17 h20 à 20 h*), M. Charles CAZENAVE, M. Alain DUPOUY, M. Jean-Pierre GUYOMARC'H, Mme Mariette LABORDE, M. Jean-Michel GAUTE, Mme Marie-Françoise LIRE, Mme Sylvie CAZES-REGIMBEAU, Mme Nicole SAINT ORICE, Mme Constance MOLLAT, M. Maxime SIBE, M. Guy ACCOCEBERRY, Mme Emmanuelle CUNY, M. Jean-Charles PALAU, Mme Chafika SAILOUD, M. Ludovic BOUSQUET, M. Yohan DAVID, Mme Alexandra SIARRI, Mme Sarah BROMBERG, Mme Wanda LAURENT, Mme Paola PLANTIER, Melle JARTY, M. Jacques RESPAUD, M. Jean-Michel PEREZ, Mme Martine DIEZ, Mme Béatrice DESAIGUES, Mme Emmanuelle AJON, M. Matthieu ROUYEYRE, M. Pierre HURMIC, Mme Marie-Claude NOEL, M. Patrick PAPADATO, M. Vincent MAURIN,

Excusés :

Mme Anne Marie CAZALET, Mme Ana Marie TORRES, M. Jean-François BERTHOU, M. Nicolas BRUGERE,
Mme Natalie VICTOR-RETALI,

Desserte du quadrant Nord Ouest en TCSP. Avis de la Ville de Bordeaux. Délibération

Monsieur le Maire présente le rapport suivant :

Mesdames, Messieurs,

La concertation sur le mode et le tracé de desserte du quadrant nord-ouest en transport en commun en site propre est close depuis le 17 juin dernier.

Elle a fait l'objet pour Bordeaux de trois réunions de présentation, deux à Bordeaux (Athénée) les 28 avril et 25 mai dernier, une sur la commune du Bouscat le 16 juin. Ces réunions ont apporté aux participants des explications détaillées sur le projet pour une bonne compréhension du dossier, et ont permis une prise de parole des Bordelais et la réponse à leurs questions.

Le bilan de la concertation a été approuvé par le conseil communautaire du 10 juillet pour une décision définitive sur le mode et le tracé à l'automne.

Je vous propose d'apporter notre contribution à ce débat par un avis de notre conseil municipal au terme de cette phase de concertation.

La desserte du quadrant nord ouest a été envisagée par deux faisceaux, l'un au sud desservant le quartier de Caudéran, en direction de St Médard en Jalles, l'autre plus au nord par le secteur Fondaudège, en direction du Bouscat et d'Eysines. Sur chaque secteur, plusieurs axes ont été envisagés. Les études ont été menées en parallèle par les services de la CUB sur chacun de ces secteurs soit par une desserte en tramway, soit par une desserte en bus à « haut niveau de service ». Une hypothèse a été rajoutée en cours de concertation (utilisation de la voie ferrée de ceinture).

L'avancée des études a montré que 4 grandes hypothèses se distinguaient :

1. La desserte par un bus à haut niveau de service (par le sud ou par le nord)

Les différentes études ont montré que le mode de TCSP que représente le BHNS ne répond pas à la fréquentation attendue sur ce quadrant, et à la croissance prévisible sur les années à venir.

À ce niveau de demande, un bus à haut niveau de service, trois fois moins capacitaire qu'un tramway, générerait en effet à la fois un coût d'exploitation et des nuisances plus importants du fait de rotations trois fois plus nombreuses, ainsi que de très importantes contraintes de circulation aux carrefours.

Par ailleurs, il ne dispense pas de réaliser des travaux d'infrastructure lourds, certes légèrement moins longs que pour un tramway, mais tout autant perturbateurs pour les activités locales.

2. La desserte par le sud, via la rue de la Croix blanche, le cours Marc Nouaux, puis Caudéran, par un tramway.

Deux modalités d'exploitation me paraissent tout d'abord devoir être écartées :

- la circulation en voie unique sur les portions les plus étroites : en effet, compte tenu des contraintes d'exploitation, il a été démontré que cela amènerait à des cadencements de l'ordre de 8 minutes entre tramways, soit un espacement de temps très supérieur aux besoins pour une desserte correcte de la ligne (4 mn)

- la circulation des tramways sur des itinéraires différenciés entrant et sortant (là également au regard des difficultés de passage dans les rues étroites). Cette hypothèse ferait perdre toute lisibilité au réseau, représenterait un coût d'investissement supérieur de l'ordre de 30 %, et multiplierait les contraintes pendant la phase de chantier.

Reste l'hypothèse du passage sur l'itinéraire précité, en double voie. Cette hypothèse est techniquement réalisable. Mais elle aurait des incidences extrêmement lourdes sur le bâti de la rue Capdeville, ainsi qu'à l'angle de la rue du Château d'eau et de la rue Judaïque. Plusieurs immeubles devraient être détruits, plusieurs autres seraient profondément entaillés au niveau de leur rez-de chaussée pour permettre la réalisation des trottoirs, les accès aux garages des riverains seraient sur tout l'itinéraire condamnés ... De fait, sur un linéaire de près de 100 mètres, c'est tout un pan du quartier qui serait mutilé.

Indépendamment même de l'avis des Services de l'Etat en charge de la protection du patrimoine, qui s'y opposeraient de toute évidence (proximité avec la Basilique St Seurin), cette solution me paraît donc devoir être écartée.

3. La desserte d'Eysines par la voie ferrée de ceinture, puis par la ligne C à partir de Ravezies

Compte tenu des propositions complémentaires présentées en cours de concertation, j'ai soutenu également la demande du maire du Bouscat d'examiner une dernière hypothèse, à savoir une desserte du quadrant nord-ouest par un tramway allant des Quinconces à Ravezies puis empruntant la ligne de chemin de fer de ceinture avant de desservir la commune d'Eysines.

Après expertise, il s'est avéré que, le passage du tramway par Ravezies et la voie ferrée de ceinture, outre un rallongement du temps de parcours significatif, ne s'avérerait pas compatible avec les intentions de la Région de renforcer à court / moyen terme l'utilisation de cet itinéraire par les TER, voire des tram-trains.

4. La desserte par l'itinéraire nord via la rue Fondaudège par un tramway

C'est au final, au vu de l'ensemble du dossier et de la perception du projet par les Bordelais, l'hypothèse qui paraît la plus pertinente.

Cependant, cette réalisation ne devrait se faire que sous les six conditions suivantes :

1. Définition du projet sur la totalité de l'itinéraire jusqu'à Eysines, et déclaration d'utilité publique sur l'ensemble de la ligne projetée.

Le passage du tramway par la rue Fondaudège n'est en effet qu'un maillon d'une desserte ambitieuse du quadrant nord ouest. C'est pourquoi la Ville de Bordeaux demande à la Communauté urbaine que l'enquête d'utilité publique soit lancée non pas sur le seul tronçon bordelais, mais sur l'intégralité de la ligne, les travaux eux-mêmes pouvant être phasés en plusieurs tranches.

2. Afin de permettre aux riverains et aux commerçants d'avoir une connaissance du chantier qui les attend, la CUB doit fournir un planning précis des travaux ainsi que de leur phasage.
3. L'indemnisation des commerçants.

Comme ce qui a été fait lors des précédentes phases tramway, la Communauté urbaine va mettre en place une indemnisation pour perte de chiffre d'affaire durant les travaux.

Cependant, si la baisse de la clientèle survient bien durant les travaux, la fin de ceux-ci n'engendre pas immédiatement un retour à la normale. Il est constaté une inertie de près de deux ans avant que les nouvelles habitudes d'achats conduisent à nouveau les clients dans les magasins. De ce fait, il est nécessaire que la Communauté Urbaine étudie un montage permettant de pouvoir venir en aide aux commerçants dans cette période.

Par ailleurs, le périmètre d'indemnisation devra être défini avant le démarrage des travaux et devra couvrir l'ensemble des rues impactées par les travaux et non uniquement le rue Fondaudège

4. Le tramway sur l'axe Fondaudège – Croix de Séguéy va supprimer 218 places de stationnement sur 348. Comme ce fut le cas pour la première phase, il est impératif que ces places soient intégralement compensées par la création de parkings de stationnement de proximité, et que ces places soient identifiées dans le périmètre de déclaration d'utilité publique.
5. Toujours dans le cadre du stationnement, les études ont permis de démontrer le faible taux de rotation des voitures en stationnement. Afin d'augmenter celui-ci et permettre aux clients des commerces de s'arrêter, il sera nécessaire de développer sur cet axe un projet innovant d'incitation au stationnement minute, conjointement par la CUB et la Ville, et cela dès confirmation du choix de l'itinéraire avant même le début des travaux.
6. Enfin, le traitement architectural et paysager de cet axe se doit d'être de haut niveau qualitatif. Il devra naturellement englober l'aménagement de la place Tourny

Pour parfaire notre analyse préalable à l'avis que je vous propose de donner en ce sens à la CUB, j'ai saisi le 22 juin dernier le président de la Communauté urbaine de Bordeaux pour lui demander de me transmettre une analyse multicritère reprenant l'ensemble des contraintes des faisceaux étudiés.

En conséquence, je vous propose, Mesdames, Messieurs,

1. d'émettre un avis favorable au projet de desserte TCSP du quadrant nord ouest par un tramway qui emprunterait la rue Fondaudège.
2. de conditionner cet avis favorable à la prise en compte des six conditions ci-dessus

AMENDEMENT PROPOSE

- La création d'une liaison par navette ligne D – Caudéran - St Augustin - ligne A – CHU,
- La poursuite de la réflexion sur la réalisation ultérieure d'un TCSP (bus à haut niveau de service ou tramway sur corridor sud,
- Une requalification de la barrière Saint-Médard,
- A la faveur des négociations en cours entre la CUB et KEOLIS, obtenir l'amélioration et l'optimisation des dessertes de bus du secteur de Caudéran et notamment, la réalisation d'une liaison en site propre,
- Dans le cadre des opportunités foncières et immobilières qui se présenteront sur le tracé de la ligne D, une priorité sera réservée aux opérations de logement social.

**Suspension de séance de 17H 20 à 17H 45
pour rédaction d'un amendement commun :
Amendement proposé par le Maire
ADOpte A L'UNANIMITE
NON PARTICIPATION AU VOTE DE M. PALAU**

Fait et Délibéré à Bordeaux, en l'Hôtel de Ville, le 20 juillet 2009

P/EXPEDITION CONFORME,

M. Alain JUPPE

2. Comparaison multicritère Croix Blanche - Fondaudège

	Croix Blanche	Fondaudège
<i>Faisabilité de l'insertion</i>		
Points durs	Passage étroit dans la rue Capdeville Raccordement ligne A par la rue Château d'eau	Insertion station M. Brizard: mise en impasse de rue Poudensan
Impact bâti	Très important	Aucun
Archéologie	Secteur de l'Eglise Saint Seurin	Secteur du Palais Gallien

<i>Gestion des déplacements</i>		
Intermodalité TC	Pas de possibilité de station à proximité des boulevards en première phase. Soit terminus place Delaunay ou place du monument au mort (à environ 480 m des boulevards)	Station Barrière du Médoc au contact des boulevards en première phase
Interconnexion réseau	Connexions tram A et B difficiles car ligne de tram déjà saturées	Connexion tram C ligne peu chargée et raccordement technique plus simple
Impacts sur la circulation VP	Limitation du trafic VP entre Judaïque et Delaunay, Possibilité de report. Contrôle d'accès sur la rue Capdeville	Limitation du trafic VP sur Fondaudège, Possibilité de report
Impacts stationnement	160-170 places supprimées soit 47 % du stationnement existant	200 à 240 places supprimées soit 63 % du stationnement existant
Impacts modes doux	Suppression de la bande cyclable rue Marc Nouaux. Pas de création de bande cyclable nouvelle	Continuité cyclable sur Fondaudège préservée

TRAMWAY

BOURDEAUX
GROUPEMENT
DE MAÎTRISE D'ŒUVRE

Egis Rail

MANDATAIRE
Ingénierie des Transports
Urbanisme et Ferroviaire

Richez Associés

Architecture
Urbanisme
Paysage

2. Comparaison multicritère Croix Blanche - Fondaudège

	Croix Blanche	Fondaudège
<i>Enjeux urbains</i>		
Fonctionnement commerces	Nombre de commerces limité	Nombreux commerces à préserver pendant la phase travaux et de transition
Fonctionnement vie locale	Vie locale apaisée	Vie locale nettement plus apaisée
Desserte à 500m des stations (horizon 2020)	32 600 P+E+S/km (de Gambetta à place Delaunay)	29 700 P+E+S/km (de Quinconces à Barrière du Médoc)

<i>Ingénierie transport</i>		
Longueur	1 860 m	1 950 m
Points durs réseaux	Important réseau de fibre optique France Telecom sur Château d'Eau (si déviation possible - délais importants à prendre en compte en phase chantier)	Points durs: aqueduc du Taillan, puit d'accès au Ø4500 barrière du Médoc, réseaux d'eau potable de gros diamètre sur la rue Fondaudège
Alimentation	Obligation d'alimenter l'APS de la place des Martyrs jusqu'à la place Delaunay (surcoût de 1,4 M€ + équipement) ligne A existante en APS (surcoût de plus de 1,7€)	Longueur APS équivalente, Besoin de poteaux LAC ou accroche en façade à partir de Ch Gruet.
Coûts (hors MR, acquisitions,..)	35.3 Meuros soit 19 000€ du ml	33.3 Meuros soit 17 000 € du ml
Coûts indemnités commerçants	-	5.5 M€
Coûts acquisitions foncières	Entre 8.4 M€ et 13.2 M€	-