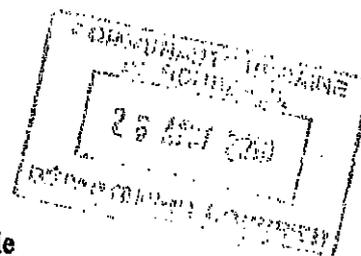


Commission d'enquête composée de :

M. André HEPP, Président
M. Raymond BASPEYRAS
Mme Marie-Pascalé MIGNOT
Mme Marie-José DEL REY
M. Jacques LE STER



Département de la Gironde

Communauté Urbaine de BORDEAUX

*

**3^{ème} phase du tramway de l'agglomération bordelaise
(extension des lignes A - B et C)**

**ENQUÊTE PUBLIQUE
préalable à la déclaration d'utilité publique**

31 mai au 13 juillet 2010

*

**CONCLUSIONS ET AVIS
DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Nota : l'avis et les conclusions de la commission d'enquête font l'objet d'un fascicule séparé, joint au présent rapport, auquel on voudra bien se référer.

La commission d'enquête,

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'urbanisme et notamment ses articles L 123-16 et R 123-23 ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de la voirie routière ;

Vu la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et le décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 relatif aux projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports ;

Vu la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement et son décret d'application ;

Vu la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;

Vu le décret n° 2003-767 du 1^{er} août 2003 modifiant le décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 sur les études d'impact ;

Vu la décision en date du 22 avril 2010 du Président du Tribunal administratif de Bordeaux, désignant la commission d'enquête ;

Vu l'arrêté en date du 5 mai 2010 du Préfet de la Région Aquitaine, Préfet de la Gironde, prescrivant l'enquête et les modalités de son organisation ;

Vu le bilan de la concertation publique portant sur l'extension des transports en commun de l'agglomération bordelaise, approuvé par délibération du conseil de la Communauté Urbaine de Bordeaux en date du 26 mars 2010 ;

Vu dossier d'enquête tel qu'il a été mis à la disposition du public, comprenant l'avis de la D.R.E.A.L. en date du 11 mai 2010 ;

Vu les registres d'enquêtes et les pièces qui y sont jointes, contenant les observations formulées par la population dans les 19 points d'accueil ouverts au public du 31 mai au 13 juillet 2010, à savoir au siège de la CUB et dans 18 mairies et mairies annexes de son ressort ;

Vu son propre rapport d'enquête, dont le présent document constitue la synthèse et la conclusion, et auquel il y aura lieu de se reporter chaque fois que de besoin pour l'avis émis au regard de chacune des observations individuelles formulées par le public ;

I – Sur le déroulement de la procédure

Considérant qu'il incombe à la commission d'enquête d'attester la régularité du déroulement de l'enquête publique, d'émettre éventuellement tout avis susceptible de contribuer à la mise au point du dossier avant sa présentation à l'assemblée délibérante, d'analyser et commenter les observations recueillies et de donner sur celles-ci et sur l'ensemble du projet son avis et ses conclusions, éventuellement assortis de recommandations ou de réserves ; qu'à cet égard son avis sur les demandes d'ordre individuel figure dans son rapport, au regard de chacune des observations répertoriées dans les registres d'enquête, et que son avis sur les thèmes généraux faisant l'objet de la présente modification fait l'objet du § IV ci-après ;

Considérant que l'enquête a été portée à la connaissance de la population, selon les modalités exigées par la réglementation, par voie de presse, par affichage municipal et par affichage sur la voirie concernée par le projet ; qu'elle a en outre fait l'objet dans le quotidien Sud Ouest du 1^{er} juin (rubrique « Agglorama ») d'un article journalistique à grand titre sur deux pages intitulé « enquête pour une extension », décrivant de façon claire l'objet du projet et le « fonctionnement de l'enquête », c'est à dire les modalités de consultation du dossier, dans les mairies et sur internet, et le mode d'expression des observations ;

Considérant que le dossier et un registre d'observations ont été mis à la disposition du public dans 19 points d'accueil entre le 31 mai et le 13 juillet 2010 ; que dans le même temps il était consultable sur le site Internet de la Communauté urbaine ;

Considérant que l'enquête s'est déroulée selon le calendrier prévu et les modalités prescrites par l'arrêté qui l'a ordonnée et les lois et règlements applicables en l'espèce ; qu'elle a permis de recueillir 152 observations et qu'elle n'a donné lieu, à la connaissance de la commission, à aucun incident ;

Considérant qu'elle a porté simultanément, quoique de façon disjointe, sur la déclaration d'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du PLU, cette dernière faisant toutefois l'objet d'un rapport distinct du présent et de conclusions également distinctes ;

II – Sur le dossier

Considérant que le dossier tenu à la disposition du public, décrit dans le rapport susvisé, présente l'ensemble des aspects du problème ; qu'il est clair, complet, bien structuré et lisible ;

Considérant que la présentation du dossier, et plus particulièrement de l'étude d'impact, qui regroupe, dans chaque chapitre, la totalité de ce qui concerne chaque extension, augmente le volume du dossier mais facilite sa consultation par le public ;

III – Sur la concertation préalable

Considérant que la concertation avec les services compétents de l'Etat a été effectuée, ainsi qu'en atteste l'avis favorable de la DREAL visé ci-dessus ;

Considérant de même que la concertation avec le public a mis en œuvre des moyens considérables, décrits dans le rapport d'enquête ; qu'elle s'est étalée sur une période de plus de 14 mois ; qu'elle a largement été annoncée par voie de presse (26 publications) et que le dossier et un registre d'observations a été tenu à la disposition du public à l'Hôtel de Communauté et dans les 27 mairies en relevant ; que ledit dossier a été également consultable sur deux sites Internet de la Communauté ;

Considérant en outre qu'elle a donné lieu à cinq rencontres avec des associations, à deux expositions et à 43 réunions publiques dans 20 des mairies les plus importantes de la C.U.B ;

Considérant enfin que le bilan en a été régulièrement approuvé par le conseil de Communauté le 26 mars 2010 ;

Considérant en conséquence qu'il est indéniable que le public a eu largement l'occasion de s'exprimer et que, dès lors, les critiques parfois émises sur l'absence ou l'insuffisance de concertation n'apparaissent pas fondées ;

IV – Sur les extensions de lignes projetées

4.1 – Ligne A : extension Mérignac Centre – Avenue de Magudas

Considérant que la ligne A permet de relier le Centre ville de Mérignac, 2^{ème} ville de l'agglomération (70 000 habitants), aux Hauts de Garonne, en passant par le quartier Mériadecq, centre administratif et commercial de Bordeaux et en desservant l'hôpital Pellegrin ; que son extension permettra de desservir les principaux équipements collectifs de la ville de Mérignac ainsi qu'un ensemble d'habitat social en cours de mutation : la cité des Pins ;

Considérant que Mérignac est un territoire traversé par plusieurs radiales, vouées à l'automobile, convergeant vers Bordeaux et que l'extension de la ligne A superpose à cette structure une infrastructure de transports en commun diagonale et transversale ; considérant que cette extension préfigure une liaison vers un bassin versant important ;

Considérant que l'extension de la ligne A entre Mérignac Centre et l'avenue de Magudas (échangeur n°9) a été envisagée selon 10 variantes de tracé, comparées entre elles suivant une grille d'analyse multicritères prenant en compte, entre autres, la densité de la population desservie, les impacts sur l'EBC du parc de l'hôtel de ville, les contraintes d'insertion section par section en les qualifiant de difficile (rouge), délicate (orange) ou facile (vert), la longueur du tracé et le nombre de stations, les ouvrages d'art, le coût, les performances et l'impact sur la circulation et le stationnement ;

Considérant que l'analyse multicritères a montré que les variantes 1-1 Tassigny et 1-2 Utrillo présentent le plus d'avantages et que le choix du maître d'ouvrage, en concertation avec la ville de Mérignac, s'est porté sur la variante 1-2 Utrillo, présentant la meilleure desserte ;

Considérant que le choix du tracé Utrillo est contesté par de nombreux intervenants comme étant plus long, plus coûteux, plus destructeur d'espaces verts et plus néfaste au cadre de vie de l'école maternelle, de la RPA ou des immeubles d'habitation, que ne le serait le trajet Tassigny ; que la comparaison de l'atteinte portée aux espaces verts dans les deux hypothèses, notamment, gagnerait à être mieux explicitée par le dossier ;

Considérant que, de son côté, la municipalité de Mérignac confirme son choix dudit tracé Utrillo, au motif qu'il dessert une population déjà actuellement plus nombreuse et qui est appelée à croître aux cours de la prochaine décennie en raison du développement prévu de plusieurs opérations de logement social ;

Considérant, en conséquence, qu'il s'agit d'un choix délibéré de l'autorité municipale dont il n'appartient pas à la commission d'enquête de contester l'opportunité dès lors qu'il s'agit d'une décision approuvée par les assemblées délibérantes de la commune et de la communauté urbaine auxquelles incombe légitimement cette décision ;

Considérant que les autres observations relatives au trajet portent :

- sur le choix du côté sud, avenue de Lattre de Tassigny et les difficultés d'accès aux résidences Fabiola, La Chênaie, Les Fauvettes, Bois fleuri et Pont de Madame ;
- sur le choix d'une solution « alternative d'un tracé en boucle », à voie unique qui réduirait les inconvénients pour les riverains, dégagerait l'échangeur n°9 et desservirait une population plus importante ;

Considérant que le choix du côté sud pour le passage du tramway, avenue de Lattre de Tassigny, est justifié par l'existence de points durs au début de l'avenue, mais que des aménagements d'entrée commune pour les résidences FABIOLA et La Chênaie sont à rechercher pour réduire les nuisances ;

Considérant que, si le tracé « en boucle » réduirait les inconvénients pour les riverains du tronçon Mérignac Centre / carrefour Robinson-Daudet puisqu'il serait en voie unique, cet avantage se trouverait largement annihilé par les inconvénients apportés aux riverains le long de la boucle passant par Capeyron ; que, pour les tronçons proposés, y compris celui franchissant la rocade, l'analyse multicritères a justifié leur abandon ; qu'en effet un tracé en boucle, à voie unique, réduirait la qualité du service, augmenterait sensiblement le coût et les nuisances, même s'il desservait une population plus nombreuse ;

Considérant que les autres observations portent sur des choix de tracés abandonnés après l'analyse multicritères mais répondant à des soucis très ponctuels, sur la gêne apportée par le tramway, en phase travaux et de manière définitive, sur la destruction des arbres et des espaces verts, jugée trop importante mais sans suggérer une solution pour la réduire, sur l'absence – non justifiée – de concertation avec la population et, enfin, sur des problèmes particuliers ; que ces observations ne remettent pas en cause la pertinence du projet ;

Considérant en conséquence que la commission ne peut qu'enregistrer le choix du tracé fait par les assemblées délibérantes ;

4.2 – Ligne B : extension de la cité Claveau à Bordeaux Nord

Considérant que la zone industrielle de Bordeaux Nord, qui constitue un important bassin d'emploi, est mal desservie par les transports en commun ; qu'il s'agit d'un quartier enclavé dont il est opportun d'accroître l'attractivité ; que l'extension de la ligne existante, de la Cité Claveau à ladite zone industrielle, apparaît à ce titre légitime et souhaitable, que la commission d'enquête s'y déclare favorable ;

Considérant cependant que cette zone industrielle, constituée de dépôts et d'entreprises, connaît un important trafic de camions et engins lourds et de grande dimension ; que le positionnement prévu de la ligne et de la station du tramway fait craindre les difficultés qu'auraient ces véhicules pour accéder à cette zone en arrivant, notamment, de la rue Edouard Faure et, plus généralement, pour accéder aux entreprises riveraines de l'avenue du Dr Schinazi, en cas d'impossibilité de franchir la voie du tram ;

Considérant en conséquence qu'il conviendrait de redéfinir, si possible, la configuration de cette ligne dans le but de supprimer ou réduire cet inconvénient ;

4.3 – Ligne B : extension de Pessac Bougnard à l'Alouette

Considérant qu'il est légitime que Pessac, troisième commune de l'agglomération bordelaise et du département de la Gironde, bénéficie avant d'autres localités moins peuplées de la mise en place d'un réseau de transport en commun performant ; que la ligne de tramway qui la relie à Bordeaux et dont le terminus actuel se trouve au centre de la ville est insuffisante au regard des besoins de cette commune très étendue ;

Considérant en effet qu'il reste à desservir des quartiers caractérisés à la fois par une forte densité de population et d'emplois et par la présence d'importants équipements publics ; qu'à ce titre la Communauté urbaine considère comme un enjeu la desserte prioritaire par le tramway des quartiers suivants :

- le secteur situé au nord et au sud des avenues Bournard et Guittard (forte population, collège et gymnase F. Mitterrand) ;
- l'avenue de Canéjan (nombreux établissements d'enseignement et de formation professionnelle) ;
- le secteur hospitalier (CHU du Ht Lévêque et Xavier Arnoz) ;
- la zone industrielle de Bersol (9000 emplois prévus en 2013) ;
- le quartier de l'Alouette (forte population et inter modalité avec la gare de Pessac-Alouette) ;

Considérant que l'étude des tracés susceptibles de desservir au mieux ce vaste secteur a porté sur six variantes possibles, sur la base d'une analyse prenant en compte 11 critères liés tant au projet lui-même (coût, ouvrages d'art, implications foncières...) qu'à son incidence en matière de déplacements et d'urbanisme, l'un de ceux-ci étant le volume de la population résidant à moins de 500 m des stations ; que cette analyse a conduit à retenir la variante n° 1.1 dite « Canéjan-Haut Levêque » comme présentant le meilleur compromis ;

Considérant qu'il n'est pas apparu à la commission d'argument substantiel permettant de contester sérieusement ce choix ; que les observations recueillies auprès de la population visent elles-mêmes moins le tracé choisi que certaines incidences de la mise en place du tram telles que les amputations foncières qu'il nécessitera, la réduction de capacité d'aires de stationnement, son impact sur les autres voies ou modes de circulation, en particulier sur les difficultés parfois induites pour les véhicules automobiles à l'entrée et sortie des propriétés ...) ; que ce type de difficultés se serait posé, en effet, quelle que soit la variante choisie et ne conduit donc pas à remettre en cause le choix effectué, auquel la commission se déclare favorable, tout en recommandant que soient recherchés tous moyens de supprimer ou réduire les inconvénients de cette mise en place consignés dans son rapport et revêtus de son avis ;

4.4 – Ligne C : extension allant de Bègles Terres Neuves à Terre Sud

Considérant que la ville de Bègles, ville de première couronne, a légitimité à être desservie par le tramway compte tenu des enjeux de desserte identifiés à l'échelle de l'agglomération :

- les opérations de recomposition urbaines permettant de faire évoluer le tissu urbain favorablement ;
- la création de la ZAC Terre Sud ;
- l'implantation du nouveau lycée de la banlieue Sud ;
- la présence de la gare de Bègles constituant un pôle intermodal potentiel ;

- le passage près d'équipements tels que le stade Moga et le parc de Mussonville ;

Considérant que l'étude de 7 variantes entre le terminus actuel Terres Neuves et la route de Toulouse a fait l'objet d'une analyse multicritères permettant de les comparer et que cette analyse a conduit à retenir la variante 1.1 dite Dorat comme présentant le plus d'avantages ; qu'en particulier elle offre l'opportunité d'une requalification urbaine et d'une relation multimodale tram-train ;

Considérant que sur l'ensemble des observations recueillies trois seulement contestent ce tracé, dont deux (les observations 1 et 6) trouvent leur réponse dans l'analyse multicritères précitée ; que l'observation n°14, par contre, mérite un examen particulier car elle paraît soluble sans remettre en cause ledit choix ;

Considérant qu'en majorité les autres observations recueillies portent sur les incidences du projet en matière d'indemnisation des acquisitions foncières et sur les difficultés de circulation qui risquent de résulter de l'implantation du tramway ;

Considérant que les modalités d'indemnisation des acquisitions foncières sont mal connues du public ; qu'en particulier la logique de l'abattement pratiqué sur le prix des terrains bâtis est incomprise et justifie un effort d'explication ; que de même il convient d'apporter un soin particulier au relogement des occupants d'immeubles appelés à être détruits, qui devrait être réalisé dans des conditions aussi comparables que possible des précédentes ; qu'à ce titre les cas de Mmes Hazera et Dubernet justifient une particulière attention ;

Considérant que les aménagements de voirie suggérés par les observations 1 et 8 méritent d'être examinés ; qu'une attention particulière doit être accordée en outre aux observations 19 et 21 concernant les difficultés de circulation redoutées par les riverains des rues des Frères Moga, du Maréchal Joffre et de Verdun ; qu'il convient de veiller à ce que le report prévu d'une voie de circulation et d'une piste cyclable de la rue des Frères Moga sur les rues du Maréchal Joffre et de Verdun ne soit pas incompatible avec la capacité d'écoulement du trafic sur celles-ci, sur lesquelles le croisement serait actuellement déjà difficile et où le maintien d'un double sens de circulation semblerait incompatible avec l'adjonction supplémentaire d'une piste cyclable et d'un report du stationnement supprimé dans la rue des Frères Moga ;

Considérant que, moyennant ces recommandations, il ne ressort ni des observations recueillies, ni de l'avis de la commission d'enquête que le tracé choisi doive être remis en cause dans son principe ;

4.5 – Ligne C : extension allant de la cité des Aubiers au Parc des expositions

Considérant l'importance que revêt l'extension de la ligne C dans une zone commerciale et d'emploi significative du Nord de la Commune de Bordeaux ;

Considérant l'importance des flux générés par les grandes expositions aujourd'hui accessibles par la seule voie automobile ;

Considérant que le quartier du Lac, héritier d'une conception zonale typique des années 70, a éminemment besoin d'un évènement fédérateur susceptible de créer du lien entre les équipements et de substituer une logique d'axe à une logique de zone ;

Considérant que cette extension pourra avoir un impact positif sur les pratiques de déplacement local en apportant une concurrence réelle à l'automobile, favorisant ainsi un mieux indéniable au plan écologique ;

Considérant qu'il n'est apparu aucun argument susceptible de contester ce choix et qu'aucune observation de la part du public ne vient le remettre en cause ; qu'en conséquence, la Commission se déclare favorable au tracé retenu par le projet ;

V – Sur l'aménagement du réseau existant par la création de six terminaux partiels

Considérant que l'étude du trafic montre sur la partie centrale du réseau une fréquentation plus importante qu'à ses extrémités ; que ce constat justifie dans cette portion centrale des rotations de rames plus fréquentes ; qu'à cet effet, il est nécessaire de prévoir, à certains points des lignes, des dispositifs de retournement des rames désignés sous le terme de « terminaux partiels » ;

Considérant que la création de ces terminaux partiels est indispensable pour permettre les manœuvres de retournement des rames du tramway et leur stockage ;

Considérant que cette réalisation s'inscrira dans une exploitation améliorée du réseau dans sa nouvelle configuration ;

Considérant la pertinence du positionnement géographique de ces terminaux en adéquation avec le volume de la demande sur les différents tronçons :

- Gare de Cenon : pour permettre une correspondance directe entre la ligne A et les TER en provenance du Nord de la Région ;
- Station Pellegrin (ligne A) : qui desservira une zone résidentielle importante et le CHU ;
- Station Montesquieu (ligne B) : situé au cœur du domaine universitaire Bordeaux III et Bordeaux IV, ce terminal partiel semble incontournable au regard du volume de trafic concerné ;
- Terminus partiel des Quinconces (ligne B) : l'enjeu majeur de ce terminus réside dans le statut de la Place des Quinconces intégrée au secteur sauvegardé de Bordeaux. Le volume de trafic concerné est particulièrement important, ce qui entraîne la création d'un 2^{ème} terminal partiel dédié à la ligne C ;
- Terminus au droit de la station Belcier (ligne C) : ce terminal s'inscrira à proximité du projet de réaménagement de l'îlot Armagnac à l'arrière de la Gare St Jean. Son positionnement sera stratégique à l'interface entre le quartier Belcier et le quartier Carle Vernet et permettra la mutation des quartiers de la Gare en liaison avec le développement de la desserte TER et TGV ;

Considérant le souci de préservation de l'environnement, en particulier au niveau des plantations de platanes Place des Quinconces dont l'abattage sera réduit au minimum ;

Considérant qu'au cours de l'enquête publique la Commission n'a relevé aucune objection à l'encontre de ces terminaux ; qu'en conséquence de ce qui précède elle se déclare favorable à leur création dans les conditions décrites dans le projet ;

VI – Sur les problèmes de circulation et de sécurité induits par le projet

6 – 1 : pendant la phase travaux

Considérant que la gestion du chantier sera gérée dans une démarche de « chantier propre » (appelé aussi chantier à faibles nuisances), qui impose aux entreprises d'établir un Plan des Prescriptions Environnementales, soumis à l'approbation de la maîtrise d'œuvre, décrivant les procédures à mettre en œuvre pour la gestion des déchets, l'emploi des produits dangereux, la réduction des nuisances sonores ou encore l'utilisation des engins de chantier ;

Considérant que les accès aux activités commerciales et aux parkings seront maintenus et facilités par des plans de circulation temporaires en fonction des diverses phases des chantiers ;

Considérant que, pour limiter les perturbations, des mesures pourront être adoptées pour :

- l'information des usagers et des habitants ;
- le jalonnement des itinéraires de déviation ;
- le maintien du stationnement ou la création de parkings temporaires ;
- le maintien des cheminements piétonniers ;
- l'information des riverains sur les adaptations pendant les travaux ;
- l'organisation des livraisons de matériaux pour le chantier en dehors des heures de pointe ;

6 – 2 : après la mise en service

Considérant que l'analyse des besoins et des conditions de stationnement figure dans le dossier mis à l'enquête, pour chaque phase des extensions de lignes, avec la justification des mesures prises pour satisfaire ces besoins ; que le détail des impacts permanents est précisé ;

Considérant que les besoins supplémentaires de stationnement pour les usagers du tramway seront satisfaits par les créations des parcs relais ;

Considérant que les réseaux bus / pistes cyclables seront remaniés pour développer leur complémentarité avec le réseau du tramway ;

Considérant qu'une attention particulière doit être apportée aux incidences de la mise en place du tramway sur les problèmes de circulation et d'accessibilité aux propriétés ; que des craintes en la matière ont été plus particulièrement exprimées sur les communes de Pessac, Bègles et à Bordeaux Nord ;

VII – Sur les problèmes posés par les acquisitions foncières

Considérant que le projet va nécessiter des acquisitions foncières ; que celles-ci doivent s'opérer au prix du marché, par accord amiable ou, à défaut, par expropriation selon une procédure prévue par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Considérant que l'écoute du public montre que la notion de prix du marché est mal comprise ; qu'en particulier est méconnu le principe selon lequel la cession partielle d'un terrain bâti se fait, notamment pour les petites surfaces, à un prix inférieur à celui des terrains dits « à construire » ; qu'en conséquence de cette méconnaissance, les propriétaires concernés considèrent comme abusif l'abattement prévu par rapport au prix du marché des terrains constructibles ;

Considérant, dans ces conditions, qu'une action d'information est souhaitable sur ce sujet, afin de dissiper le malentendu ;

Considérant que l'acquisition forcée d'habitations, en vue généralement de leur destruction, ne doit être envisagée qu'en cas de nécessité incontestable ; que ce caractère de nécessité est contesté en ce qui concerne l'habitation de la famille Ribette sis à Bordeaux Nord, à l'angle de la rue du Dr Schinazi et de l'Impasse Laffitte ; que la commission recommande en conséquence que soit réexaminée la nécessité de cette expropriation, en fonction des arguments opposés par les intervenants, et que les résultats en soient communiqués à la Préfecture afin de confirmer ou d'infirmer l'utilité publique de son acquisition en vue de destruction ;

Considérant de façon générale, que dans les cas où est nécessaire la démolition de l'habitation principale et de ses annexes vouées à la location, et dans ceux où l'amputation du terrain bâti enlève à celui-ci et à l'habitation qui y subsisterait une valeur substantielle (économique ou/et d'habitabilité), les modalités de relogement doivent s'efforcer d'offrir en compensation un logement qui soit comparable ; que la commission insiste pour que soit examiné dans cet esprit le relogement, d'une part et le cas échéant, de la famille Ribette précitée, de même que celui de Mmes Hazera et Dubernet (Bègles) dont les maisons vont être détruites, et, si elle en confirme le souhait, de la famille Balau (Pessac), dont l'amputation du terrain laissera la maison d'habitation sur une surface inférieure à celle requise pour construire et de plus, semble t'il, dans une situation d'habitabilité difficilement acceptable en raison d'une trop grande proximité de la voie publique ;

VIII – Sur la régularité d'enquêtes disjointes en vue de la DUP des différents éléments de la 3^o phase du tramway.

Considérant que l'objet de la présente enquête publique dite 3^{ème} phase de tramway en vue de l'extension des lignes A,B et C n'a pas de liens directs avec la création du corridor D et du projet tram-train du Médoc, sauf leurs études dans le cadre du Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains (SDODM) comme d'autres lignes et modes de transports ;

Considérant qu'une collectivité n'a pas les moyens de réaliser plusieurs projets importants de transports en commun en même temps et peut tout à fait lancer les réalisations au fur et à mesure de leur mise au point ;

Considérant que le projet de DUP pour l'extension des lignes A, B et C étant indépendante des autres projets de transport en commun envisagés par la CUB, la commission d'enquête ne voit pas de raison d'associer nécessairement dans une même et unique procédure de déclaration d'utilité publique le présent projet et ceux relatifs à la création de la ligne D de tramway, de la ligne de train-tram du Médoc et à la prolongation ultérieure de la ligne C sur Villenave d'Omon ;

Considérant l'ensemble des motifs développés ci-dessus, la commission d'enquête émet un avis favorable au projet de déclaration d'utilité publique du projet d'extension des lignes A, B et C du Tramway de l'agglomération bordelaise, et à l'aménagement du réseau existant par la création de six terminaux partiels.

Elle recommande toutefois :

1^o) que soient examinés les moyens de ne pas entraver l'accès des camions et autres engins lourds aux entreprises et dépôts riverains de l'avenue du Dr Schinazi ;

2^o) que soit complété et mieux explicité le bilan comparatif des avantages et inconvénients des trajets 1,1 et 1,2 sur Mérignac, en ce qui concerne notamment les espaces verts et la population desservie.

*

* *

Fait à Bordeaux, le 30 juillet 2010 par la par la commission d'enquête soussignée, en vue de
remise à M. le Préfet de la Gironde. .

André HEPP

Raymond BASPEYRAS



Marie-Pascale MIGNOT

Marie-José DEL REY

Jacques LE STER

