

**COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE  
VILLENAVE D'ORNON DU 08 JUIN 2013  
Extension Ligne C Bègles / Villenave d'Ornon**

Présentation :

Messieurs Pallas, Forzy, Martinelli du bureau d'études,  
Messieurs Dané et Rossignol, élus de la ville de Bègles,  
Monsieur Poignonnet, 1<sup>er</sup> adjoint de la commune  
Monsieur Mazet, Olivès et Chauveau, responsables tramway à La Cub

Présentation par le bureau d'études du tracé /variantes/critères retenus/

Parole à l'adjoint de Noël Mamère, Bègles

Parole à Messieurs Serge Chauveau et Emmanuel Mazet

**Question :**

Bonjour, mon intervention va être à double titre et à double fonction mais elle sera brève, d'une part, je suis citoyen de V.O. et élu municipal du parti communiste, d'autre part c'est en tant que citoyen que j'interviens. Je regrette sur un plan technique, ce n'est pas une critique directe, je ne veux pas faire allusion à mon passé professionnel, la qualité des documents qui est assez légère, un plan comme vous affichez actuellement, on ne voit pas très bien les variantes, les ponts et pour moi qui ait pratiqué la cartographie pendant 40 ans, j'ai quelques difficultés à suivre, j'imagine les gens qui n'ont pas fait de cartographie c'est encore plus difficile. Sur un slide, c'est technique, on ne met pas en caractère 14 ou 12 les notes on met ça en caractère 16 ou 18 pour projeter et pour une concertation que la majorité des personnes devraient comprendre alors je souhaite que dans un très bref délai ces documents soient mis sur un site Web. Pour les gens qui n'ont pas d'informatique, 2 ou 3 slides ou plans photocopiés auraient été quand même nécessaire parce que la concertation va se profiler très rapidement en Conseil municipal nous allons donc voter les derniers mardis du mois puis la Communauté urbaine va prendre des décisions qui vont engager quand même le sud de l'agglomération et Villenave pour 30 ans. C'est à dire on ne peut pas se contenter de documents approximatifs, je ne reviens pas sur la rose des vents inversée...

Sur le fond de la question, cette concertation...et je remercie Monsieur le maire de Villenave qui a tenté tout ce qu'il a pu pour nous informer mais il faut que La Cub prenne conscience que cet aménagement doit être bien argumenté quand vous nous présentez les deux variantes, la variante que je vais appeler Sarcignan au Mac Do et la variante Casino, pour Villenave c'est très très important ce choix, c'est très très important parce que nous savons tous, sur les trois quartiers de Villenave, nord de la rocade, le quartier vers Ahourcade et le bourg et le quartier Chambéry, une desserte vers Chambéry, je n'ai pas tous les éléments pour favoriser Chambéry par rapport à Casino mais prioritaire pour le futur de Villenave, c'est là où se situe une clientèle locale alors certes, le Tram doit servir aussi à une clientèle qui viendra de Cadaujac, de Portets ou éventuellement de Langon mais ces choix là, vont décider pour la commune de Villenave d'Ornon d'un aménagement urbain sur les trente ans comme j'ai dit qui viennent et sur lequel en quelques jours avec

des documents d'une qualité ...vous transmettez peut être mes critiques aux services qui ont élaboré ces documents mais je ne veux pas croire que c'est volontaire de la manière dont sont présentés ces documents...il faut pour une concertation, il faut aller beaucoup plus ???haut. Merci.

### **Réponse des services de La Cub :**

Juste quand même une précision par rapport au document, c'est une synthèse, on vous l'a annoncé en début de séance, c'est une simple synthèse des études. Les études sont bien sûr plus poussées. On intègre des tracés à ce stade là c'est précis au 200ème qui insère, vous l'avez vu succinctement sur les coupes schématiques, les profils en travers sont précis et ils sont reportés sur des plans, La difficulté au jour d'aujourd'hui c'est de faire une présentation synthétique pour montrer les différentes hypothèses de tracés, on ne va pas sortir des plans au 200ème qui sont élaborés par ailleurs. Juste pour répondre à votre question sur l'intérêt du scénario par l'avenue du Maréchal Leclerc ou par l'avenue des Pyrénées, d'une manière très synthétique tel que cela a été présenté, on a fait l'inventaire des critères, on vous a montré les avantages/inconvénients des deux scénarios donc au sud de la place Aristide Briand pour franchir la rocade ; l'inconvénient majeur du scénario Chambéry, c'est d'une part, l'implantation d'un parc-relais d'un terminus c'est pas forcément tout simple de trouver à ce moment là et de refaire l'implantation, pas forcément cohérent avec l'habitat urbain du secteur. et deuxième chose, c'est l'insertion vous allez le voir sur le plan certes très synthétique mais très explicite ; En fait, notre difficulté aujourd'hui c'est d'insérer un tramway sans perturber le trafic routier de Chambéry. Si on passe le tramway dans l'avenue Leclerc et donc sous l'ouvrage existant il va déboucher au niveau du giratoire du Mac Donald donc l'insertion d'un tramway à cet endroit là va quand même très sensiblement affecter et ce sont les études de circulation qui ont été faites on ne vous les a pas montrés mais ces études de circulation on a juste extrait les résultats de ces études de circulations qui montrent que l'on est à la limite de la saturation. et que l'on peut avoir des problèmes d'incidence d'une part sur la bretelle qui accède à ce giratoire depuis la rocade ou même dans le débouché de tout le quartier de Chambéry sur l'avenue Leclerc pour se rendre soit au centre de l'agglomération route de Toulouse soit revenir sur l'avenue des Pyrénées depuis la bretelle qui va du Mac Do jusqu'à Géant Casino. En fait, l'insertion du tramway elle est intéressante parce qu'elle se passe sous un ouvrage, on n'a pas besoin de créer d'ouvrage, de pont supplémentaire sur la rocade mais elle est limitée pour le tramway il n'y aurait pas de difficulté mais il faut savoir que lorsque l'on insère un tramway, il a toujours la priorité donc le carrefour giratoire qui aujourd'hui a été aménagé, il faudrait le réaménager et probablement lui affecter un niveau de priorité je dirais secondaire qui serait au détriment de sa capacité, sa fluidité. Donc c'est un peu la limite de l'exercice technique par rapport à ce tracé.

### **Elu VO**

Je voudrais juste également rajouter deux choses, c'est que si le tramway arrive en passant par devant l'école Léon Blum , il est obligé de passer sous le pont et le fait de passer sous le pont ça fait que l'on est obligé de baisser les fils conducteurs de l'électricité ce qui interdirait la giration autour du giratoire qui est devant l'hôtel et ça interdirait la giration de tous les poids lourds et si ça interdit la giration des poids lourds automatiquement on est obligé d'interdire cette giration pour tous les véhicules ce qui fait que l'on aurait un système à haricot si tant est qu'il y ait un deuxième giratoire qui existe ou qui soit supprimé donc on ferait tous les véhicules qui arrivent par la rue Mansencal seraient obligés de tourner à droite, passer sous le pont pour aller prendre le carrefour qui serait aujourd'hui perturbé par le passage du tramway qui est la sortie de rocade côté Mac

Do pour revenir repasser devant l'école, donc en fait ça serait un système qui est très largement problématique pour pouvoir maintenir une fluidité de la circulation qui n'est pas toujours évidente et ceux qui fréquentent ces giratoires le soir au retour, peuvent savoir que par moment ils attendent un certain nombre de minutes sur la rue Mansencal pour pouvoir s'engager donc si en plus on y met des contraintes supplémentaires, on passera plus, qui plus est dans le cadre de cette proposition, on voit que le tramway arrive à peu près au Mac Do et quand vous connaissez ce quartier, vous essayez de mettre un parking de 6 à 700 places, je ne sais pas où est ce que vous le voyez sachant que la partie vignes est quelque chose qui est sanctuarisé au niveau du PLU c'est à dire qu'il est interdit, je dis bien interdit totalement de pouvoir y faire quelque construction que ce soit donc aujourd'hui à part aller taper dans les maisons pour faire un parking, je ne vois pas où est-ce que l'on pourrait le mettre et il faudrait pour pouvoir reprendre un parking reprendre la voie qui est sur la gauche qui revient vers Casino alors là on est plus dans un régime où la distance est plus courte mais dans un régime où la distance des rails est beaucoup plus longue avec les problèmes que cela comporte par rapport à la circulation donc c'est tout ces éléments techniques qui ont fait qu'à un moment donné il y a un choix, une préférence qui est donné aujourd'hui par rapport à un tracé plutôt que par rapport à un autre après la place Aristide Briand.

### **Question:**

Juste une chose, tout d'abord sur le support papier ce qui est important, vous avez fait un commentaire sur la partie internet, tout le monde n'a pas internet donc il faut bien l'intégrer, il faut savoir qu'il y a des gens qui souhaitent un support papier plus qu'internet, deuxièmement, la plus part de l'auditoire que vous avez ici, ce qui intéresse pour le tramway c'est son coût ça c'est sûr, son tracé, les expropriations prévues quand vous parliez des parking c'est-à-dire qu'il sont à prendre en compte parce que si jamais il n'y a pas suffisamment de place, il y a des riverains qui vont avoir des voitures de stationner devant leur domicile je pense que ça ne va pas leur plaire et troisièmement ça concerne les pistes cyclables, je suis cycliste moi-même et je m'aperçois bien souvent que la signalisation n'est pas adaptée aux cyclistes ; je suis aussi automobiliste donc je conçois que le droit de circuler appartient à chacun mais néanmoins il faut bien prendre en compte aujourd'hui qu'un cycliste quand il met le pied à terre, il est dangereux quand il repart donc tenez en compte dans le tramway parce que c'est très désagréable, je pense que l'on a plus intérêt à faire une balise qu'un stop bien souvent et ce qu'il faut c'est sensibiliser le cycliste sur le danger qu'il représente des moments mais c'est à prendre en compte dans le nouveau tracé puis le dernier point, je suis très bref c'est dans l'achat du matériel quand il va être installé qu'on essaie disons de favoriser ou la France ou l'Europe mais très largement la France.

### **Réponse Maire VO**

Je suis d'accord avec vous sur votre fin d'intervention favorisant les fabrications françaises, ça serait bien, on en a besoin mais par rapport à votre question à la production de papier donc c'est vrai que tout le monde n'a pas internet mais déjà tout le monde peut accéder à des endroits où l'on met internet l'accès internet à disposition de tous les habitants de VO notamment à la médiathèque, nous avons au niveau de la commune un tableau d'informations qui peut être mis à jour par écran tactile et puis également nous mettrons à disposition des documents papier pour tout le monde au niveau de la mairie mais on ne pouvait pas distribuer ces documents avant puisque c'était l'objet de cette réunion donc ils seront à partir de lundi après-midi à disposition des personnes qui en voudraient pour pouvoir venir les chercher s'ils ne disposent pas d'internet pour pouvoir les consulter. Il n'y

a pas d'observations particulières supplémentaires sauf que nous avons demandé dans le cadre d'un passage supérieur bien évidemment la prise en compte justement des cyclistes de la meilleure façon possible pour pouvoir justement faire passer une piste cyclable à l'endroit où il n'y en a pas parce que l'on n'a pas pu en mettre jusqu'à aujourd'hui et on ne pourrait pas en mettre sur le pont existant et donc cette nouvelle création d'un nouvel ouvrage supplémentaire permettra soit en encorbellement soit directement sur le pont mais je pense en encorbellement de mettre un passage cycliste.

### **Réponse des services de La Cub**

Juste une petite précision technique pour le passage des cyclistes comme l'indiquant Monsieur le maire sur ce document, dans tous les cas dans les scénarios on prend en compte évidemment la circulation des modes doux alors c'est les piétons, c'est les cyclistes mais c'est aussi les personnes à mobilité réduite ça c'est une obligation qui s'impose sur tous les projets notamment des projets qui concernent des déplacements urbains bien évidemment. Comme ce qui a été indiqué par Monsieur le maire, on réalise un ouvrage spécifique ce qui nous permet et cela a été exposé par le bureau d'études de la maîtrise d'oeuvre, en fait, on avait envisagé un scénario initial qui coûtait moins cher, la question a été posée aussi sur le coût qui consistait à passer l'infrastructure tramway sur l'ouvrage existant ; la difficulté de passer sur l'ouvrage existant c'est que l'on réduit de façon très très importante les conditions de fluidité de circulation sur cet ouvrage, sur le pont de la Maye et donc à la fois, on a une répercussion sur la rocade mais pire que ça c'est que l'on a une répercussion sur la desserte de Villenave d'Ornon et de la route de Toulouse donc bien sûr de l'entrée sud de l'agglomération et donc de la partie commerciale et d'activités de la route de Toulouse. donc ce qui a été intégré dans les différentes hypothèses de tracé notamment dans le cadre de ce tracé par l'avenue des Pyrénées c'est un ouvrage neuf en parallèle de l'ouvrage existant qui recevra l'infrastructure tramway et comme a dit Monsieur le Maire la possibilité de faire circuler les piétons et les deux roues surtout les deux roues pour que l'on est une continuité cyclable de part et d'autre de la rocade qui constitue quand même un obstacle donc en matière de franchissement surtout des deux roues,

### **Question**

Merci de me donner la parole je suis aussi habitant de VO, j'habite rue George Clémenceau et je voudrais que l'on revienne un petit peu sur le tracé N2 qui me concerne mais je n'arrive pas à voir compte tenu des documents qu'on a là, c'est pas suffisamment agrandi pour voir à peu près par où ça passe et comment ça recoupe ensuite la route de Toulouse visiblement, il semblerait que le tracé reprenne un moment donné la route de Toulouse donc question de dire ça fera moins d'embouteillage et ça sera plus facile de passer là, ça ne fait que repousser de quelques centaines de mètres le passage sur la route de Toulouse si j'ai bien compris mais peut être que la voie sera complètement parallèle à partir de ce moment là ou passera aussi route de Toulouse ? On voit pas là, on voit qu'il y a deux tracés différents.

### **Réponse des services de La Cub**

Pour commenter sur document, on peut le zoomer...on va vous commenter la coupe sur la vue en plan ça permettra à tout le monde de bien repérer. Donc le projet se poursuit, c'est les deux scénarios qu'on vous a présenté par la route de Toulouse , Pour faire simple, par la route de Toulouse si on doit insérer la plateforme tramway, pas de stationnement, pas de restitution de stationnement, pas de restitution d'itinéraire cyclable et une emprise d'environ 4 mètres d'acquisition nouvelle dans le scénario que l'on a imaginé côté Est donc de la

route de Toulouse, 4m d'emprise en alignement de l'ensemble des emprises des commerces sur l'est de la route de Toulouse et l'autre tracé c'est la voie nouvelle qui avait été présentée à l'occasion de la concertation l'année dernière qui est en fait à peu près à une trentaine de mètres pour simplifier à l'Est de la route de Toulouse et dans lequel s'insérera cette infrastructure tramway qui fera comme on l'a montré sur un profil en travers environ 20 mètres dans laquelle on insérera à la fois une voie double du tram, une circulation et des modes doux, piétons, deux roues, ça fait environ 20 mètres et donc cette infrastructure, elle passe ici, en arrière des fonds de jardins pour être claire sur environ 400 mètres pour rejoindre, forcément faut qu'elle recoupe pour rejoindre la place Aristide Briand pour rejoindre et tangenter la place Aristide Briand donc elle coupe à peu près ici, pourquoi ici ? Parce qu'il faut qu'on soit suffisamment loin du carrefour Clémenceau/Aristide Briand/Leclerc/avenue des Pyrénées parce que sinon en terme d'infrastructure le tramway serait vraiment très perturbant en matière de circulation donc en terme de fluidité de la circulation de la route de Toulouse donc on se rabat à ce niveau là, je dirais qu'aujourd'hui les études ne sont pas assez avancées, on est encore à étudier, il y a encore une imprécision à quelques mètres près où l'on passerait exactement mais c'est à peu près ici avec une station à ce niveau là dans le cadre du tracé avenue des Pyrénées et dans le cadre de l'autre scénario par l'avenue du Maréchal Leclerc une station qui serait en biais et comme on l'indiquait c'était absolument pas favorable, moins favorable à l'intégration urbaine dans le cadre d'un scénario d'une station en biais sur la place Aristide Briand...on fait que croiser la route de Toulouse...

### **Question**

Ma question rejoint un peu la question du Monsieur précédent. Quelle était l'entrée du tramway dans la place Aristide Briand ? Le franchissement vous le feriez à peu près à quel niveau ? Qu'est ce qu'il y a là, un petit supermarché à droite, il y a des magasins dont seriez peut être obligé de détruire les magasins le long de la route de Toulouse ?

### **Réponse des services de La Cub**

Grosso modo, en fait après on a l'inflexion du tramway qui est envisagé après la rue Aurélie Ducros et après on est contraint par la conception standard d'une infrastructure ferroviaire ; l'idée s'est de couper la route de Toulouse pour n'avoir qu'un carrefour à feux qui donnera la priorité au tramway dans tous les cas mais qui aura un impact limité dans la mesure où ne longe pas la route de Toulouse.

### **Question**

Je ne vois pas bien, c'est au niveau de la République, c'est plus bas ?

### **Réponse élu VO**

Oui, plus bas, face Aurélie Ducros

### **Question**

Donc le poste de police va par exemple va sauter ?

### **Réponse élu**

Il y a des chances..

### **Question**

Et la Poste ?

### **Réponse élu**

Non, normalement, elle saute pas la poste .

### **Réponse élu VO**

Au jour d'aujourd'hui le poste de Police sûrement, la poste Non, Par contre, nous sommes en discussion avec la Poste dans un autre cadre qui est les « 50000 Logements » pour pouvoir faire quelque chose, faire l'aménagement de la place et on a invité des gens à venir s'exprimer dans le cadre d'ateliers d'urbanisme ici même il y a quelques semaines pour pouvoir justement réfléchir autour de l'aménagement de cette place

### **Question**

Donc la station-service sauterait aussi ?

### **Réponse élu VO**

La station-service heureusement c'est une verrue à l'intérieur de la ville qui détruit le centre ville puisque malheureusement VO n'a pas de centre ville, c'est une ville qui a été découpée depuis l'origine, depuis de nombreuses années par des infrastructures routières qu'elles soient autoroutières avec la rocade mais l'autoroute Bordeaux/Toulouse elle est découpée par une gare de triage par la voie SNCF qui fait Bordeaux / Toulouse et par une avenue qui était une nationale qui était la nationale 113 avenue des Pyrénées et c'est vrai qu'aujourd'hui VO c'est une ville découpée sans centre ville et on essaie de reconstituer grâce à l'arrivée du tramway une centralité pour notre commune...

### **Question**

Pour prolonger ce que vous dites, qu'est-ce que va devenir mettons sans le tramway, si le tramway passe sur la voie N2, que va devenir la place Aristide Briand ?  
Va-t-elle être détruite puis reconstruite ? Repensez totalement ou partiellement ?

### **Réponse élu VO**

Absolument mais c'est pour ça que l'on vous a invité il y a quelques semaines, a des ateliers d'urbanisme de façon à pouvoir venir vous exprimer.

### **Question :**

Est-ce que l'on peut avoir, peut être à la mairie, des documents sur le résultat de cette concertation ?

### **Réponse élu VO**

Pour le moment les résultats de la concertation ça va être donné ,mais de toute façon ils vont également être fournis à quatre bureaux d'études qui ont été désignés là c'est l'opération « 50000 Logement » qui ne se traite pas avec le tramway mais le tramway et la Fabrique Métropolitaine qui travaillent sur ces deux dossiers qui sont parallèles mais travaillent ensemble pour pouvoir justement amener des vrais réponses sur la globalité de ce projet d'aménagement et d'arrivée de tramway. Aujourd'hui, je dirais quatre groupements ont été désignés par la Fabrique Métropolitaine pour participer à un concours d'architecte dont les résultats devraient être donnés pour le mois d'Octobre de cette année et donc pour le moment je ne peux pas vous en dire plus, Ils réfléchissent à partir des éléments qu'ils ont récolté lors de ces ateliers d'urbanisme , ils réfléchissent par rapport à des éléments que sont les orientations de la Communauté urbaine de Bordeaux par rapport à l'opération « 50000 Logements », Sachez que c'est pas 50000 Logements autour de la place Aristide Briand, c'est 50000 Logements » sur l'agglomération de Bordeaux et

autour de la place Aristide Briand les orientations ou les indications qui sont données par la Communauté urbaine c'est une centaine de logements qui devraient être resitués autour de cette place Aristide Briand, de faire de cette place un lieu de rencontres, un lieu d'animation, un lieu où les gens puissent arriver à se retrouver de temps en temps, un lieu où les gens ont envie de venir et d'échanger et puis qui donne aussi une ouverture visuelle de la place Aristide Briand vers la mairie par un système de cheminement plus piétonnier qu'autre chose. C'est retracer ce centre ville de telle façon à ce que l'on puisse avoir un lieu de vie agréable.

### **Question**

Je voudrais savoir d'abord est-ce que l'on pourrait avoir exactement l'intersection à quel niveau de chacune des rues ça va se passer, premier point parce que c'est important aussi bien pour le chemin Bel Air que la rue au-dessus, que la rue en-dessous et deuxièmement, c'est une question plus pour les gens qui font l'étude, est-ce que chacun des critères a le même poids pour vous dans votre prise de décision ?

### **Réponse des services de La Cub**

On vous revient sur la synthèse des critères en simplifié. Il y a un certain nombre de critères techniques qui sont inventoriés ensuite on en fait une synthèse, bien sûr lorsqu'on en fait une synthèse, on en donne une hiérarchie mais pas une pondération, c'est très difficile de pondérer des critères subjectifs, certains que l'on peut quantifier, certains qu'on ne peut pas quantifier, la qualité d'insertion urbaine c'est pas quantifiable, par contre le coût c'est quantifiable, il y a forcément, c'est pas une pondération au sens où vous le dites c'est plutôt une hiérarchie des critères qui nous paraissent les plus importants. Ce qui nous apparaît le plus important ce qui est normal pour une infrastructure tramway pour qu'elle soit performante et qu'elle assure le service à la demande, c'est la performance de l'infrastructure, c'est la capacité d'avoir une vitesse commerciale importante donc ça c'est un critère c'est évident lorsque l'on conçoit une infrastructure ferroviaire de lui donner une bonne performance ensuite, il y a le critère incidence sur environnement, c'est l'incidence foncière, ça peut ne pas paraître comme ça de manière très visuelle mais en général on l'intègre dans les coûts d'investissement parce que l'impact foncier ça pèse plus ou moins sur le projet et l'autre critère, c'est la circulation, sécurisation donc par rapport au flux, c'est pour les voitures bien sûr c'est la notion de sécurisation par rapport à la rocade en l'occurrence à cet endroit là de la circulation pour toujours assurer une desserte de ces quartiers parce qu'il ne faut pas que le tramway vienne perturber la desserte de ces quartiers tant la desserte commerciale mais la desserte aussi des riverains de tous ces quartiers et je dirais au même niveau il y a aussi l'insertion des modes doux parce que aujourd'hui le tramway c'est une infrastructure en milieu urbain, vous avez parlé de la place Aristide Briand c'est très important de savoir comment on implante un tramway par rapport à cette place surtout s'il fait l'objet d'un réaménagement faut qu'il y ait une cohérence d'aménagement comme on a fait à chaque fois qu'on a inséré un tramway au centre de l'agglomération ou au sein de l'agglomération et un autre élément mais qui peut paraître à ce stade là je dirais un peu éloigné de nos préoccupations du moment c'est l'évolutivité c'est-à-dire on se pose la question toujours si jamais et heureusement qu'on s'est posé la question pour les phases 1 & 2 du tramway parce que depuis les phases 1 ont fait la phase 2, et la phase 2 ont fait la phase 3 donc il y a toujours un principe de savoir comment on étend et où est-ce qu'il est pertinent d'étendre donc quand on pense à une infrastructure, on pense éventuellement à son extension en l'occurrence si on est au terminus tram au niveau de Casino, ça ne sera pas forcément au-delà un tramway mais ça sera possible ça sera par contre peut être des bus avec un terminus bus donc en même temps que l'on

implantera un parc-relais on se pose la question de son terminus tramway bien sûr à côté du parc-relais mais aussi de l'échange et des capacités d'un pôle d'échange qui permet aussi d'insérer des bus parce que ce qui est intéressant c'est ceux qui prennent le tramway mais c'est aussi ceux que l'on peut ramener sur le tramway pour améliorer la performance de l'infrastructure parce que si aujourd'hui il y a toujours et vous le verrez c'est l'occasion de l'enquête publique dans laquelle vous pourrez à nouveau vous exprimer à l'automne c'est un élément important c'est la rentabilité du projet en terme de coût et en terme de performance et d'efficacité.

### **Question**

Bonjour Messieurs, je m'adresse à vous au nom des riverains au sujet de la variante N2, au nom des riverains du Chemin Bel Air, des riverains de route de Toulouse et de la rue Aurélie Ducros, le décrochage de l'extension du tram entre le n° 540 et le n° 548 de la route de Toulouse pour nous n'a pas de sens soit cette extension ligne C s'inscrit dans les espaces fonciers libres des prés de Domofrance soit le tram existe, il continue route de Toulouse en ligne droite directe, rapide à moindre coût, il n'a pas malgré le projet d'habitat de la Fabrique Métropolitaine l'imaginaire urbain doit considérer l'habitat ancien, le quartier ancien ce quartier entre Bel Air, le chemin Bel Air Bègles et la rue Aurélie Ducros car nos maisons sont mitoyennes, nos jardins sont mitoyens et ce projet de la Fabrique Métropolitaine plaît-il sûrement certainement mais doit s'adapter à l'ancien et non l'inverse donc ce projet, cette variante N2 pour nous riverains route de Toulouse entre n° 540 et le n° 548 n'a pas de sens, il y a des espaces libres où sont Domofrance va construire 450 logements, 1500 habitants, j'ai près des mégablocs donc nous nous opposerons à ce projet N2, cette variante nous paraît pas cohérente et elle nous paraît absolument un non sens car nous ne voulons pas ainsi laisser filer notre cadre de vie, remplacer nos maisons par des immeubles, au chemin Bel Air, à Aurélie Ducros et sur la route de Toulouse, pour les deux riverains ou du 540 ou du 544 cette portion sur 8 numéros n'a vraiment aucun sens pour nous donc on laissera pas filer cette qualité de vie car un vieux quartier où nous nous connaissons tous et où nous sommes tous solidaires où nos familles se connaissent depuis des générations, depuis plusieurs générations nous nous connaissons et nous sommes un vieux quartier aussi messieurs les décideurs communautaires, nous vous demandons de modifier cette variante et nous sollicitons le soutien de Monsieur le maire de Villenave et celui de Monsieur le maire de Bègles, nous les sollicitons pour qu'ils puissent intervenir dans cette décision. Merci.

### **Réponse élu VO**

Juste quelques mots de réponse, pour le moment ce tracé s'il a été proposé c'est parce que également d'une manière ou d'une autre quand on fait passer des infrastructures malheureusement on voudrait bien qu'elles puissent passer sans provoquer aucun dégât, ça serait le bonheur de tous et je crois que tout le monde essaie à chaque fois que ce genre de projet est en place que ce soit sur le territoire de la Communauté urbaine de Bordeaux parce que on n'aime pas venir détruire des choses, on n'aime pas venir détruire des arbres, on n'aime pas aller couper des maisons, on ne le fait pas par plaisir. Quand les propositions sont faites, elles ont été la plupart du temps très mûrement réfléchies et il est vrai que l'on pourrait passer par la route de Toulouse mais on détruirait aussi tous les commerces. Je me souviens de la première concertation qui avait eu lieu et des nombreuses interventions et des habitants du secteur nous disant, il faut absolument pas que les commerces disparaissent et on peut le comprendre parce que le commerce c'est la vie d'un secteur, c'est la vie d'un quartier alors on fait à chaque fois on essaie d'écouter le maximum de personnes, on essaie de prendre en compte les intérêts de tous et il arrive un



moment donné où malheureusement on sait très bien qu'il va y avoir des dégâts et que ça va toucher des gens. Imaginez le bien que nous ne le faisons pas avec un grand plaisir, avec un grand sourire mais avec le sens de la responsabilité et le sens de l'intérêt général toujours qui doit nous conduire dans le cadre des décisions que nous prenons au niveau des collectivités que ce soit la Communauté urbaine de Bordeaux ou que ce soit dans les différentes villes qui la compose que ce soit Bègles ou Villenave d'Ornon on essaie de trouver la meilleure solution sachant qu'elle ne sera jamais parfaite, voilà c'est tout ce que je peux vous dire mais je suis désolé pour le moment mais les équipes de maîtrise d'oeuvre et de la maîtrise d'ouvrage ont toujours eu l'attention attirée pour faire en sorte que l'on produise le moins de dégâts possible et on leur a demandé parfois de dévier de 5mètres, de 4 mètres, de faire toutes les études possibles pour pouvoir essayer d'avoir le moins de dégâts possible sur les bâtis existants et sur les commerces existants parce que le but ce n'est pas de démolir, le but c'est de construire quelque chose de nouveau, le but c'est d'amener des réponses aux problèmes d'aujourd'hui et donc le but c'est de faire en sorte qu'il y ait le plus de gens heureux et non pas l'inverse. Voilà ce que je pouvais vous répondre.

### **Réponse élu Bègles**

Juste pour rajouter mes propos au nom du maire de Bègles à ceux du maire de Villenave d'Ornon qui vont être similaires, nous sommes vraiment conscient que l'impact d'un tramway dans une commune il est toujours difficile au niveau des travaux , au niveau des impacts fonciers et bâtis, des impacts des jardins, sur la commune de Bègles on a eu de nombreux impacts jardins et on a minimisé au maximum les impacts bâtis donc sur les maisons, on essaie depuis le début d'optimiser les nuisances pour les riverains, et pour les propriétaires et si malheureusement pour avoir le meilleur tramway pour l'agglomération pour les communes de Bègles et de Villenave, il faut venir impacter une habitation, on le fait vraiment au dernier ressort , vraiment quand on a plu le choix et donc évidemment la Communauté urbaine de Bordeaux et les communes Bègles et Villenave seront là pour faire en sorte que l'on puisse trouver les meilleures solutions, les solutions financières j'entends évidemment pour indemniser le riverain et les habitants puisque même si c'est le bien commun, même si c'est trouver la solution la plus adéquate pour l'agglomération, il faut aussi évidemment respecter les habitants. On est bien conscient que c'est un quartier ancien, on est bien conscient qu'il y a une qualité de vie mais on est bien conscient aussi qu'il faut améliorer la qualité de la route de Toulouse. On est tous conscients que cette route de Toulouse c'est un enjeu de l'agglomération, du pont de la Maye à la barrière de Toulouse en termes de circulation également en termes de commerces c'est très important, il faut les conserver, il faut augmenter le commerce de proximité et donc ça va aussi avec un tramway qui ne viendrait pas obérer par exemple l'ensemble du stationnement de cette route de Toulouse donc on pense que c'est le meilleur choix.

### **Question**

Je fais partie de la commune de Bègles et la partie qui m'intéresse c'est la partie N2 et là si je regarde un petit peu le tracé que j'ai récupéré à la mairie de Bègles quand vous dites que votre souci premier c'est d'épargner les maisons mais moi je vois que le tracé rentre carrément dans mon salon alors que La Cub a fait l'acquisition d'un terrain qui permettrait justement d'épargner alors je ne vois pas trop le souci que vous avez d'épargner les maisons ou les jardins...Est-ce que l'on peut avoir des précisions là dessus ?...

### **Réponse des services de La Cub**

D'un point de vue technique...

*Dans ce cas là, vous déboîtez du terminus Terre Sud, vous déboîtez volontairement pour entrer dans mon salon... Vous auriez pu continuer un petit peu et tourner après ...c'est carrément une volonté de détruire...*

Je laisserai le bureau d'études... En fait, il y a des contraintes d'insertion du tramway, vous avez compris que le tramway est accompagné des autres modes de circulation et ça fait une emprise de l'ordre de 20 mètres à 21 mètres

*Je suis d'accord avec vous mais La Cub a fait l'acquisition de 5000m<sup>2</sup>, le tramway peut passer sur ces 5000 et déboîter ensuite derrière alors que là volontairement vous rentrez carrément...*

En fait, si vous voulez c'est une emprise de 20m, c'est ce qu'on appelle un tube, c'est pas facile ce ruban je devrais plutôt l'appeler comme ça, c'est pas facile de le faire je dirais louvoyer pour échapper, je peux comprendre ce que vous dites

### **Question**

*Il y a beaucoup plus de 20 mètres...*

### **Réponse des services de La Cub**

Si on le fait démarrer plus tard, quelque part cette infrastructure elle coupe un peu plus loin un autre riverain, la difficulté... il faut bien revenir sur cette voie nouvelle, si c'est pas là... on peut rentrer un peu dans les détails techniques...

Pour répondre à votre question parce que vous n'arrêtez pas de dire que vous soucieux premier c'est d'épargner ceci... non c'est faux... c'est carrément une volonté de détruire... Notre difficulté c'est pas de personnaliser c'est juste de faire un inventaire des impacts. Si vous voulez globalement on regarde les impacts d'un tracé par rapport à une autre. Si vous voulez, on compare les impacts d'un tracé qui se fait majoritairement et vous êtes là pour dire que c'est pas tout à fait le cas plutôt en fond de jardin et c'est vrai quand même qu'il y a des bâtiments affectés

### **Question**

Là c'est en fond de salon c'est pas en fond de jardin...

### **Réponse des services de La Cub**

Je vous rejoins mais par rapport à un tracé route de Toulouse où c'est une bande de 4 mètres qui est prise en alignement souvent de façade et où même s'il y a des commerces en retrait qui va condamner le fonctionnement d'un commerce ou qui va faire que l'on ne va pas pouvoir rescinder et quand vous prenez 4 mètres par rapport à un bâtiment, on ne peut pas le rescinder. En fait, dans ce cas là l'impact est bien plus important en matière d'emprise foncière et en termes d'activité commerciale et d'éviction commerciale que ce tracé là, c'est une balance en fait qu'on évalue global, c'est vrai qu'après, il y a des cas particuliers,

### **Réponse MOE**

Juste un petit complément pour reprendre les propos de Monsieur le Maire tout à l'heure pour les confirmer c'est que pendant les études au niveau du corridor N2, on a effectivement regardé à plusieurs reprises de décaler l'ensemble du corridor N2 de 4 voire 5m dans l'objectif global de limiter au maximum les impacts au niveau des bâtis pour essayer de rester vraiment sur des impacts minimums. Par contre, le tramway il

fonctionne, on a d'énormes contraintes techniques, on ne peut pas faire des S réguliers donc on est obligé de regarder sur la globalité d'un linéaire et on ne peut pas faire des écarts ponctuels c'est vraiment la globalité qui est regardé et c'est sur la globalité qu'on essaie au maximum de limiter les impacts.

### **Question**

Villenave d'Ornon, j'ai bien compris l'exposé des arguments qui faisaient pencher les choix plutôt vers le tracé **S2** maintenant ce que je comprends moins, il me semblait que dans les études antérieures, il y avait des hypothèses qui recherchaient des solutions techniques pour maintenir la voie à l'est de la route de Toulouse et avec un ouvrage d'art qui passait aussi à l'est de la voie de circulation actuelle ce que je comprends pas justement c'est pourquoi on n'a pas eu d'exposé technique sur une hypothèse qui évite de couper la route de Toulouse avec une station qui resterait à l'est de la voie de circulation pour éviter justement il y avait un argument qui était d'éviter que les circulations ne se perturbent l'une l'autre donc pourquoi il n'y a pas d'hypothèse technique réalisable qui permettrait un ouvrage d'art à l'est de la circulation et donc de ne pas couper deux fois les voies de circulation ? ...vers la station aussi à l'arrivée...

### **Réponse élu**

Non pas forcément, derrière le passage supérieur de la rocade , il y a 3 possibilités : on recoupe les voies de circulation et on repasse à travers un giratoire, le giratoire d'accès de Géant Casino mais également la desserte d'une routier et à ce moment là bien sûr on recoupe les voies mais on peut rester à droite côté vigne sans recouper les voies ou on peut se mettre en milieu de voirie pour éviter de recouper totalement les voies donc les 3 solutions sont en cours d'étude parce que malheureusement c'est pas aussi simple que ça donc il faut regarder quels sont les inconvénients/avantages de chaque solution parce que bien évidemment si on va d'un côté on est proche du parking de rabattement c'est plus facile pour les usagers de venir prendre le tram , ils sortent de la voiture ou du bus, ils sont dans le tram,, dans l'autre cas si on le met de l'autre côté, ils sont obligés de traverser la route mais par contre sûrement que les voies de circulation et la perturbation de la circulation est tout à fait différente si on recoupe la voie que si on laisse la voie côté vigne donc tout ça c'est en cours d'étude c'est voir quels sont les impacts sur les différents giratoires, les différents impacts sur le pont etc...Tout est fait après des études après beaucoup de questions et on essaie de trouver la meilleure réponse toujours à chaque fois... ???

Je ne suis pas technicien, je ne suis pas ingénieur donc je vais laisser répondre aux ingénieurs le soin de vous expliquer pour.quoi.

### **Réponse des services de La Cub**

Donc pour répondre à votre question, on va faire en deux temps, dire les trois points qui sont problématiques dans le cadre du scénario que vous évoquez, je vais vous le commenter sur écran et je laisserai le bureau d'études techniques compléter ces aspects. Donc si j'ai bien compris votre hypothèse on part du tracé N2 on poursuit en continuant à l'est de la route de Toulouse, de l'avenue des Pyrénées pour arriver au-delà de la rocade c'est ça votre scénario. Dans le cadre d'un scénario où ça éviterait de re franchir ici, la difficulté c'est que si vous prolongez tout droit je dirais qu'il y a un ensemble de commerce mais vous en avez aussi qui sont impactés, première chose impact foncier, impact commercial plus important, vous franchissez l'avenue Clémenceau donc de ce côté, difficulté après c'est comment on insère un projet, ça suppose que la station tram soit de ce côté,

comment on insère une station par rapport à une place Aristide Briand qui se retrouverait en face de l'autre côté d'une voie de circulation qui serait la route de Toulouse , difficulté d'insertion et de cohérence urbaine entre une station et la place, ensuite à ce niveau là, plus grave c'est qu'on a deux contraintes, ce sont des contraintes techniques c'est l'aqueduc de Budos qui passe par ici, commencer à franchir avec un ouvrage d'art cet aqueduc ça nous obligerait à le déplacer probablement très ponctuellement donc c'est un ouvrage d'alimentation majeure de l'agglomération bordelaise ; deuxième impact c'est que l'on couperait la bretelle de sortie la rocade et on couperait un peu plus loin, on retrouve le corollaire de ce qu'indiquait Monsieur le maire mais de l'autre côté route de Toulouse et on retrouve la même chose route des Pyrénées et couper la bretelle de la rocade avec un nouveau carrefour on est sûr que l'on met en insécurité la bretelle de sortie de la rocade et donc du coup certes ça ne sert qu'aux usagers de la rocade peut être que localement mais ça viendra vraiment créer de grosses difficultés voire des thromboses je dirais justement de la sortie de la rocade pour venir alimenter toute la zone de la route de Toulouse et la desserte des riverains et des habitants de ce secteur, La difficulté... c'est passer au-dessous de la rocade ?

### **Réponse élu VO**

J'ajoute un point négatif à cette hypothèse également que n'a pas soulevé Monsieur Mazet, c'est que ça pulvériserait la déviation poids lourd de la rue Jean Pagès qui permet à un nombre de poids lourds de ne plus utiliser la rue George Clémenceau, on s'est battu près de La Cub et de la DDE pour avoir cette déviation là, elle fonctionne tant bien que mal malgré quelques récalcitrants mais ça voudrait dire qu'il faudrait trouver un nouvel itinéraire poids lourds et je me vois mal proposer de les refaire revenir en tout cas George Clémeneau.

### **Question**

Une petite question que j'aimerais poser dans l'hypothèse où le tracé N2 est retenu, pour quelles raisons à aucun moment vous n'avez émis l'hypothèse de faire passer le tram en une seule voie 400m

ce qui serait pas au niveau impact foncier ce serait moins lourd peut être presque pas et ça permettrait de calmer un point chaud qui est quand même le pont de la Maye avec ses commerçants et il y a quand même un impact foncier qui est lourd vous n'êtes pas sans ignorer que le tracé, là vous êtes carrément au milieu de mon commerce qui est quand même la pharmacie du pont de la Maye qui est un commerce à manipuler avec douceur, réflexion, on ne sort pas une pharmacie...et puis les anciens bâtiments pourraient être évités, 400 m je pense que c'est à peu près ça, une seule voie récupérant les deux autres voies.

### **Réponse du bureau d'étude**

Le collègue du bureau d'études peut expliquer pourquoi on est en voie double, Il y a deux éléments, la notion voie double, voie unique, c'est une notion essentielle pour l'exploitation du tramway, c'est à dire que les voies uniques ont en fait mais on en fait plutôt vers les terminus ça dépend de la fréquence, ça dépend du nombre de passager donc ça fonctionne bien mais d'une manière générale on essaie pour la régularité du tramway, on essaie de la limiter. Après sur N2, on s'en sert dans un corridor déterminé par le projet « 50000 Logements ».

### **Réponse des services de La Cub**

En fait, pour compléter, la difficulté je dirais d'un point de vue infrastructure ferroviaire c'est comment passer d'une voie double à une voie simple donc ce sont des linéaires importants donc ça supposerait que les 400 m de voie unique, il y a des zones de transition pour passer d'une voie double en voie simple, soit précédé, prolongé d'une centaine de mètres d'appareils de voie qui permettent de passer la transition voie unique, voie simple donc ça fait 600m d'impact, c'est pas neutre donc on commence à se poser la question d'insertion, deuxième chose passer en voie unique sachant qu'il faut savoir quand même que ce terminus de Villenave a comme objectif d'être desservi avec une fréquence de 10 mn donc quand vous commencez à passer de voie double, si vous voulez, il faut savoir qu'en-dessous de 12 mn pour des fréquences assez importantes comme 10 mn, on ne peut pas passer en voie unique parce que l'on perd toute la régularité. En fait les trams sont obligés de s'attendre mutuellement dans les stations alors d'autant plus quand il y a peu de stations il y a pas assez de souplesse pour assurer une bonne régularité du tramway donc la difficulté sachant que l'objectif c'est 10 mn avec cadencement c'est-à-dire l'idée c'est qu'en terminus on donne 10 mn mais en plus à des horaires fixes, calés, ce qu'il faut absolument assurer sur l'ensemble du service de l'agglomération c'est un cadencement de telle manière à ce que les usagers sachent avec des horaires précis des départs et c'est très important pour la performance et la qualité du service offert. Donc la voie unique fait perdre énormément en matière de fiabilité globale de l'infrastructure surtout que l'on est en tête de ligne pour ceux qui rentrent dans l'agglomération et donc si on commence à grever cette régularité à cet endroit là, c'est un peu dommage.

### **Réponse élu VO**

L'objectif c'est pas forcément 10 mn puisque en fonction de la réussite du tramway, l'objectif c'est 7mn1/2 c'est encore plus fréquent.

### **Question**

Je voulais juste avoir une précision, j'ai plusieurs questions concernant ce plan là donc celui-ci il est dans le bon sens on a bien la rose des vents dans le bon sens ?

### **Réponse bureau d'études**

Celui-là est au final, il est dans le bon sens sauf qu'on est au bout de la station terminus jusqu'après la bascule que vous avez vu sur le plan, la station est bien indiquée du côté parking du Géant Casino c'est pour ça que ça vous a perturbé. La coupe est vraiment faite au niveau de la station terminus. On l'aurait faite un tout petit peu plus haut le tramway aurait été de ce côté là. On est juste après la bascule du tram.

### **Réponse des services de La Cub .**

En fait, votre question est surtout,,on va reprendre le plan général et on va vous commenter en profil en travers.

### **Question**

En gros, à la dernière réunion, il y avait eu un projet qui avait été présenté par OMA, je crois le Cabinet où on avait la route de Toulouse, une barre d'immeubles enfin il y avait toutes les maisons qui sautaient et derrière en arrière plan, il y avait les voies de Tramway. Est-ce que c'est toujours le cas ou pas ? Je parle en N2 !

### **Réponse des services de La Cub**

Là en fait, vous avez la route de Toulouse , vous avez un espace ici qui est d'environ une

trentaine de mètres et vous avez l'infrastructure ce que l'on appelle voie nouvelle infrastructure ferroviaire ou du tram qui se situe avec un ruban d'une vingtaine de mètres et alors dans ce ruban si on part de l'Est, on est côté Bègles, côté terminus Terre Sud et on regarde vers la rocade. En fait, vous êtes si je ne me trompe pas donc la route de Toulouse est ici, à droite de l'écran. Vous avez ici une trentaine de mètres du projet urbain jusqu'au trait rouge et vous avez ici l'infrastructure tramway donc en fait on regarde vers la rocade pour faire simple, route de Toulouse et puis l'infrastructure d'une vingtaine de mètres et vous avez donc déclinaison des modes doux, l'infrastructure tramway en voie double, une voie de circulation parallèle au tramway avec la circulation des deux roues et un autre trottoir assez confortable ce qui fait que l'on a un ensemble d'une vingtaine de mètres....comme vous l'avez compris la route de Toulouse est ici, l'infrastructure est ici, entre les deux il y aura un certain nombre de projets urbains avec un certain nombre de commerces qui vont se situer ici .et d'habitations, il faut bien assurer une desserte par la route de Toulouse certes mais une desserte c'est à-dire que les véhicules pourront traverser la plateforme. C'est pour ça que d'ailleurs à certains endroits si je ne me trompe pas, on pourra aménager des traversées de plateforme pour que ces véhicules puissent rentrer dans les résidences, les zones commerciales qui seront entre cette voie nouvelle avec le tram et la route de Toulouse.

**(suite question) :** pour résumé, depuis le trottoir Est de la route de Toulouse actuelle, on rase tout sur cinquante mètres (30m+20)...non mais l'actuelle est démolie ou vous laissez les maisons actuelles entre les deux ?

**(suite réponse La Cub) :** Dans le cadre de l'infrastructure tramway nous on laisse...en fait, on acquiert tout ce qui est malheureusement impacté par les 20m de l'infrastructure ferroviaire, Si aujourd'hui il y a des gens .qui ont des fonds de jardins qui ont des bâtiments en façade sur la route de Toulouse qui ont des fonds de jardins, on va acquérir une partie de ces fonds de jardin et une habitation qui se trouve ici, il est bien évident que ce sera impossible à rescinder, on va acheter l'habitation.

**(suite question) :** vous dites qu'il y a un projet urbain donc il y a un projet sur la totalité, la longueur ou il y a certaines parties qui seront...?

### **Réponse élu VO**

Attendez je vais vous répondre parce que aujourd'hui il y a des études dans le cadre d'un projet urbain mis en œuvre d'un projet urbain pour le moment, il n'y a rien de défini donc ce projet urbain va faire également l'objet de concertation avec les gens qui habitent Villenave d'Ornon et Bègles et à ce moment là, on verra ce que l'on fera. et ça va permettre de mettre un outil d'aménagement parce que l'on ne fait pas des projets urbains comme ça, il faut que ce soit réfléchi, que ce soit partagé et en même temps après ça demande nécessairement un outil parce que quand on parle d'urbanisme, on parle de financement, on parle de démolitions, reconstructions si nécessaire, on parle d'évolution donc ça ne se fait pas comme ça, c'est pas en claquant dans les doigts donc aujourd'hui il y a des démarches dans le cadre de « 50000 Logements » qui aboutissent d'abord à des études autour de la place Aristide Briand mais également il va y avoir à un moment donné quelque chose qui va se passer autour de la route de Toulouse mais ça se fera en concertation de façon à voir comment on peut faire.

Aujourd'hui, il est hors de question de démolir ou de raser, c'est ce qui va se passer entre la voie nouvelle et la route de Toulouse, par contre dire que ça évoluera pas je ne vous le dirai pas parce que demain il y aura peut être quelqu'un qui sera vendeur pour pouvoir faire

autre chose de sa propriété et en faire quelque chose qui lui amènera tout d'abord un peu d'argent parce qu'il vendra pour qu'il y ait quelque chose de plus grand, de plus haut, et puis nous, le but c'est d'avoir des commerces, de conserver les commerces sur la route de Toulouse et de faire en sorte que ces commerces ils aient peut être visibilité de deux côtés, du côté d'une voie calme, apaisée, là où il y a le tramway où il y aura des circulations douces, très peu où la vitesse sera limitée c'est une zone de rencontre et de l'autre côté une voie un peu plus rapide sur laquelle on va laisser du stationnement de telle façon que cela puisse également desservir les commerces, le but c'est pas de démolir ce qu'il y a entre les deux voies, non, c'est de le conserver et de le faire muter petit à petit en fonction des désirs des gens, en fonction d'un projet urbain qui sera présenté et sur lequel tout le monde sera amené à venir s'exprimer.

### **Question**

J'ai une autre question concernant la circulation route de Toulouse parce que tout le monde qui aujourd'hui passe par là, qui va travailler à l'extérieur de la ville et qui prend pas forcément le tramway, la question que je me pose c'est entre 16h / 18h dans le créneau horaire, sortie rocade on est complet depuis le nouveau lycée jusqu'à la sortie rocade. On met de nombreuses minutes pour arriver rien qu'à la place Aristide Briand depuis le haut de la sortie rocade, entre parenthèse l'arrivée de tous les blocs dont on parlait tout à l'heure côté nouveau lycée ça n'arrange pas les choses surtout l'avenue de la République où on avait mis le ???? à la dernière concertation comme quoi ça allait nous bloquer à la sortie de l'avenue de la République, on nous a expliqué que non mais moi je peux vous dire qu'aujourd'hui c'est systématique, on est constamment bloqué avenue de la République par le nouveau feu du lycée et donc je me pose la question en me disant si maintenant on a le tram qui effectivement coupe la route de Toulouse, ça va être encore plus bloqué qu'auparavant or on ne change par les infrastructures routière, je rejoins un petit peu les idées que parlaient Monsieur tout à l'heure qui est à ma gauche où il parlait d'un tunnel sortie du pont de la Maye . Je n'ai pas votre analyse mais à mon avis on ferait un tunnel du pont de la Maye et on agrandirait la place Aristide Briand pour effectivement avoir une place plus grande et passer dessous avec le tramway qui passerait dessus, on ne couperait pas les lignes et on aurait un flux automobilistes je pense un peu meilleur que ce qu'il n'est aujourd'hui. Juste une dernière chose, simplement, il y a beaucoup de constructions qui vont être effectives sur Bègles en face du lycée ça a déjà bien commencé, ça continue et vu les plans il va y en avoir beaucoup plus que ce qui est en cours, je me demande pourquoi Bègles ne fait pas directement son propre accès à cette zone là parce qu'il y a une possibilité via l'arrière des jardins pour rejoindre le rond-point côté rive d'Arcins et si on regarde, on voit très bien que l'on ne passe pas dessus la gare de triage mais à un point qui est vraiment rétréci donc ça ferait un petit pont. Alors, je sais que la zone est Natura 2000 mais il n'empêche que Bègles ferait ses propres accès au lieu de nous polluer les nôtres ça serait pas mal.

### **Réponse élu VO**

Bien, on va essayer de pas rentrer dans la guerre des communes. Je vais aborder directement le dernier point sachez que par rapport à ça et par rapport au projet d'urbanisation de certains espaces sur Bègles, nous sommes en contact depuis un certain nombre de semaines, voire de mois pour essayer de trouver des solutions justement au désengorgement de la route de Toulouse donc en créant des voies à l'arrière de ces opérations de telle façon à rejoindre soit la rue Alexis Labro soit le chemin du pas de la côte en fonction de si ce sont des opérations sur Bègles bien on va essayer de les ramener vers la rue Alexis Labro qui appartient à Bègles, soit si ce sont des opérations sur Villenave

d'Ornon, on va essayer de les ramener sur le chemin du pas de la côte en fonction de voir comment ça se passe, essayer de séparer les flux, éviter d'engorger la route de Toulouse, Deuxièmement, par rapport au fait que la rue de la République serait coincée l'arrivée du lycée Bègles/Villenave d'Ornon parce que ce lycée sert quand même à nos jeunes étudiants également, il faut savoir que ces jeunes étudiants étaient obligés de se rendre soit à Talence soit à Bordeaux dans des conditions pas toujours aisée aujourd'hui ils vont avoir la chance de pouvoir rejoindre un lycée dans des délais relativement court et c'est une chance qu'on donne aux étudiants de Villenave d'Ornon qu'ils n'avaient pas jusqu'à maintenant donc il faut vivre avec ce lycée par contre c'est vrai que j'avais regardé par rapport à l'impact que pouvait avoir le lycée et la sortie des nouveaux logements. C'est pas le lycée qui a l'impact, c'est peut-être les nouveaux logements qui peuvent avoir un impact beaucoup plus important . J'ai fait regarder, j'ai fait analyser par la police municipale au fur et à mesure où il y a des activités supplémentaires qui se mettent sur la zone de Terre Sud, aujourd'hui il n'y a que les secondes qui sont dans le lycée , l'année prochaine, il va y avoir à la rentrée secondes et premières et à la rentrée suivante, il va y avoir secondes, premières et terminales donc je regarde au fur et à mesure quel est l'impact sur les circulations des voiries perpendiculaires à la route de Toulouse et on n'a pas de chance, sur cette portion, entre la rue Alexis Labro et le pont de la Maye, on a X voiries qui se jettent sur la route de Toulouse . Il faut bien à un moment donné qu'on puisse permettre à ces gens qui habitent dans ces quartiers de pouvoir sortir sur la route principale et donc on met des feux et il y a des feux partout. Quand vous regardez entre la rue Alexis Labro et le pont de la Maye, il y a 25 feux enfin j'exagère bien évidemment mais il y a tellement de feux que la circulation est très très tendue et sont trop rapprochés mais aujourd'hui on ne peut pas le faire, on ne peut pas faire différent parce que les voiries sont tellement rapprochées sauf à faire des sens uniques dans les voiries. Je sais pas si ça plaît à tout le monde de se retrouver avec une voirie à sens unique qu'on est obligé de faire le grand tour pour pouvoir revenir chez soi. Je constate qu'il y a des endroits où l'on a mis des sens uniques et les gens les remontent tranquillement pour arriver plus vite donc c'est que ça marche pas bien donc à chaque fois on essaie de trouver les bonnes solutions . Aujourd'hui, la bonne solution sur la route de Toulouse, elle est pas simple parce que justement il y a tous ces embranchements qui font qu'on a été obligé de multiplier les feux, que de temps en temps je dirais la file d'attente est déjà engorgée et que les gens ne peuvent pas sortir pour entrer dans la file d'attente. Ça on en avait déjà parlé, on essaie de caler les temps de feux. Aujourd'hui, c'est pas critique encore par rapport à la rue de la République mais ça pourrait le devenir donc c'est à nous de faire attention, c'est à nous après de demander à la Communauté urbaine d'aménager les temps des passages des feux et de faire en sorte que ceux qui sortent des petites rues puissent arriver à avoir suffisamment d'espaces pour pouvoir s'insérer dans la circulation. C'est pas simple, je dois le reconnaître et ce serait pire si le tramway passait route de Toulouse. heureusement il passe derrière ce qui va nous permettre de faire un peu différemment et puis le but aujourd'hui il faut le savoir dans une agglomération et dans toutes les agglomérations de France, le but c'est de diminuer l'usage de l'automobile , le but c'est de faire en sorte que petit à petit les gens prennent les transports en commun d'une manière de devenir quasi systématique. Le but pour les collectivités aussi, c'est de trouver aujourd'hui des moyens de déplacements de leur population qui soit les plus rapides possibles pour les emmener vers le lieu de travail parce que la plupart du temps malheureusement on habite loin de son lieu de travail et donc, c'est ce qui nous fait réfléchir à chaque fois à mettre des tramways, des bus en site propre, de faire en sorte qu'on puisse remettre le train de ceinture en service parce que ça nous permettrait de desservir toutes les gares de l'agglomération et à partir des gares d'avoir des bus qui desservent les zones d'activité etc...le déplacement des populations est un



problème majeur sur lequel les élus n'arrêtent pas de travailler, les services non plus, je peux vous dire qu'ils ont des dossiers plein les valises et qu'ils nous doivent des études tout le temps parce que on a besoin d'évoluer par contre on a besoin de laisser le plus souvent possible la voiture chez soi et ça c'est peut-être pas évident, c'est changer de façon de circuler alors si vous allez à Paris, vous pourrez voir que les gens circulent bien évidemment en transports commun mais circulent beaucoup à pied. Aujourd'hui dans notre agglomération très peu de gens circulent à pied, très peu de gens marchent, c'est peut-être ça aussi qu'il faut retrouver. Je sais qu'il y a des choses qui sont pas tout à fait pareilles..Les infrastructures à Paris ça fait cent ans qu'ils y sont aujourd'hui nous, on a peut être pris du retard.sûrement maintenant on est en train de les mettre les infrastructures. Justement c'est pour changer le mode de locomotion, le mode de déplacement des gens et je pense que ça c'est un letimotiv...par contre, après passer sous les voiries c'est le meilleur parce que ça gêne en rien mais ça s'appelle un métro et je crois que le métro à Bordeaux, il a vécu...A partir du moment où on commence à mettre les tramways sous la voirie ça s'appelle des métros et plus ils passent sous les voiries et moins c'est gênant pour tout le monde Question ???..Alors la voiture sous la rocade. Alors quand vous savez ce que ça donne, il faut mettre des grandes trémies d'accès pour passer sous une voirie donc il faut que la trémie recule et je ne vous raconte pas le trou que l'on va être obligé de creuser mais loin avant de passer sous la rocade pour ressortir loin après le passage de la rocade et là c'est pas évident et ça coûte très très cher et en plus on est en zone inondable à cet endroit là. Je pense que l'on aurait des problèmes pour passer sous la rocade..Je vous dis pas où il faut remonter c'est 200m de chaque côté minimum donc de descente et de remontée.

### **Question**

Monsieur le maire, j'habite en bas de l'avenue de la République et je travaille 579, route de Toulouse en face de la pharmacie. Je voudrais simplement 3 précisions par rapport au plan, je n'ai toujours pas compris l'endroit exact où N2 recoupe la route de Toulouse ? Il m'a semblé entendre le numéro de rues tout à l'heure mais des lieux, on va dire le supermarché de Leader Price qui est un point de repère pour moi. Où se situe-t-il par rapport au recoupement route de Toulouse N2 ?

### **Réponse Monsieur le Maire VO**

Je pense que les choses sont à peu près claires mais pour le moment elles ne sont pas définitives tant que ce n'est pas acté par la Communauté urbaine et ce sera à la fin du mois. Nous, aujourd'hui on attend cette décision mais pour être plus précis ça passe à peu près sur la pharmacie, je le disais bien le commerce dont nous sommes d'accord, il faut essayer de préserver au maximum la viabilité et la pérennité donc il faut trouver des solutions de relocalisation immédiate et sur le secteur et en face quand ça traverse vue que ça doit venir percuter complètement le poste de police parce que c'est pas un commissariat c'est un poste de police, ça percute les deux commerces qui sont au-dessus, je pense que c'est la partie boucherie et la partie optique Voilà à peu près l'endroit où passe la traversée de voirie.

**(suite question)** : donc le recoupement N2 route de Toulouse, c'est au niveau de la pharmacie là où N2 coupe la route de Toulouse, Alors ensuite, je vois un décalage par rapport à l'ouest de N2 ce qui veut dire que la boucherie serait rasée ainsi que le bâtiment suivant. Je pose la question, je suis intéressé bien évidemment, mon cabinet est situé juste avant en face justement la pharmacie donc cette partie là est préservée, le CMSO n'est pas atteint mais en revanche ce qui est après, oui ?

### **Réponse des services de La Cub**

Pour préciser, Monsieur le maire a donné les impacts qui sont aujourd'hui ceux que l'on pressent au stade des études. A l'enquête publique, il y aura des plans beaucoup plus précis et on aura parcelle par parcelle ce qui est potentiellement impacté, ce sera encore à des variations de 50cm/1m parce que l'on aura pas les tracés ?? mais les gens qui seront impactés, il y aura un plan qui permettra de voir ceux qui sont impactés, les parcelles qui ne seront pas impactées. Ce que l'on est en train de regarder avec le bureau d'études, c'est l'insertion parce que l'on parle de la traversée du tramway de la route de Toulouse donc là où il fait un S, on est en train de regarder aussi la continuité des pistes cyclables, des aménagements cyclables et des piétons en parallèle du tramway donc ça risque peut-être de venir consommer 2, 3 mètres de plus que l'emprise stricte ferroviaire et je ne sais pas en fonction de votre positionnement de votre établissement s'il serait concerné ou pas, peut-être pas mais on ne peut pas le certifier aujourd'hui. Peut être des précisions sur le tracé,

### **Réponse Monsieur le Maire :**

Enfin, il faut savoir que le tramway ne fait pas des angles droits et qu'il serait évident que ceux qui soient en face de la pharmacie soient touchés mais après comme il y a 2,50m parce que chaque fois on nous demande des pistes cyclables et ça nous paraît logique mais quand on fait passer des pistes cyclables et des trottoirs de 1,40m ça prend de l'espace, 1,40m+2,50m ça fait déjà 3,90m d'espace que lequel on aménage trottoir et piste cyclable donc aujourd'hui savoir si la piste cyclable va passer d'un côté ou de l'autre, ce n'est pas défini. Cela le sera dans l'enquête publique où tout le monde a le droit de venir s'exprimer et dire ce qu'il pense, d'accord, pas d'accord...et faire des propositions bien évidemment pour dire ça serait mieux si ça passait là ou ailleurs. Aujourd'hui, les choses ne sont pas suffisamment précises pour annoncer clairement ce qui va être impacté sachant que voilà où sont les sorties, ce ne sont pas des angles droits et que quand vous voyez l'angle qu'il va y avoir, il serait rare que ceux qu'il y a en face **soit percuté ???** même par la piste cyclable.

**(Suite question) :** Par rapport à la procédure simplement, ce qui va se passer fin juin si j'ai bien compris, la décision qui va être prise ne sera pas gravé dans le marbre il y aura une enquête publique derrière qui permettra éventuellement de revenir sur ce qui sera décidé fin juin ?

**Réponse Monsieur le Maire VO :** Exactement, vous avez tout à fait bien compris.

**(suite question) :** et un dernier point, je voudrais savoir si par rapport au plan, est-ce qu'il y a par endroits de la voie à sens unique ? C'est ce qui m'a semblé comprendre quand je regardais les tracés  
les explications à certains endroits on passe en sens unique. Est-ce que l'on passe de deux voies à sens unique par endroits ou pas ?

### **Réponse bureau d'études**

Véhicules routiers ou voie tramway vous parlez ?

- *Véhicules routiers.*

Sur la voie de desserte le long du corridor N2, ce serait du sens unique, une voie ce que l'on appelé un espace de partage donc une voie limitée à 20km/h

- *Et actuellement, on est sur deux fois 2 voies donc on va passer...*

Non, on parle dans corridor N2, la parallèle

En fait, dans le cas où le tracé passe sur N2, il n'y a aucun impact, aucun recalibrage de la route de Toulouse. C'est l'intérêt circulatorio de traverser de prendre la route de Toulouse le plus perpendiculaire possible pour limiter l'impact tramway avec la circulation sur la route de Toulouse et c'est pour ça aussi que l'on se positionne directement de l'autre côté de la route de Toulouse. comme ça il n'y a aucun recalibrage de la route de Toulouse. On limite au maximum l'impact de circulation,

Et en complément, c'est suffisamment loin du carrefour Clémenceau pour éviter de saturer encore plus le carrefour existant.

### Question

Trois remarques, première remarque sur les critères alors je ne mets pas du tout en cause ni la compétence, ni l'attention avec laquelle les bureaux d'études, les bureaux techniques interviennent sur les critères...on peut ne pas parler de pondération mais il y a du moins en tout cas chez les décideurs un critère qui est très hiérarchisé qui est celui du coût financier que l'on entend très souvent. Alors, c'est un peu hypocrite de dire on le met sur le même plan que les autres, je crois que le problème financier est bien souvent évoqué pour ne pas choisir telle ou telle solution.. Deuxième question et deuxième point : sur le tracé :N2 moi je trouve que c'est un tracé qui est relativement, particulièrement intelligent. Je comprends tout à fait l'émotion des personnes qui habitent dans cette portion, je suis intriguée excusez-moi car je ne connaissais pas qu'il y aurait des terrains qui seraient libres, je souhaiterais qu'il y ait une réponse, j'ai entendu parlé de terrains de Domofrance, je ne sais pas, peut-être que tout à l'heure il y aura une réponse de façon à savoir s'il y a d'autres solutions mais c'est vrai que les handicaps existent trop dans toutes les versions et celle là me semble relativement suffisante. A ce sujet mais je suppose que ce n'est vraisemblablement pas totalement décidé, une remarque sur l'implantation de la station, je crois qu'il serait très préjudiciable de remplacer la station-service par la station de tramway parce que ça va bouger effectivement toutes les perspectives parce que si on envisage qu'il y ait des aménagements futurs de cette place que l'on a déjà travaillé dans les ateliers de l'urbanisme. Il y a des projets, des perspectives d'aménagements et si on remplace la station-service par la station de tram, je crois que cela va refermer cette place là ce qui me semblerait très préjudiciable et je ne doute pas qu'il y ait d'autres solutions techniques qui puissent être mises en avant c'est-à-dire d'avancer la station sur la route de Toulouse si c'était la solution S2 qui était prise. Après, troisième remarque sur la variante S1 et S2, j'ai bien entendu les problématiques réelles qui existent si l'on passait par Mac Do, par la rocade avec les problèmes de circulation, j'ai bien entendu cela. Pour autant, je persiste à penser que cette variante S1 me semble la plus anticipative parce que l'on a parlé d'évolutivité tout à l'heure. On a par ailleurs dans d'autres rencontres préalables pu regretter les capacités d'anticipation de La Cub sur les différents travaux, à mettre en place au niveau des projets j'entends, c'est-à-dire à très très long terme, n'aient pas été d'une exemplarité parfaite et ça c'est fait aussi beaucoup coup par coup et je crois que si je pense que cette solution de passer par là est tout à fait essentielle, c'est d'une part parce qu'actuellement, il y a effectivement une très forte densité de populations dans ce secteur de ??? etc...mais je pense qu'à moyen terme, il y aura vraisemblablement une voie de tramway qui va faire quelque chose de l'inter communicabilité entre Bègles, Villenave, Gradignan, Talence. Ce n'est pas possible qu'on continue à n'avoir que des ???30 vers le centre de la Victoire et qu'on mette autant de temps pour aller de Villenave d'Ornon à l'université de Talence. On ne va pas passer par la Victoire pour y aller même si je sais bien qu'il y a d'autres moyens de locomotion mais y compris pour les ???30...Donc, je suppose qu'à terme ou alors cela voudrait que l'on est incapable de faire ce qui a été fait par

exemple au début du siècle ce qui serait paradoxale, Bien évidemment, il y aura une extension dans ce secteur là et je crois que cette variante là effectivement n'obère rien de cette possibilité de continuer cette ceinture entre guillemets au niveau du tramway.

### **Réponse de Monsieur le Maire VO**

Je vais essayer de vous amener quelques éléments de réponse. Vous avez dit tout à l'heure que le prix était l'un des éléments essentiels de choix des collectivités. Dans le cadre de ce qui vous est proposé aujourd'hui ça n'a pas été le prix qui a été retenu, la preuve c'est que la solution proposée S1 est de 45 millions d'euro, la solution S2 est de 57 millions d'euros avec deux voies de tram sur le passage supérieur au-dessus de la rocade donc vous voyez il y a un écart mais ça reste dans l'estimation et dans l'enveloppe que la Communauté urbaine avait allouée à ce projet là donc le prix n'a pas été le critère déterminant mais réellement ça été l'efficacité de la solution qui a été le critère déterminant dans ce qu'à retenu je dirais le Comité de projet par rapport à ce prolongement de la ligne 3 du tramway. Ensuite, par rapport à la position de la station rien n'est défini justement la position de la station est un sujet de débats et je dirais d'échanges avec la Communauté urbaine et le bureau d'études pour savoir si on la met plus vers là où était le commissariat, plus vers là où est Orange ou à la place de la station-service, l'important c'est que le carrefour du pont de la Maye puisse continuer à fonctionner de la meilleure façon possible de telle façon à ne pas avoir de problématiques d'échanges à ce niveau là, Sur l'évolutivité, il n'y a pas d'impossibilité par rapport à l'évolutivité pour aller desservir Chambéry puisqu'après on peut continuer tout droit prendre la rue Ferdinand Saur pour revenir par la rue Pierre Curie et on dessert complètement l'option Chambéry sans aucun problème donc ce caractère d'évolutivité était pris aussi en considération dans le cadre des échanges que nous avons eus aussi bien avec le bureau d'études qu'avec la Communauté urbaine et avec la ville de Bègles qui était intéressée aussi. Plus on va arrêter aussi les gens à l'extérieur de la rocade moins il n'y en aura qui franchiront cette rocade et qui rentreront dans le centre de l'agglomération avec leur véhicule et ensuite par rapport à la transversalité que vous avez abordée, c'est-à-dire transversalité Bègles/Villeneuve puis après Gradignan /Talence ; il faut savoir qu'aujourd'hui c'est vrai que l'agglomération fonctionne beaucoup avec des radiales que les transversales sont toujours beaucoup plus difficiles à mettre en œuvre mais que s'il y a des transversales elles se feront sûrement pas forcément pas un système tramway mais par un système en bus propre, style BHNS, Bus à Haut Niveau de Service, qui permettront de pouvoir utiliser des voiries transversales qui existent aujourd'hui . Il faut les aménager, ce sont des coûts, ce sont toujours des coûts supplémentaires. Ces coûts sont supportés par les gens qui vivent sur l'agglomération en grosse partie et qu'à un moment donné on ne peut pas tout faire à la fois et que chacun veut être desservi aussi par des moyens de transports en commun qui soient les plus efficaces possibles pour permettre à leur population d'atteindre les espaces de vie ou les espaces d'activité qui existent sur notre territoire donc c'est vrai que tous ces éléments ont essayé de les prendre en compte de la meilleure façon possible sachant que dans la solution S1 on a dit c'est ce qu'on maintient, il y a la grosse difficulté de poser un parking de rabattement, c'est pas une chose simple, c'est pas une petite infrastructure, c'est une grosse infrastructure qui doit représenter environ 5000m<sup>2</sup> de base et qui peut monter jusqu'à 3 ou 4 étages. Voyez cette structure balaise posée au milieu des maisons d'habitation rez-de-chaussée voire au maximum R+1 qui existent à cet endroit de Chambéry. Je crois que ça serait pas très bien accepté et que c'est plus facilement acceptable lorsqu'on la posera sur le parking de Casino qu'au plein centre des maisons d'habitation sachant, je le répète, que les vignes de château Baret c'est une zone sanctuaire et donc sur laquelle on n'a pas le droit aujourd'hui de venir construire quoi que

ce soit... Cette question de remonter le tramway par la rue, j'en ai pas parlé au tout début, par la rue qui par à gauche après le passage rocade, la rue de barrée je crois qu'elle s'appelle, pour pouvoir la remonter jusqu'à la rue Casino, je crois qu'elle a été envisagée mais là c'est 6 à 700 mètres de plus que ça coûte très cher... Pour mettre 700 voitures, ça ne se met pas sur un seul rez-de-chaussée parce que le rez-de-chaussée c'est sur du parking qui aujourd'hui sert d'activité commerciale. Nous, c'est un parking relais qui sert à l'activité déplacements donc on va manger le parking de la surface commerciale et c'est vrai que derrière on a tout intérêt à avoir un parking à part qui appartienne à la Communauté urbaine qui soit dédié au transport et qui permette de faire transiter tous les véhicules qui vont utiliser le transport par le parking tramway et non pas par le parking de la surface commerciale qui elle a besoin de son parking pour fonctionner autrement on va la tuer et je ne pense pas que ce soit une bonne solution que de tuer les surfaces commerciales qui existent à cet endroit parce que elles nous servent bien et je crois qu'on a tous envie qu'elles continuent à vivre.

### **Question**

Je parle au nom des habitants du chemin Bel Air. Je voudrais savoir si vous pensez démolir des maisons alors qu'il n'y a que des prés appartenant à Domofrance ?

### **Réponse Mr le maire**

Les prés appartenant à Domofrance ça va sur une certaine distance après quand on a traversé ces prés, on arrive sur des zones urbanisées et je ne vois pas trop ce dont vous parlez mais je vais laisser la ville de Bègles répondre parce que je ne crois pas qu'on ne passe pas par les propriétés de Domofrance. De toute façon jusqu'à la rue Bel Air, il y a eu 50 ou 80 m, excusez-moi, je dirais la rue Denis Malet, il y a eu 80m d'ouverture qui ont été destinés au passage du tramway. Par la suite, je vais donner la parole aux représentants de la mairie de Bègles parce que je ne suis pas sur mon territoire et que je préfère que ce soit lui qui s'exprime...

### **Question**

Ce que nous voudrions savoir, c'est à quel niveau vous pensez le faire passer...? nous habitons près de la route de Toulouse. On voudrait savoir étant donné qu'il y a des prés...

### **Réponse élu Bègles**

En fait, votre question si je comprends bien c'est plutôt que faire passer le tramway la version N2 à 30m de la route de Toulouse c'est le faire passer à beaucoup plus à une centaine de mètres. On va laisser répondre la maîtrise d'oeuvre ou la maîtrise d'ouvrage concernant l'exploitation du tramway si le tramway fait un détour comme ça à près de 100m...

### **Réponse des services de La Cub**

Ça perd en cohérence. Plus on s'éloigne, plus on rallonge. Pour revenir au même point puisque le point de confluence c'est la place Aristide Briand par rapport à un jeu de contraintes donc ce que vous dites Madame au lieu d'être à peu près la voie tram à une trentaine de mètres à l'est de la route de Toulouse, c'est de se positionner à peu près à une centaine de mètres ici (*il n'y a que des prés*). Dans ce secteur, ce sont des terrains, sachant que l'on a rencontré de mémoire dans le cadre de l'extension ces problématiques, il est probable que l'on soit en zone Natura 2000 ou zone humide et que l'on soit en zone inondable qui nécessite des remblaiements

### **Question**

Ce qui voudrait dire forcément que Domofrance ne peut pas bâtir des maisons.

### **Réponse**

Non, le lycée lui est juste derrière l'Estey, je crois que lui, il a une zone qui est en zone humide mais pas le bâtiment justement le mail qui accède au lycée a été intégré avec des fossés justement pour ne pas remblayer ou remblayer à minima dans les dispositions réglementaires une zone réputée inondable. La zone du parking je crois est en zone inondable par contre le lycée, non.

### **Réponse bureau d'études**

De toute façon, la loi sur l'eau a été évidemment respectée et l'idée d'un tramway c'est quand même de le faire passer au plus proche des habitants et des commerces et pas de le faire passer dans la campagne dans une zone Natura 2000 inondable donc on est bien d'accord que cela génère des complications sur les riverains ou les habitations et jardins impactés mais il faut quand même que le tramway passe au plus près des gens qui vont l'utiliser.

### **Question**

Je voulais revenir sur la solution S1 par rapport à la S2. Je vois les avantages pour la ville, sur S1 ce serait créer une place rue Aristide Briand, comme vous l'avez dit pour avoir une vraie place dans cette ville de Villenave d'Ornon où J'habite depuis 6 ans. Pour pouvoir avoir une vraie place, on pourrait peut être même amener un marché des producteurs locaux qui seraient un peu plus évoluer par rapport à ce qui se fait actuellement. Cela permettrait aussi de créer un accès vers la mairie, on éviterait de créer un ouvrage sur la rocade et on pourrait desservir avec les modes doux le quartier de Chambéry où les pistes cyclables existent déjà et je pense que les gens de Chambéry iraient naturellement en vélo prendre le tramway s'il arrivait du côté de Mac Donald plutôt que d'aller à Géant Casino. Là, je prendrais ma voiture et j'irais m'y garer.

### **Réponses élu VO**

Je vais essayer de vous répondre, quel que soit le S1 ou le S2, la place Aristide Briand va être réaménagée quel que soit les 2 tracés du tramway, Deuxièmement, les pistes cyclables existent comme vous l'avez dit pour aller sur Chambéry mais il y a des capacités également à utiliser des piste cyclables pour aller jusqu'à Casino en passant par d'autres secteurs mais quand vous revenez, vous revenez par Baret, à Baret il y a une piste cyclable qui ramène sur Casino donc c'est le giratoire dont on parlait à côté de Mac Do, c'est vrai que cela fait faire 500 ou 600m de plus en vélo mais ça existe et ça peut voir le jour. C'est vrai que le choix a été porté par rapport au meilleur fonctionnement...mais j'entends votre souci et comme je vous dis, le plus difficile c'était de remettre un parking de rabattement, ce parking étant toujours du côté de Casino d'après les propositions que j'ai entendues tout à l'heure automatiquement, il faut revenir vers Casino.

### **Question**

Le parking de rabattement, il servirait aux gens de la Communauté urbaine ou aux gens qui viendraient de l'extérieur ?

### **Réponse élu VO**

A tout le monde... Créer un parking là, les gens qui arrivent de loin parce que c'est cela qui gêne la circulation, pourraient très bien arriver en train, descendre à la gare de Bègles et

recupérer le tramway pour aller en centre ville ce qui éviterait de créer un parking trop grand et d'éviter des infrastructures pour la Communauté.

C'est sûr que l'on peut toujours régir la vie des autres, cela est le plus facile mais c'est pas évident et donc on ne peut pas demander aux gens qui sont à l'extérieur de l'agglomération de prendre automatiquement un train pour venir jusqu'à une gare pour changer de moyen de transports pour prendre un autre tram qui va les ramener à la gare de Bordeaux tant qu'à faire tant qu'ils sont dans le train, ils vont aller jusqu'à la gare de Bordeaux et à Bordeaux, ils ont l'intégralité des services qui leur seront dédiés. C'est pas une raison non plus pour que la ville ne continue pas à réfléchir sur d'autres moyens de transports que ce qu'est le tramway puisque nous sommes en discussion dans le cadre du passage de la LGV sur le réaménagement de la halte ferroviaire de Villenave d'Ornon au bourg de telle façon à faire en sorte que les trains TER s'arrêtent pour que l'on puisse rejoindre la gare de Bordeaux non plus en une 1/2heure mais en 7mn et puis si possible de remettre en service le train de ceinture comme c'est demandé depuis un certain temps et de la gare de Villenave d'Ornon pouvoir partir vers la gare de Talence, de Mérignac, de Blanquefort ou alors innerver en passant par la gare de Bordeaux pour pouvoir traverser puis aller innerver sur la presqu'île d'Ambès soit les territoires qui sont au-delà et qui sont générateurs également d'emplois donc il y a des possibilités avec le train et elles ne seront pas négligées pour autant c'est pas parce qu'il y a le tramway que l'on doit s'arrêter de réfléchir et que l'on ne doit pas essayer d'améliorer encore ces possibilités d'échanges et peut-être qu'à ce moment là, vous prendrez la piste cyclable du chemin de Couhins pour pouvoir franchir l'avenue des Pyrénées, aller chercher le train à la gare et vous vous déplacerez encore plus vite en terminal.

### **Réponse élu VO**

Juste une précision Monsieur, quel que soit le scénario Sud retenu, la place Aristide Briand sera requalifiée et de surcroît si c'est le scénario S1 qui serait retenu, les complications par contre de requalification de la place serait plus grande parce qu'on aura une station diagonale en plein milieu de la place.

### **Réponse élu Bègles**

De toute façon, l'avenir des déplacements sur la métropole c'est la multi-modalités donc c'est réussir à mixer l'ensemble des moyens de déplacement donc je souscris à tous les propos qui viennent d'être dits par le maire de Villenave concernant la halte ferroviaire de Villenave, la ceinture ferrée et également comme a été citée la gare de Bègles, à terme également la gare de Bègles va voir son rôle augmenter dans le schéma de transports du sud de l'agglomération et il y aura des lignes de bus entre la gare de Bègles et le CHU donc les hôpitaux et le Campus et puis également un peu plus loin, les zones d'emplois. Donc, en fait, vous villenavais ou béglais, on pourra aller de manière beaucoup plus simple vers tout l'ouest de l'agglomération en transports en commun, venant du sud par exemple via le train.

### **Question**

Si j'ai bien compris, la mise en service est prévue 2ème semestre 2018, la mise en service de la phase 1, normalement 2014, donc pendant une durée de 4 ans, nous allons nous retrouver avec un terminus dit provisoire donc juste à côté du lycée. Monsieur le maire vous avez parlé du caractère indispensable des parkings pour l'accès au tram et pour la survie des commerces alentours, où en sommes-nous des propositions de parkings pour desservir le futur terminus provisoire sachant qu'aujourd'hui on est déjà complètement à saturation sur le secteur alors qu'il n'y a que des secondes au niveau du lycée, déjà les

parkings sont saturés par les étudiants, par les enseignants et par les commerçants qui essaient malgré tout de garder une attractivité à leur commerce. Où en sommes-nous ?

**Elu :** Je vais laisser la Communauté urbaine répondre parce qu'effectivement c'est une question essentielle.

### **Réponse des services de La Cub**

On travaille avec Domofrance pour offrir du stationnement provisoire. Evidemment on ne va pas venir construire un parc-relais alors que l'objectif c'est d'en construire un définitivement sur la rocade donc on fera un parking de compensation très basique qui permettra je dirais en attendant de supporter le stationnement des gens qui viendront prendre le tram donc sur cette nouvelle station qui s'appellera la station Lycée Vaclav Havel. Nous, nous négocions actuellement avec Domofrance ces espaces là et l'on travaille pour les organiser puisqu'en fait il va falloir effectivement que l'on trouve du stationnement mais en même temps que l'on autorise et que l'on puisse réaliser les travaux, Il faut que l'on organise tout cela et ça fait partie des études sur lesquelles on travaille actuellement.

Une précision sur ce stationnement provisoire, la difficulté vous l'avez signalé c'est que dès que l'on met en place une offre de stationnement qui soit provisoire ou définitive et qu'elle est libre d'accès puisque c'est pas un parc-relais donc quelque chose qui associé à un fonctionnement ou exploitation tramway qui lorsque vous y allez, vous recevez des tickets du tram pour pouvoir circuler, c'est un parc qui risque très rapidement d'être occupé par autres vous l'avez évoqué que des usagers du tram ; l'intérêt des parc-relais c'est que dans la mesure où ils sont dédiés aux usagers du tram, ils sont vraiment dédiés.à cela et donc ils fonctionnent bien par rapport à cela. Là, ce serait un parc provisoire de stationnement qui risque d'être occupé par d'autres usages... et ça répondra peut-être pas totalement à votre question ...

### **Question**

Est-ce que dans votre étude vous avez mesuré une différence de flux suivant que vous faites le choix S1 ou S2 en termes de voyageurs ?

C'est pas significatif,

### **Réponse élu**

Par rapport au parking, dire pour la ville de Bègles c'est évidemment une question extrêmement importante, on va suivre ce dossier de très près et dire que l'inauguration de l'extension C jusqu'à la station Lycée Vaclav Havel Terre Sud, c'est en mars 2015 donc en fait, après il y aura 3 ans de travaux pour la fin de l'extension que nous sommes en train de discuter actuellement sachant que si je puis me permettre les travaux finissent pour Bègles, ils devraient finir à peu près en septembre 2014 et après ce sont des tests et de la marche à vide de tramway donc si on fait le ratio je pense que la maîtrise d'oeuvre pourrait nous éclairer sur le planning ici sur l'extension Bègles / Villenave.

### **Réponse élu VO**

Et puis on regardera par rapport aux riverains, s'il y a réellement problème pour les riverains qui habitent à proximité de ce terminus provisoire, on essaiera de voir comment on peut mettre en place un système de stationnement qui ne permette pas aux voitures ventouses de rester pendant des heures positionnées à tel endroit et donc nous avons la chance d'avoir une police municipale et elle sera chargée de venir faire appliquer la règle



mais tout cela, on le fera avec les riverains parce que c'est avec eux que l'on peut travailler et on ne veut pas leur donner des contraintes supplémentaires parce qu'ils seront obligatoirement touchés par cette contrainte supplémentaire, Cela leur permettra quand même de pouvoir stationner devant chez eux d'une manière beaucoup plus facile que si les voiries sont envahies de véhicules parasites,

### **Question**

Je voulais savoir puisque l'on a parlé de ce parking provisoire, combien il aurait de places à peu près parce qu'ils sont toujours trop petits ? De toute façon, il n'y en aura pas jusqu'au boulevard, jusqu'à la station qui existe actuellement Carle Vernet, il n'y a aucun parking entre les deux ?

### **Réponse des services de La Cub**

Oui, ça sera toujours insuffisant. C'est ce que disait Monsieur Mazet tout à l'heure mais en fait, on utilisera les espaces disponibles donc au maximum. Pour l'instant, nous n'avons pas encore comptabilisé, Il va falloir qu'on laisse des espaces sur ces terrains que l'on récupère avec Domofrance, Il va falloir qu'on laisse des espaces de travail pour la plateforme mais aussi à côté pour pouvoir la réaliser, on n'en est pas encore là mais on est au moins en train de geler les terrains. Pour l'instant, c'est notre objectif.

### **Question**

Monsieur le maire a dit 700 places à Casino, est-ce que l'on peut en être à peu près sûr ?

**(suite réponse)** : on était parti sur un minimum de 550 évolutif à 750, effectivement c'est un parc-relais de grande capacité qu'il faut. C'est la volonté du maire de Villenave et ce sera le plus grand de La Cub puisqu'actuellement nous avons 2 parc-relais de 600 places « Arts et Métiers » et la « Butinière » et 3 autres de 400 places « Ravezies, Quatre Chemins et Arlac ». Ce serait donc le parc le plus important de l'agglomération bordelaise.

On parle de nouveau de la ligne de ceinture de train mais cela fait 30 ans que l'on en parle, je ne sais pas si c'est pas un vœu pieux et d'autre part, je demanderais que les plans soient quant même lisibles quand on les aura...

### **Réponse élu VO**

Ils le seront d'autant plus que l'on approchera du dossier définitif et c'est là où vous aurez le devoir de venir vous exprimer directement par écrit au moment de l'enquête publique ça c'est important.

### **Réponse élu Bègles**

Sinon concernant le stationnement, il y aura un parking temporaire qui va être ouvert au niveau de la gare de Bègles donc il y aura quand même un parking intermédiaire entre le parking au niveau du lycée et Terre Sud et puis le parking Carle Vernet...

### **Intervention élu VO**

Excusez-moi, il me semble avoir entendu, « *pour une enquête publique si elle n'est pas fermée au bout de deux jours ?* »

Non, une enquête publique dure 1 mois ½. Normalement en 1 mois ½, on doit trouver le temps de venir s'exprimer voire 2 mois.

### **Intervention des services de La Cub**

Sachant que le commissaire-enquêteur a au moment d'une enquête publique car elle est pilotée par les services de la Préfecture et qui nomment par le biais du tribunal une commission d'enquête ou un commissaire-enquêteur ; ce commissaire-enquêteur assure des permanences. Ce sera sûrement sur Bègles et Villenave, il assure des permanences pour recevoir à La Cub probablement aussi puisque les registres seront déposés. Il y aura des registres papiers et aussi des registres possibilité de mettre son avis pour ceux qui ont internet, sur le site de La Cub et le commissaire-enquêteur pourra recevoir les riverains, les habitants, les commerçants qui pourront s'exprimer. Bien sûr, il faut s'exprimer avant la clôture de l'enquête parce qu'après la commission d'enquête n'analyse que les contributions ou les avis exprimés pendant cette période,

### **Question**

On discute depuis un moment sur les parc-relais, je souhaiterais puisque l'on a fait allusion au financement, c'est le nerf de la guerre et c'est nous qui payons à travers nos impôts comme le dit si bien Monsieur le maire de Villenave d'Ornon souvent. Combien a coûté le parc-relais « Arts et Métiers » ? Monsieur Rossignol doit bien connaître, combien ça coûte ? C'est-à-dire est-ce que l'on peut envisager sur le carrefour que je vais appeler Mac Do un parc-relais de ce type qui occupe au sol une superficie assez réduite ? Je pense que la pointe des terrains qu'il y a au nord du Château Baret et derrière la compagnie d'assurances qui est à proximité de l'échangeur, on peut facilement loger un parc-relais type « Arts et Métiers » donc combien ça coûte ? Deuxième point, pour l'enquête publique pour avoir pratiqué sans doute dans la salle, un certain nombre d'entre nous on déjà participé à des enquêtes publiques pour aller fournir des observations, je vous signale pour ceux qui ne connaissent pas qu'il est prudent d'arriver avec du papier, des crayons, des règles pour pouvoir mesurer et comprendre ce qu'il y a dans les éléments de l'enquête publique et pour pouvoir formuler des observations parce que c'est très rapide et c'est parfois dans des conditions matérielles un peu aléatoires. Alors pourquoi pas suggérer toute l'enquête publique est sur internet, il suffit d'avoir une clé USB pour pouvoir y travailler avant chez soi et arriver avec des observations toutes faites et ne pas en être réduits parfois à écrire à la main de manière rapide au coin d'une table.

### **Réponse des services de La Cub**

Concernant votre première question, en fait sur des parc-relais en ouvrage avec différents niveaux, on est sur du 12 à 14000€ la place, sur « Arts et Métiers » nous en sommes à 7/8 M€. Après les prix c'est toujours aléatoire, il faut actualiser les coûts c'est pour cela que maintenant on est plus autour de 14000€ la place, qu'il s'est écoulé quelques années depuis, on a eu l'augmentation du coût des matériaux mais cela permet d'avoir un ordre d'idée.

Juste pour préciser, on parle d'ouvrage en superstructure donc à 14000€ la place ce qui a un impact très lourd pour la Communauté urbaine, un parking de surface, on a d'autres parc-relais qui sont des parkings de surface même dans la ville centre, vous divisez grosso modo par trois le prix de la place indépendamment du foncier parce que le foncier reste constant dans les différents cas mais vous divisez par trois. La Communauté qui est le gros investisseur a toujours plutôt intérêt à essayer de privilégier des parkings de surface parce que ça coûte moins cher pour le même usage. Là, la difficulté c'est pouvoir l'insérer dans un tissu urbain et une opportunité qui est le terrain en l'occurrence du secteur Casino.

## Réponse élu VO

Pour préciser par rapport au coût sur parc-relais « Arts et Métiers » c'est un dossier que j'ai bien connu, sur la possibilité d'insérer un parc-relais dans le secteur de Mac Donald, Michel a dit entre Mac Donald et l'assureur, il faut aussi tenir compte de la charge foncière. Un parc-relais aujourd'hui type « Arts et Métiers » c'est une emprise de 5000 m<sup>2</sup> donc calculez au nombre moyen des parcelles qui sont dans ce secteur, il faudrait quand même raser une bonne partie de maisons entre l'assureur et le Mac Do donc il faudrait rajouter la charge foncière à ce coût d'investissement qu'il n'y avait pas sur « Arts et Métiers » parce que c'était un terrain qui était mis à disposition par l'université. D'autre part, ce qu'il faut savoir aussi c'est que réaliser un parc-relais en oubliant la notion d'inter-modalités ne sert à rien, Quand vous réalisez un parc-relais, vous avez en plus du parc-relais toute une unité foncière nécessaire à la giration des bus et au rabattement des bus parce que ce qui est important c'est qu'effectivement que les voitures aillent se garer sur les parcs-relais mais aussi que les bus, soit les Lianes, soit les Corols, soit les Citéis se rabattent vers les parcs-relais pour que les gens descendent du car et prennent le tramway ce qui nécessite encore une consommation supplémentaire d'espace. En l'occurrence dans le cadre de la variante S1, cette consommation potentielle d'espace est quasiment impossible à cet endroit là sans compter les problèmes de circulation routière en sortie et entrée de rocade.

## Question

Est-ce que l'on ne pourrait pas envisager dans la variante N1 le re-qualibrage de la route de Toulouse entre Bègles et Villenave sur cette portion à partir du moment où le tramway va traverser sur... ?

Qu'est-ce que vous appelé re-qualibrage ?

Le re-qualibrage, c'est-à-dire côté Est de la route de Toulouse, la variante N1 et peut être possible ?

## Réponse élu

C'est l'impact foncier parce que là on touche l'intégralité des maisons qui sont sur la route de Toulouse donc des commerces, c'est bien ce qui pose des problèmes dans ce tracé N1 et en plus comme vous l'avez dit c'est plusieurs années de travaux sur la route de Toulouse avec toutes les conséquences que cela implique parce que là la route de Toulouse est en plein chantier tandis qu'en passant en parallèle elle n'est pas en chantier et donc ça facilite les déplacements également et l'impact foncier est réel sur la route de Toulouse si on re-qualibre la route de Toulouse, Au lieu d'avoir un impact foncier à l'arrière qui est beaucoup moindre, on a un impact foncier total sur le bord de la route de Toulouse.

## Réponse des services de La Cub

Juste pour compléter, l'emprise de re-qualibrage, c'est-à-dire la destruction d'une bande, elle est plus ou moins importante dans la mesure où nous on a imaginé une bande d'environ 3,50m à 4m mais on ne restitue pas pour autant sur la route de Toulouse du stationnement c'est-à-dire que commercialement les stationnements, les arrêts minute...alors si on veut le restituer à ce moment là, on rajoute encore une épaisseur comme on dit de 2m/2,50m pour assurer le stationnement de part et d'autre puisqu'il y a des commerces de part et d'autre donc ça fait 5m donc vous ne prenez pas 3,50m, vous prenez 5+3,50m ce qui fait que vous êtes à environ 10m plus les itinéraires deux roues qu'il faut aussi mettre en place, en accompagnement et l'on est donc à peu près à une plateforme de 10 à 12m de plus d'emprise nécessaire supplémentaire à l'emprise actuelle de la route . Certes ce serait à l'est, les commerces à l'ouest seraient épargnés. Je pense à la pharmacie...(c'est plus haut...)

### **Question**

Entre l'arrêt actuel du tram et la rue Aurélie Ducros, Là où il est actuellement il arrive sur Bègles, il n'y a pas de commerces, il n'y a rien jusqu'au chemin Denis Mallet et même après il n'y a pas de commerces, la pharmacie n'est pas impactée...le garage Midas... la boulangerie aussi elle est prête à partir...*(en tout cas ce n'est pas ce qu'elle dit)*...

### **Question**

Je voudrais vous expliquer parce qu'il y a 60 ans, le tramway passait au milieu de l'avenue alors je ne comprends pas pourquoi maintenant...puisque les gens vont prendre le tramway, il n'y a pas beaucoup de gens qui prendront la voiture...

### **Monsieur le Maire VO**

Y a-t-il d'autres questions sachant que l'on arrive à midi et il serait intéressant que l'on puisse clore cette réunion dans 1/4h si cela ne vous dérange ?

### **Question :**

J'exploite un commerce rue Jean Pagès et il se trouve que dans le cadre d'un développement on souhaitait racheter une parcelle qui est vraiment juste à côté de mon commerce. Ce terrain a été préempté par La Cub et jusqu'à présent, je n'ai aucune réponse ?

### **Réponse élu**

C'est exact, vous avez pris rendez-vous avec moi par rapport à cette parcelle qui a été préemptée par La Cub dans le cadre du projet puisqu'il y avait une enveloppe dans laquelle on ne savait pas quel serait le passage du tramway, c'est pour cela qu'il y a des gens qui ont dit il y avait S2A, S2B ; S2C donc le tramway pouvait passer vers cette parcelle de terrain donc La Communauté urbaine, dans le cadre d'une mise en vente, préempte ces terrains pour éviter de les acheter beaucoup plus chers donc elle a préempté ce terrain et en plus c'est un terrain qui se juxtapose à une propriété qu'il y a déjà à cet endroit là à côté de chez vous, Je sais que vous avez demandé à pouvoir bénéficier de cette parcelle là, que vous avez entamé une procédure avec la Communauté urbaine. Aujourd'hui tant que la décision n'est pas définitive et elle ne le sera qu'après le conseil de communauté du mois de juin, je ne peux pas vous donner plus d'éléments donc après il y aura sûrement une discussion entre vous, la Communauté urbaine et puis nous, on fera sûrement partie de la discussion de telle façon à voir comment l'on peut arriver à résoudre ce problème de parcelle que vous avez besoin pour pouvoir augmenter la capacité de votre parcelle d'activité pour pouvoir faire du stationnement si j'ai bien compris.

- Il y a du stationnement et c'est lié directement à l'activité. On veut agrandir...  
- Si je comprends bien c'est le mur d'escalade...je suis au courant...mais là aujourd'hui, je ne peux pas vous en dire plus...je veux bien vous recevoir mais si c'est pour rien vous dire c'est toujours gênant.

Donc nous devons patienter jusqu'au 28 juin.

### **Réponse des services de La Cub :**

Jusqu'au 28 juin, ça c'est la décision du conseil mais pour dire qu'il y a quand même une enquête publique derrière. Si à l'issue de l'enquête publique, ce choix qui est pressenti par les élus de la Communauté urbaine, par le maître d'ouvrage est définitivement retenu, oui à ce moment là se libéreront en fait toutes les contraintes qui étaient liées aux différentes hypothèses de tracés parce qu'il y a eu plusieurs phases de concertation, il y a eu une

hypothèse vraiment à l'est justement qui grévait ces terrains mais une fois que le choix du tracé sera officiellement retenu par les élus, lancé en enquête publique et fera l'objet d'un arrêté de DUP, on aura confirmé son intérêt général donc c'est fin d'année. On ne peut pas présumer de la conclusion de l'enquête publique.

### **Question**

Si le tracé passe ailleurs, que deviennent les terrains préemptés ?

**Réponse :** Ils sont libérés,

### **Question**

Est-ce que l'on peut revenir dans l'hypothèse, je la sens bien celle que vous allez retenir à 99% N2 le pont de la Maye est quand même important, comment vous allez préparer en douceur, parce que le tram il n'est pas encore là, justement des opérations tiroirs j'espère pour les commerçants, comment vous allez vous y prendre ? Je trouve déjà étonnant que l'on reçoive à l'insu de la mairie d'ailleurs de La Fab des petites choses avec un cabinet d'urbanisme qui vient nous faire de belles propositions...Nous, on voudrait tous savoir et je représente aussi les commerçants du pont de la Maye, comment vous allez vous y prendre pour ne pas figer économiquement parlant ce secteur avec des tas de gens qui ont des projets de rachat, expliquez-nous comment vous allez faire ?

### **Réponse élu**

Le plus en douceur possible en essayant d'éviter que vous receviez des papiers dont on est même pas au courant que vous allez les recevoir donc quand vous nous en avez parlé on s'est renseigné auprès de La Fab et La Fab justement pour préparer le plutôt possible ces opérations tiroirs, elle a commencé à discuter avec les propriétaires du bord de la route de Toulouse pour savoir comment on pouvait mettre en place des opérations tiroirs sur des parcelles existantes. Il y a des propriétaires qui ont envie de vendre, des propriétaires qui n'ont peut être pas envie de vendre, des propriétaires qui veulent faire autre chose, des propriétaires qui vont avoir dans le cadre de cette enquête publique qui sera décidée, qui vont dire après tout plutôt que rester ici je m'en vais ailleurs et donc on va essayer de voir comment on peut trouver des parcelles de terrain sur lesquels on va constituer les désirs des propriétaires qui veulent rester, qui veulent continuer leur activité, qui veulent la pérenniser pendant de nombreuses années et c'est un travail que l'on doit prendre le plus en amont possible pour faire en sorte que les opérations-tiroirs puissent être libérées avant qu'il y ait quelques travaux qui viennent perturber le fonctionnement des commerces qui seraient déplacés donc cela demande de l'anticipation et c'est vrai que La Fab elle a beaucoup anticipée parce que comme il n'y a pas de décisions qui ont été prises, elle a commencé déjà à vous écrire parce qu'elle a peur de ne pas arriver au bout, je pense qu'elle a pris un peu trop d'anticipation et du moins c'est un peu dommage parce que nous, nous n'étions pas informés de leur action et derrière, au moins le minimum que l'on attende c'est que la Communauté urbaine ait pris une décision avant de dire ce sera là où ce sera ailleurs. Ca nous a semblé être un peu tôt par contre, c'est bien dans ces laps de temps où il faut intervenir le plutôt possible pour pouvoir trouver les solutions. En fait, il ne faut pas vivre avec des problèmes il faut vivre en essayant de trouver des solutions aux problèmes. Pour moi, c'est la solution qui est importante c'est pas le problème.

### **Question**

J'ai appris qu'il y avait eu une réunion sur la re-qualification de la place Aristide Briand. Par contre, je l'ai su à posteriori de la réunion par un riverain de la place. J'ai beau eu reprendre toute ma collection de mes VO magazines à reliure dorée mais j'ai pas vu la réunion dedans et donc je voulais savoir si on pourrait pour la prochaine réunion avoir un peu plus d'infos pour pouvoir y participer ?

### **Réponse élu**

Je pense que cela a été affiché ou présenté par le mois en VO. C'est entre les VO magazines qui vous sont distribués mensuellement dans vos boîtes à lettres. Que la distribution ait été mal faite c'est possible je ne m'engage pas...Ça été annoncé sur le site internet de la ville, c'est vrai que tout le monde peut ne pas y avoir accès, annoncé par Sud-Ouest dans le cadre d'un article de presse. Ça été annoncé par les panneaux lumineux alors après c'est clair que l'on ne peut pas aller sonner ou téléphoner à chaque personne pour dire attention on fait une réunion. Là il y a la difficulté que l'on a dans le cadre de la communication, on fait avec les moyens que nous avons et là on a mis quatre moyens différents ;

### **Question**

J'ai pas reçu par contre pour cette réunion, j'ai reçu un tract dans ma boîte à lettres. Cela aurait été bien de faire la même chose pour la précédente.

### **Réponse élu**

Quand on distribue des tracts, vous comprenez bien c'est de la main d'oeuvre qui est payante...Je vais vous dire vous allez en avoir plein de réunions, tout le mois de juin je suis en réunions...je passe un mois de juin en réunion publique donc je peux vous dire que l'on essaie de faire le maximum de communication...Vous allez passer également les derniers mois de l'année et les premiers mois de l'année prochaine sûrement en enquête publique que ce soit l'enquête publique pour le tramway mais petit à petit il va y avoir d'autres concertations, d'autres enquêtes publiques qui vont se présenter et la population va être amenée à être mobilisée tout le temps pour pouvoir suivre les projets. Je vous le dis déjà essayer d'être attentifs à ce qui va se passer parce qu'il y a des révisions du SCOT, des révisions du PLU, des tas de choses comme ça qui sont en cours de préparations et qui à un moment donné feront l'objet de réunions, de présentations, de réunions de concertation et surtout d'enquêtes publiques dans lesquelles vous avez, à mon sens, le devoir de vous intéresser et le devoir de vous exprimer. Quand vous avez une enquête publique comme celle du SCOT, c'est une palette de documents à lire et je reconnais que c'est pas toujours facile. On va essayer à côté de trier les documents mais c'est dangereux parce que cela peut se retourner contre nous, des documents qui concernent Villenave d'Ornon dans le cadre de la palette...parce que si on en a oublié un, on saura nous dire, la mairie nous a caché quelque chose. On tiendra toujours la palette à disposition de tout le monde et chacun sera amené à lire ces documents que l'on lit nous X fois dans l'année pour pouvoir aboutir à quelque chose que l'on peut présenter au public. Donc vous êtes souvent appelés...si vous pouvez être attentifs aux messages qui s'affichent sur les panneaux lumineux, Sachez que tous les mois, il y a un mois en VO qui paraît. Si vous ne l'avez pas, demandez à la mairie et venez le chercher ; il vous sera envoyé si vous ne l'avez pas etc...Regardez le site internet, on essaie de le tenir à jour et de faire en sorte que la population soit informée le mieux possible.

*- On ne le reçoit pas toujours, là c'est un peu compliqué...*

### **Réponse élu**

Le mois en VO c'est Villenave d'Ornon, sachez qu'il sort tous les mois, n'hésitez pas à téléphoner au service communication vous avez la dame qui est à côté de vous pour demander si le mois en vo est sortie et s'il est disponible...

—

### **Question**

Est-ce que vous avez quand même une petite idée ou des prémisses d'idées sur ce que va devenir, va être re-qualifiée la place Aristide Briand en termes de bâtiment, de construction et de reconstruction ? Est-ce que l'on va construire à la place de la poste, la banque et le petit bâtiment qui suit sur la place du milieu...j'ai entendu dire que l'on allait déplacer le monument aux morts... En fait, il y a eu un petit dessin que j'ai vu par hasard dans Bordeaux 7 il y a 1 ou 2 mois un peu flou, j'ai essayé de l'agrandir par scan enfin on voyait plein d'immeubles sur Aristide Briand. On va la raser, on va reconstruire, est-ce que vous en avez déjà une petite idée ?

### **Réponse élu**

- Vous m'avez déjà posé cette question à laquelle je vous ai déjà répondu.

- *Vous m'avez répondu pour le commissariat de police*

- J'ai déjà répondu à cette question sur l'aménagement de la place Aristide Briand. Si c'est pas vous c'est quelqu'un d'autre qui me l'a posée donc je vais recommencer, Je vous ai dit qu'aujourd'hui je n'ai aucune idée de ce qui se fera autour de la place Aristide Briand que nous avons organisé les ateliers d'urbanisme pour faire participer la population au maximum à ces ateliers d'urbanisme et amener leur vision de ce que pourrait être la place Aristide Briand future avec l'arrivée du tramway. La Fab, qui est la société publique locale de la Communauté urbaine de Bordeaux, a désigné 4 équipes d'architectes et d'investisseurs qui vont commencer à travailler au mois de juillet sur ce dossier là sachant qu'ils attendent qu'il y ait le compte-rendu de la réunion dont je vous ai parlé il y a de cela 2 semaines pour que l'on puisse leur donner les éléments de programmation par rapport à cette place Aristide Briand et ils donneront à La Fab 4 projets et elle décidera lequel projet elle veut retenir. Voilà comment ça se passe parce que malheureusement c'est un concours d'architectes. Ce concours d'architectes ne peut pas, on aurait souhaité qu'il y ait une discussion avec le public comme on a pu le faire dans d'autres cas quand on faisait des projets d'aménagement comme ce qui s'est passé autour de l'église du bourg. On a essayé toujours de faire participer la population au mieux, là on ne peut pas parce que c'est un concours d'architectes ou un concours d'aménageurs donc on ne pourra pas l'exposer avant. Par contre, on viendra ensuite vers vous de telle façon à améliorer le projet parce que je pense que tout projet est améliorable. Par contre, il ne pourra pas être dénaturé puisque malheureusement c'est pas possible ensuite de dénaturer un projet. Je ne peux pas vous donner plus de précisions que cela parce que je ne les ai pas autrement cela serait avec un grand plaisir que je vous dirais tout ce que je sais.

### **Dernière question**

Je ne crois pas que cela m'ait échappé, vous n'avez pas parlé de la progression de la population sur Villenave disons à l'ouverture de la première ligne du tram.

### **Réponse élu VO**

Je vais me faire un plaisir de vous le faire puisque à priori cela a été une omission de ma part, Aujourd'hui la commune de Villenave d'Ornon, on me dit souvent vous construisez beaucoup de logements ; d'abord c'est parce que c'est une nécessité. On a construit 1400 logements de plus dans les 5 dernières années et dans le même temps, nous avons perdu 1400 personnes de population. C'est pas parce que l'on construit du logement que l'on augmente la population mais c'est parce qu'il y a des problèmes de société que nous sommes obligés de construire des logements pour accueillir des populations qui sont des familles démembrées et aujourd'hui, on a de plus en plus de petits logements et non pas de grands logements parce que malheureusement on a plutôt une personne seule avec un enfant, une personne toute seule, une personne qui est veuve qui va plutôt vers un petit logement plutôt que dans une grande maison etc...C'est la raison pour laquelle on a l'impression que l'on a une population qui explose et que l'on va saturer les voiries de voitures...or vous voyez 1400 logements de plus, 1400 habitants de moins, on a pas explosé la population et normalement on n'a pas dû exploser le nombre de voitures à moins que des personnes utilisent deux voitures en même temps.

Merci beaucoup de votre participation, je voulais laisser le mot de la fin à mon collègue. Merci d'être venus.

### **Réponse élu Bègles**

Merci Monsieur le Maire, c'était juste pour vous remercier de nous avoir accueillis et pour vous inviter à la fête de la morue à Bègles, c'est la fête de la morue donc venez faire la fête avec nous sur le stade Moga et autour toute cette journée. Ce soir, le grand feu d'artifice et jusqu'à dimanche midi, Merci beaucoup