

DEPARTEMENT DE LA GIRONDE



ENQUÊTE PUBLIQUE CONJOINTE
Du Jeudi 1^{er} Octobre au Lundi 2 Novembre 2020

Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et Parcellaire
Pour un projet de réalisation d'un Bus à Haut Niveau de Service
De la Gare Bordeaux St Jean à Saint Aubin de Médoc

Procès - verbal de Synthèse
des observations recueillies

Enquête publique E20000053 / 33.
Christian MARCHAIS Président de la commission d'enquête
Daniel LECLERC – Membre Titulaire
Eva MONDINI Membre - Titulaire

PROCES - VERBAL DES OBSERVATIONS

Écrites, enregistrées dans les registres d'enquête, dans les courriers reçus par voie postale, par voie électronique et des observations orales

La commission d'enquête a été désignée par ordonnance E 20000053 / 33 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Bordeaux en date du 24 Août 2020.

L'enquête s'est déroulée du **Jeudi 1 Octobre au Lundi 2 Novembre 2020**, soit pendant une période consécutive de 33 jours.

Pendant la durée de l'enquête, les pièces du dossier, ainsi que les registres d'enquête ont été déposés au siège de l'enquête, ainsi que dans toutes les mairies concernées par le projet, aux jours et heures d'ouverture au public.

En supplément, le dossier ainsi que toutes les informations relatives à l'enquête publique ont été consultables, de manière dématérialisée à tout moment au cours de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, sur le site internet des services de l'État en Gironde à l'adresse suivante : www.gironde.gouv.fr » rubriques « publications », « publications légales », « enquêtes publiques » ou sur le site www.registre-numerique.fr/bhns-bordeaux.

Les registres concernant l'enquête parcellaire ont été clôturés par chaque maire des mairies concernées et ceux concernant la Déclaration d'Utilité Publique par le Président de la commission d'enquête, le 3 Novembre 2020 à l'issue de l'enquête.

Le procès-verbal de synthèse des observations est établi en application des dispositions de l'article R.123-18 du code de l'environnement. Cet article précise que le Président de la commission d'enquête doit rencontrer le responsable du projet dans les huit jours de la clôture de l'enquête.

Le présent document dresse la synthèse des observations formulées :

- Par le public, les collectivités, les associations,
- Par la commission d'enquête.

Le support associé au procès-verbal rassemble le résumé de toutes les observations présentées et permet au maître d'ouvrage d'avoir une parfaite connaissance des remarques et propositions transcrites ou annexées aux différents registres.

RECAPITULATIF GLOBAL DES OBSERVATIONS

Généralités :

Pendant cette enquête, la commission a assuré **23** permanences dont deux permanences téléphoniques. **89** entretiens ont été effectués dont **4 téléphoniques**.

Après avoir réceptionné les registres liés à la déclaration d'utilité publique et à l'enquête parcellaire des 7 communes concernées par l'enquête, **474 contributions** ont été dénombrées sous forme écrite (registre numérique, registres "papier", courriels, courriers, dont quelques "doublons").

Ces différentes contributions récapitulent 847 observations "thématiques" (certaines contributions concernant parfois plusieurs thématiques). Les différentes mairies ont confirmé que toutes les contributions reçues avant la fin

de l'enquête ont bien été adressées au prestataire de service. Une observation a été reçue après le terme de l'enquête et n'a pas été enregistrée.

Dans leur grande majorité elles proviennent de particuliers mais il est important de préciser que plusieurs associations ont apporté leurs participations.

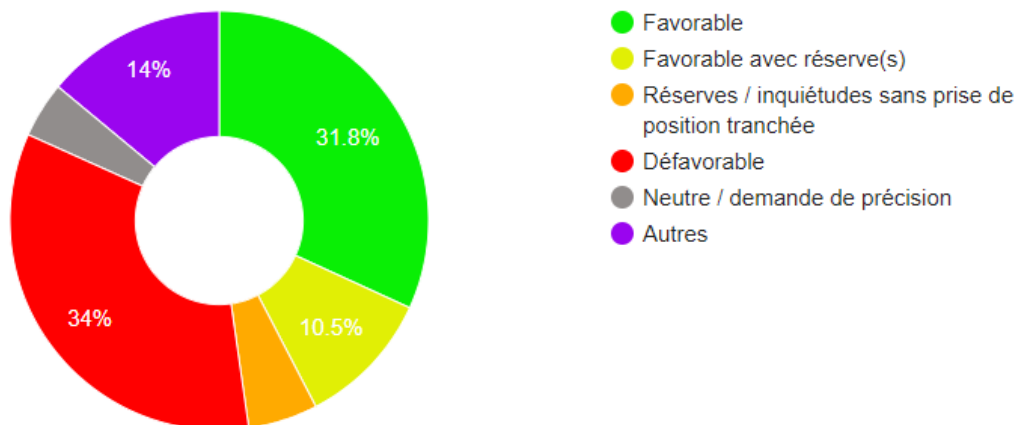
Il faut souligner également que le site dématérialisé a été fortement consulté puisque **2742** visites ont été notées pour **1697** visiteurs.

Les orientations :

A l'issue de l'enquête, les statistiques des différentes orientations se répartissent de la façon suivante :

- Avis favorables (incluant les favorables avec réserve(s)) : 42%
- Avis défavorables : 34 %
- Avis neutres : 9 %
- Avis non définis : 15 %

Orientations des observations



Traitement et analyse des observations :

La commission n'a pas repris in extenso l'ensemble des interventions mais a sélectionné **neuf thèmes** qui doivent permettre au responsable du projet d'apporter, s'il le souhaite, les réponses les plus complètes et plus précises possibles aux interrogations du public et de la commission d'enquête.

Ces thèmes sont repris ci-après : (avec précisions des contenus ayant motivé le classement des contributions par la commission d'enquête)

1. Parcellaire (emplacement projet et équipements annexes, acquisitions foncières...)
2. Stationnement (parking relais, modifications relatives au stationnement public, stationnement privé...)
3. Circulation - Itinéraire (tracé, terminus, arrêts, liaisons, trafic général, déplacements autres usagers y compris piétons et modes doux, éléments et équipements de gestion de la circulation...)
4. Vibrations
5. Matériel roulant - Energie (caractéristiques matériel roulant, comparatif autre matériel roulant, choix énergie, modes d'alimentation...)
6. Environnement - Cadre de vie - Bruit (impact environnement écologique, de vie pour les habitants, de travail, insertion paysagère, nuisances sonores...)

7. Sécurité (piétons, cyclistes, autres véhicules, général...)
8. Economie - Coût (coût prévisionnel travaux-entretien, rentabilité, retour sur investissement, comparaison autres transports, modélisation environnementale projet...)
9. Autres (période de travaux, multimodalité, propositions des participants)

Identification des observations :

Les observations, ont été classifiées par le sigle désigné ci-dessous et par numéro d'ordre de réception toutes sources confondues :

- Par le sigle @ (Contribution registre numérique)
- Par la lettre C (Courrier)
- Par la lettre E (Contribution e-mail)
- Par la lettre R pour une contribution issue d'un registre papier (A : pour le premier registre du lieu d'enquête). Dans la mesure où il y avait deux registres par mairie (parcellaire et DUP), ils ont été numérotés de la façon suivante : Parcellaire en 1 et DUP en 2.

Les codes lieux étaient les suivants :

BCM : Mairie de Bordeaux - Cité municipal - **BCAU** : Mairie de quartier de Bordeaux Caudéran

BSUD : Mairie de quartier Bordeaux sud - **MER** : Mairie de Mérignac

EYS : Mairie d'Eysines - **HAI** : Mairie de le Haillan - **MED** : Mairie de Saint-Médard-en-Jalles - **TAI** : Mairie du Taillan-Médoc - **AUB** : Mairie de Saint-Aubin de Médoc

Orientations des contributions par thème :

Thématique	Codification	Nombre d'observations	dont favorable	dont défavorable	dont neutre	dont non défini
Parcellaire	1	9	2	0	3	4
Stationnement	2	85	21	41	9	14
Circulation - Itinéraire	3	265	109	104	16	36
Vibration	4	26	1	19	3	3
Matériel Roulant - Energie	5	57	24	22	7	4
Environnement - Cadre de vie - Bruit	6	85	21	55	5	4
Sécurité	7	78	16	39	15	8
Economie - coût	8	98	22	63	5	8
Autre	9	144	75	50	4	15

L'ordre dans lequel les thèmes sont présentés n'est pas représentatif de l'importance que leur a accordé la commission d'enquête. Cette dernière, dans ce support, ne fait bien évidemment, que reprendre les remarques du public, des associations, des collectivités sans émettre de jugement.

1.1 Parcellaire :

9 contributions ont été identifiées (2 Favorables - 3 Neutres - 4 non définies). Elles représentent 1,06 % des observations totales.

Références :

@137, R313 (MED-B-10), R266 (EYS-A), E284, R433 (MED-A-1), E294, @342, @350, @363

Synthèse des contributions :

Sur les 9 Contributions portées aux registres 5 seulement l'ont été au titre de l'enquête parcellaire à savoir :

@137 : le terrain, destiné à l'édification du parking Mermoz appartient à une personne publique, il n'est pas soumis à l'enquête parcellaire.

R313 : et son doublon 342 : il s'agit-là d'une demande visant à maintenir 3 sorties sur le domaine public métropolitain. Cette demande ne relève pas de l'enquête parcellaire, elle a été transmise à Bordeaux Métropole.

R266 : La parcelle concernée a déjà été acquise par Bordeaux Métropole, la contribution lui a été adressée.

E284 : L'Association des propriétaires de Larros pour le compte de :

- Me Seguin Catherine n° du plan 11,
- Me Pourvoyeur Marie Chantal née Seguin n° du plan 10, commune de St Médard en Jalles.

Ces 2 terrains, pour parties parcelles AW 769 et 768, sont dans l'emprise du projet. Les parcelles précitées sont l'objet d'une promesse de vente à un promoteur. L'association n'acceptera pas des indemnités inférieures au prix de 172€25/m² fixé par la promesse de vente.

Exigent que la clôture existante (plaques en béton) soit refaite à l'identique, et rallongée jusqu'à la jonction avec le portail électrique existant sur la propriété de Madame Catherine Seguin.

E294 : Parcelle AH 361 n°37, commune de Le Haillan, le contribuable demande une indemnisation au niveau du marché immobilier.

@350 : Parcelle AK 241 n°39, commune de Le Haillan, demande une indemnisation au niveau du marché.

@363 Parcelle NA 40 n°104, commune de Bordeaux, expriment colère et désarroi, le projet amputant une partie de leur garage, le rendant inutilisable comme tel et les obligeant à souscrire un abonnement de parking, ce qu'ils estiment injuste.

1.2 Stationnement :

85 contributions ont été déposées (21 Favorables - 41 Défavorables - 9 Neutres - 14 non définies). Elles représentent 10,04 % des observations totales.

Références :

@4, @34, @40, @50, E73, E75, E87, R83 (MED-B-3), R232 (BCM-B), R272 (BCM-B), E91, @92, @100, E101, R233 (BCM-B), R270 (BCM-B), E110, R177 (MED-B-5), E118, E119, E125, R234 (BCM-B), @143, E154, @153, @159, @164, @167, @174, @186, @197, @212, @213, R236 (BCM-B), @222, @223, @225, @227, R471 (BCM-B), E239, @246, @251, @255, R465 (BCM-B), @275, @280, @282, R468 (BCM-B), C469, @293, E295, @317, E318, E322, E325, @326, @344, @349, @353, @354, @356, @360, @362, @364, E368, @373, E379, @381, @382, @385, @388, @389, @390, @391, E400, @402, @412, @416, E418, @423, @439, @440, @445, @451, @457

Synthèse des contributions :

Elles proviennent pour la plupart des **habitants de Bordeaux intra-boulevards**.

Certaines personnes renoncent au stationnement rue Capdeville au **bénéfice de la création de pistes cyclables, la réservation de trottoirs larges pour favoriser les déplacements et la sécurité notamment des familles** (entre l'école maternelle Paix et l'école primaire Barraud).

Un contribuable plaide pour la création d'un parking à l'entrée de St Médard.

La grande majorité demande le maintien du nombre de places existantes.

Les 18 contributions qui suivent illustrent en première analyse les propos qui précèdent.

@4 : Objet : Renforcement face à la Basilique Saint Seurin

" Boutique située dans une sorte de renforcement. (Angle Rue George Mandel et Place des Martyrs : La Place du Prado). Cet espace accueille quatre places de parking et un espace "mort" qui sert aux très nombreuses livraisons de tout le quartier. Camions et estafettes (souvent plusieurs véhicules à la fois) approvisionnent les commerces de la place et se garent de manière anarchique. Le projet actuel propose seulement une "petite" place manutention ("petite" eu égard aux nombres de livraisons !) et une place de parking en plein milieu de ce renforcement. Mr Jallon propose :

- D'agrandir et de décaler le long de la voie la place manutention (mieux proportionnée, plus fonctionnelle)
- De supprimer cette place de parking essentielle et de faire de ce renforcement une "placette un peu mignonne" et un endroit spécifique pour les multiples livraisons.

E75 : Ces habitants de la rue **Ernest Bersot** (Bordeaux) s'opposent fermement au projet considéré comme sans Intérêt pour leurs déplacements professionnels ou personnels.

Ils regrettent la réduction de largeur des trottoirs sur plusieurs rues du quartier au profit du stationnement des voitures qui est dommageable en termes de perte de tranquillité, de sécurité de circulation des familles et enfants, et en dehors des objectifs de réduction des véhicules intra-boulevards.

E91 : La **rue de Colmar** ne pourra jamais accueillir 2 côtés de stationnement sauf à supprimer les trottoirs ou les réduire à une trentaine de centimètres. Quid des poussettes d'enfants ou même des piétons ? Sans parler d'un éventuel fauteuil de personne handicapée. Ne serait-il pas regrettable de gêner la vie de certains pour faciliter les déplacements d'autres personnes bénéficiant pour certaines d'un vaste espace de jardin ?

@143 : S'oppose fermement au projet BHNS notamment sur la zone **Saint Seurin, Croix Blanche** pour des raisons de suppression de places de stationnement, de congestion de la circulation, de pollution via des engins de 24m vides en dehors des heures de pointe.

@ 167 : Habitons depuis peu au 12 rue **Henry DEFFES** nous avons malheureusement un fils Handicapé qui matin et soir est pris en charge et réacheminé par Mo bibus. La perspective de voir cette société continuer à stationner sans souci après les aménagements envisagés nous laisse dans une grande expectative. La place "handicapé" que nous avons demandée n'est pas accordée à ce jour. Il est peu probable qu'elle le soit dans ce contexte.

R 177 : Créer 1 ou des parkings à l'entrée de St Médard pour inciter la population venant du Médoc à prendre le BHNS.

@212 : S'inquiète de la mise en stationnement bilatéral rue de la **Renaissance** générateur de nuisances sonores, esthétiques, et de réduction de trottoirs avec un fort impact sur la sécurité des déplacements des personnes âgées et des enfants (80% des habitants de la rue). Evoque des risques les jours de forte circulation (3 matinées de collecte des déchets et jours d'école).

Souhaite savoir si des projets de parkings municipaux sont prévus à proximité en compensation de la perte des 40 places (Crédit Agricole, Cité Administrative).

@227 Ce résidant rue **Henry Deffés**, s'oppose à la création d'un stationnement bilatéral de la rue pour plusieurs raisons :

- Réduction des trottoirs déjà étroits et avec obstacles (poteaux, marches, poubelles) entraînant une circulation des piétons difficile et dangereuse.
- Absence de réponse à la problématique actuelle de circulation des voitures (vitesse) et des cyclistes (sens inverse)
- Difficulté de manœuvre pour accès aux garages personnels,
- Difficulté de circulation des résidents du quartier pour l'accès aux domiciles, rallonger les parcours (i.e Passage de la rue de la Croix Blanche à sens unique).

@251 Favorable au tracé rue **Capdeville**, à la suppression de places de stationnement au bénéfice de la création de pistes cyclables, la réservation de trottoirs larges pour favoriser les déplacements et la sécurité notamment des familles (entre l'école maternelle Paix et l'école primaire Barraud)

@293 Suppression des stationnements résidentiels sur 7 km environ et des emplacements de livraisons. Bordeaux est sacrifié au profit de sa périphérie Nord-Ouest.

Les 40 places de parkings alternatifs à créer par la Métropole sont très insuffisants.

@317 Compenser les 23 stationnements supprimés secteur **Croix Blanche - Marc Nouaux** par un stationnement Bilatéral rues Charles Moncelet et Cotrel.

A noter que des propositions ont déjà été prises en compte totalement ou partiellement suite aux échanges avec Bordeaux Métropole le 17 novembre 2017 :

- Capacité P+R Médoc.
- Choix de véhicules électriques
- Compensation partielle mais non intégrale des stationnements supprimés dans le quartier Croix Blanche.

@349 Propose de rogner sur les voitures et le stationnement en centre - ville.

@382. Le stationnement qui bien que payant est plus que problématique, la suppression de l'ensemble du stationnement rue Croix Blanche ne va faire qu'aggraver la situation. L'accès aux rues adjacentes du tracé est également un problème. Il est primordial que ces aménagements aillent de pair avec une amélioration de l'itinéraire vélo entre St Médard et les boulevards.

R272 (BCM-B) : Favorable à la création de stationnement bilatéral dans les petites rues de Bordeaux entre les boulevards et St Seurin, même si cela nécessite de rogner les trottoirs.

@391 : Je suis opposée à la création du parking Parc Relais Mermoz. C'est plus en amont qu'il faut retenir les voitures : prévoir un plus grand parking à Sud Médoc et un autre, au centre de St Médard, au sud de la place de la République.

Le P+R s'installe sur une partie d'un vaste espace naturel. Je suis totalement opposée à ce parc relais à cet endroit. C'est d'autant plus navrant lorsque l'on constate qu'il existe plusieurs terrains privés plus à l'est, sur Eysines, inutilisés (traversés par une ligne HT) ou utilisés par des vendeurs de voitures d'occasion.

E418 La suppression de places de stationnement sur le tracé du BHNS signifierait la réduction de la largeur des trottoirs pour créer de nouvelles places de stationnement sur les rues adjacentes au détriment des riverains qui verraient des véhicules stationnés sous leurs fenêtres.

@317 Par contre, il a été fait le choix de localiser le parking relais de la commune du Haillan, avenue Pasteur, sur une parcelle actuellement en pleine terre et destinée à accueillir un projet agricole porté par la ville de Bordeaux (article sud-ouest de mai 2019). Il existe sur ce même axe routier des friches déjà bétonnées qui pourraient accueillir le parking relais (avenue de Saint-Médard).

Bien sûr, cela nécessite certainement d'acheter les parcelles, et de revoir le projet, mais cela éviterait d'imperméabiliser des terres agricoles.

Le projet politique de la Métropole et de la ville porte aussi sur la non imperméabilisation des terres naturelles et agricoles. Avec ce parking, nous sommes dans une contradiction.

Une autre observation est favorable pour affecter à usage « résidents » exclusif le parking situé à l'extrémité de la rue Grand Lebrun en compensation des places supprimées.

@100 P+R de Mermoz ne sera pas interconnecté avec un échangeur de la rocade.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Question au Maître d'Ouvrage :

S'agissant du parking Mermoz envisagé sur un espace naturel, Bordeaux Métropole peut-elle étudier une solution alternative préservant cet espace. En effet cet emplacement est en contradiction avec l'objectif de Bordeaux - Métropole sur la non artificialisation des terres agricoles ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Question au Maître d'Ouvrage :

Le rapport de présentation explique qu'une nouvelle offre de stationnement sera créée dans le cadre des opérations Castéja et Crédit Agricole, afin de compenser les suppressions dans le secteur de Bordeaux Saint Seurin, qu'en est-il concrètement ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Question au Maître d'Ouvrage :

Plusieurs habitants des rues concernées par le stationnement bilatéral mettent en exergue l'étroitesse de ces rues. Ils craignent pour leur sécurité car les transformations envisagées ne seront-elles pas un frein à l'accès des véhicules de secours et notamment en cas d'incendie ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Question au Maître d'Ouvrage :

De nombreux commerçants, situés sur le tracé, estiment que les places de stationnement réservées, tout particulièrement pour les livraisons, sont insuffisantes.
Des arrêts "minute" sont sollicités.
Qu'envisage Bordeaux – Métropole pour répondre à ces interrogations ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Question au Maître d'Ouvrage :

Est-il envisagé des places de stationnement pour les vélos près des arrêts de bus avec casier à code et est-il prévu d'ajouter des abris couverts pour les vélos ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

1.3 Circulation/Itinéraire :

265 contributions ont été identifiées (109 Favorables - 104 Défavorables - 16 Neutres - 36 non définies). Elles représentent 31,20 % des observations totales.

Références :

@2, @5, @8, E9, @11, @12, @14, @15, @16, E18, @21, @27, @28, @31, @32, @33, @34, R43 (BCAU-A-1), @37, @39, @40, @41, @42, R84 (BCAU-B-1), @45, @47, @48, @49, @50, @51, @52, E58, @61, E63, E65, @66, @67, @69, E73, R83 (MED-B-3), C271, R99 (MER-B-1), R82 (MED-B-2), @90, @93, @94, @95, @96, @98, E101, @103, @104, @105, @106, @109, E110, @111, E114, E115, R182 (AUB-B-9), R177 (MED-B-5), R179 (AUB-B-6), R190 (EYS-B), R161 (BCAU-B), E118, E119, E120, @121, @122, @123, E125, @127, @128, E130, E131, E132, @133, R235 (BCM-B), @139, @140, @142, @143, @146, @149, @150, @152, E155, @153, E156, @158, R215 (BCAU-B-4), R216 (BCAU-B-5), R267 (MED-B-7), @160, @162, @163, @166, @167, E172, @173, R218 (BCAU-B-7), R217 (BCAU-B-6), @183, @185, @186, @188, @191, @192, E193, @194, @195, @196, @199, @202, E203, @204, @208, E210, @211, @213, R236 (BCM-B), R477 (BCM-B), @222, @225, @226, @227, @228, @230, R471 (BCM-B), @231, E239, @245, @246, @248, @250, @251, @253, @254, @257, @258, @259, @260, @261, @263, R465 (BCM-B), R307 (BCAU-B-9), @275, @276, @277, @279, @280, @282, @283, @285, R312 (MED-B-8), R308 (BCAU-B-10), R466 (BCM-B), R310 (BCAU-B-12), C314, C469, R478 (BCM-B), C467, R309 (BCAU-B-11), E286, @288, @289, @290, @291, @292, @293, E295, E298, @302, @303, @304, @306, R479 (BCM-B), R334 (AUB-B-14), @311, @316, @317, E318, E322, @324, E325, R473 (AUB-B-23), R463 (BCM-B), @328, @344, E347, @349, @352, @353, @355, @357, E358, E361, @362, @364, @365, R476 (AUB-B-26), @367, E368, E370, @371, @372, @373, @374, E377, @378, @380, @381, @382, E383, @384, @386, @387, @388, @390, @391, E392, E394, E397, @399, @401, @403, E404, @405, @407, @408, @409, @410, @411, @414, @415, @417, E418, @419, @420, @423, @424, @426, @428, @429, @431, @432, @434, @437, @438, @440, @441, @443, E444, @445, E446, @449, @452, @453, @454, @455, @456, @457, @459, E461

Synthèse des contributions :

Le thème : sur la circulation, l'itinéraire, les déplacements, a été très majoritairement abordé par le public et les associations. Les remarques, les interrogations sont nombreuses et variées. Des propositions tangibles sont également émises. Les interrogations et propositions ont été répertoriées et résumées sous différentes transpositions.

[Un projet qui n'a pas sa raison d'être / doublon avec le Tram D :](#)

Plusieurs remarques portent sur un tracé trop proche du Tram D notamment pour certains résidents du secteur de Bordeaux intra-boulevards. Il s'agit tout simplement d'un doublon qui est en parfaite contradiction avec un aménagement raisonné des transports à l'intérieur de la métropole.

Question au Maître d'Ouvrage :

Des affirmations/Interrogations :

Plusieurs personnes contestent le projet car pour elles, dans la mesure où il se situe entre le TRAM FONDAUDEGE et le TRAM MERIADECK, localisé à 7/800 mètres de Saint-Seurin /Capdeville/Croix Blanche, il s'agit tout simplement d'un "doublon" avec la ligne D du tramway et n'est aucunement complémentaire avec celle-ci, contrairement à ce que soutient Bordeaux Métropole. Elles se demandent si ce projet est vraiment indispensable ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Régularité - temps de transport - vitesse de déplacement :

Régularité, temps de transport, vitesse de déplacement sont des sujets qui reviennent très régulièrement et pour lesquels le public émet de nombreuses remarques.

Régularité :

L'idée de donner la priorité aux transports collectifs, selon certains, n'est pas respectée. Dans ces conditions, il n'est pas possible, en heure de pointe, d'assurer une régularité telle qu'annoncée :

- *"La régularité promise semble aléatoire (Association vive le Tram),*
- *Une fréquence de passage de 5 minutes insuffisante,*
- *Il n'est pas prouvé que le BHNS tiennent les fréquences escomptées et cela, sans évoquer les nœuds d'étranglement dans certains secteurs (alternat ingérable de la rue Capdeville qui ne permettra pas d'assurer la justesse des dessertes prévues)."*

Temps de transport - vitesse de déplacement :

(Lié également au site propre)

- *"Ce projet n'est pas pertinent car le **gain de temps** qu'il va offrir sera infime voire équivalent à ce qui existe déjà avec la liane 3 (gain de temps évalué par l'opérateur de 3 minutes),*
- *Une vitesse commerciale de 20km/h qui semble lente et une durée d'1h pour aller de St Aubin à la gare est une durée longue, supérieure au trajet réalisé en voiture, **pas sûr que cela dissuade les automobilistes de prendre leur véhicule.***
- *Le BHNS doit vraiment être rapide avec **un minimum d'arrêts** (nombre d'arrêts trop importants pour plusieurs personnes) afin de représenter un intérêt réel sinon les citoyens prendront encore et toujours leur véhicule.*
- *Il faut lui donner une **attractivité maximum** afin qu'il soit utilisé massivement. Il est précisé que ce projet ne fonctionnera bien que si le temps de parcours est réduit à 45 minutes au lieu d'une heure.*
- *En faisant une simple simulation de temps de trajet sur Google maps, on se rend compte aujourd'hui que **la durée de transport** proposée par le BHNS n'est pas plus rapide que celle que met une voiture (qui peut même, en fonction de l'heure de trajet, s'avérer deux fois plus rapide)"*
- *Mr Briard dans l'observation @417 affirme :*
 - *Une exploitation économiquement non viable du BHNS saturé et ingérable sur 3 Km puis en sous-charge sur les 19 Km restants,*
 - *Une vitesse moyenne sûrement plus proche de 13 Km/h que de 20 Km/h*
 - *Une durée de transport sûrement plus proche de 1h34 minutes que de 1h00*
 - *Une fréquence de passage de 5 minutes insuffisante.*

Question au Maître d'Ouvrage :

Qu'est ce qui permettra d'assurer la régularité, le temps de transport, la vitesse de déplacement ?

Pourquoi ne pas prévoir des cadences plus rapides sur les heures de pointe, une forme "express" avec un arrêt sur deux ou sur trois ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

[Site propre :](#)

Plusieurs participants, dont l'association **Collectif Jalles Transports**, estiment que le % de site propre repris dans le dossier de présentation n'est pas suffisamment ambitieux.

- *"Pour qualifier une ligne BHNS, selon les observations (@392/394), il est nécessaire qu'elle soit à minima à 70 % en site propre, c'est à dire que le bus roule sur une ligne dédiée. Or, le projet actuel prévoit très peu de site propre (19% seulement entre St Aubin de Médoc et les boulevards et 43 % en moyenne intra-boulevards). Ce qui est très loin du compte et implique que le BHNS roulera avec les voitures, les autres bus, et les vélos. Ce faible taux de site propre est jugé inacceptable et prouve encore une fois que le tracé choisi n'est pas le bon.*
- *Pour la **FNAUT Nouvelle Aquitaine** ce projet ne peut être qualifié de BHNS, mais de BRT (Bus Rapide Transit) car 70% de l'infrastructure devrait être en site propre (50% de couloir réservé sur l'ensemble du projet – 60% vers Bordeaux et 40% vers Saint Aubin)*
- ***L'Association Vivement le Tram** estime quant à elle que le tracé ne présente que 50% en site propre,*
- ***1 ambition pour Le Haillan** : Le ratio de site propre lissé sur tout le tracé sera compris entre 25% et 35% ce qui serait le plus faible de France.*
- *L'absence de site propre sur la totalité du parcours ne permettra pas d'honorer les engagements prévus en termes de rapidité.*
- *Le site propre permettrait aux deux roues, aux véhicules de service, de secours d'y circuler et pourquoi pas le covoiturage, ou encore les véhicules de personnes handicapées."*

Question au Maître d'Ouvrage :

De nombreux intervenants souhaitent un renforcement car, selon eux, seule une voie en **site propre** permettrait de donner une réelle attractivité à ce projet. C'est la seule garantie d'un moyen de transport efficace. " Des aménagements peuvent-ils être envisagés afin de répondre aux multiples inquiétudes ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

[Les aménagements cyclables :](#)

Plusieurs intervenants souhaitent démontrer que le projet est plus vertueux que le précédent mais qu'il ne fait toujours pas la part belle aux mobilités douces.

- *"Les pistes cyclables sont indispensables pour relier l'Ouest de Bordeaux et Caudéran avec le cœur de Bordeaux. **Ce projet rendra impossible la circulation des vélos** (nombreux aux heures de pointe et permettant le désengorgement du trafic).*
- *Plusieurs personnes regrettent l'**absence de pistes cyclables sécurisées** car certains secteurs sont très dangereux (les itinéraires cyclables ne sont pas exclusivement des pistes cyclables) et demandent de vraies pistes cyclables sécurisées, non-partagées avec le BHNS.*
- *D'autres précisent qu'il est primordial que ces aménagements aillent de pair avec une amélioration de l'itinéraire vélo entre St Médard et les boulevards."*
- *Il est demandé des dimensionnements adéquats pour les vélos (@275) ainsi que des abris couverts près des arrêts."*

Question au Maître d'Ouvrage :

Un intervenant demande s'il sera possible d'embarquer des vélos, des trottinettes dans le BHNS ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Question au Maître d'Ouvrage :

Des parkings vélos, sans atteindre la capacité des parkings vélos aux Pays-Bas, sont-ils envisagés et dans quels secteurs ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Question au Maître d'Ouvrage :

Si les longs véhicules BHNS cohabitent avec les cyclistes comment concilier performance et sécurité ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Itinéraire / Terminus :

La commission a constaté sur ce sujet de très nombreuses incompréhensions de la part du public sur le tracé tout comme sur le terminus de Saint Aubin de Médoc.

- *“Avec le Tram D depuis Cantinolle - Eysines nous disposons déjà d'un accès rapide et direct vers Bordeaux centre et la gare St Jean (plus rapide que le temps de trajet annoncé pour le BHNS : 1h). Le besoin d'une ligne BHNS ne se justifie donc plus et ne se justifiera encore moins après l'extension du Tram D jusqu'à St Médard.”*
- *Comment peut-on accepter un projet aussi coûteux où l'intérêt particulier d'une commune est privilégié au détriment de l'intérêt collectif et concevoir un projet de BHNS au détriment de la commune la plus étendue de la métropole (31000 habitants à St Médard, 7000 habitants à St Aubin) ? Le BHNS desservirait des zones très peu urbanisées de St Aubin et la moitié de la commune de Saint Médard devrait se contenter d'un prolongement de la liane 2 avec une dégradation des temps de transports et des fréquences.*
- *Ne serait-il pas plus judicieux de faire rejoindre le BHNS au Tram D avant son entrée intra-boulevard, ce qui éviterait de faire passer un BHNS rue Capdeville avec un alternat à 3 feux, de supprimer des centaines de places de parking dans une zone où l'on est déjà obligé de se garer la nuit sur les trottoirs, d'éviter de faire circuler vélo, bus et BHNS sur une même voie quartier Croix Blanche, car il n'y aura peu de site propre intra-boulevards ?*
- *Pourquoi ne pas prévoir des départs alternés de St Médard Issac et St Aubin Villepreux comme actuellement ?*
- *D'autres intervenants soulignent un tracé intramuros inadapté du fait de l'absence de site propre à partir de St Seurin. Proposition d'un itinéraire alternatif : rue de l'Ecole Normale → boulevard Président Wilson → rue George Bonnac) et que le bon sens aurait été de suggérer un tracé plus intelligent, en faisant passer la ligne le long du cimetière de la Chartreuse par la rue Georges Bonnac, ce qui aurait donné, venant de Caudéran : rue de l'Ecole Normale → boulevard Président Wilson → rue George Bonnac.”*

Il est souligné que la destination terminale de la gare Saint Jean à Bordeaux ne semble pas la meilleure car les Quinconces ont l'avantage de proposer une solution centrale et de relais avec les lignes de tram.

Question au Maître d'Ouvrage :

Un terminus au lycée Sud médoc ne serait-il pas suffisant au regard de la population, voire les quartiers ouest de Saint Médard en Jalles, en pleine expansion démographique bien plus importante que le bourg de Saint Aubin de Médoc ou ne pas avoir gardé cette double desserte comme pour la liane 3+ (Issac et St Aubin alternativement) ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Question au Maître d'Ouvrage :

Pourquoi ne pas avoir validé un tracé alternatif induisant un sens entrant rue Capdeville et un sens sortant rue Judaïque ? Un tel tracé aurait l'avantage de réduire la fréquence de circulation du BHNS dans le quartier Saint Seurin, d'y introduire une piste cyclable sécurisée. De même rue Judaïque, cela permettrait de conserver la voie sortante pour BHNS + voiture et d'y créer une piste cyclable sécurisée.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Sens de circulation/embouteillages :

Une forte appréhension existe concernant la gestion de l'alternat rue Capdeville assimilé à une future "gare routière". Des inquiétudes également place de la victoire.

Certains sens de circulation ou inversion dans Bordeaux intra boulevards préoccupent les riverains :

- *"La mise sur une file de circulation de la rue de l'école normale va faire remonter les embouteillages au minimum jusqu'à l'école Grand Lebrun.*
- *La mise en sens unique de la rue de la Croix Blanche et de la rue de Caudéran est le défaut majeur de ce projet.*
- *L'inversion du sens de circulation de la rue Henry Deffès est un non-sens.*
- *Des interrogations sur la déviation matinale sur la rue Jules Michelet (Caudéran) et l'augmentation de bouchons au niveau de l'avenue Louis Barthou et de la rue de la Cape.*
- *Le changement de sens de circulation entraînera une densification considérable du trafic (de la rue Georges Mandel à la rue de Turenne, seule voie d'accès à la ville).*
- *Outre Place de la Victoire, le BHNS se disputera, au niveau du Palais de justice, la priorité avec la ligne A du tramway notamment aux heures de pointes. Nombreux ralentissements à prévoir. (@365)*

Fréquentation :

Concernant la fréquentation les chiffres sont contestés par plusieurs particuliers et associations :
(Observations @392 et @394 : ces deux observations sont liées)

- *Il est contesté les chiffres de fréquentation de la LIANES 3+ avancés par Bordeaux Métropole dans son dossier d'enquête publique de 2017 car surévalués.*
- *Les chiffres prévisionnels de fréquentation de cette DUP sont basés sur des fréquentations extrapolées en non-conformité des relevés Keolis de fréquentation des lignes du Tram D et de la Liane 3+.*
- *(Observation @317) TRANS'CUB, @417 Mr Briard, Bordeaux à cœur :
Pour ces associations et ce particulier, la fréquentation annoncée de 50 000 personnes n'est pas justifiée.*

Question au Maître d'Ouvrage :

Plusieurs observations et particuliers considèrent que les chiffres annoncés sont "très fantaisistes". Selon ces affirmations, la LIANES 3+ enregistrait, en 2018/2019, environ 300 000 voyages/mois alors que Bordeaux Métropole en prévoit 50 000 /jour soit 1 500 000 /mois.

Des études complémentaires, depuis la précédente enquête publique, ont-elles été réalisées et quels en sont les résultats ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les stations :

De nombreuses remarques concernant l'espace des stations ou leur emplacement :

- *“Les arrêts sont trop nombreux : Cette habitante de St Aubin de Médoc pense que la distance de 500m entre les arrêts est la principale cause de la durée du trajet, non incitative à la suppression de l'usage de la voiture. Une autre (intra-boulevard) propose de supprimer un arrêt sur deux, voire un arrêt sur 3 car la distance entre deux arrêts n'est pas significative. Cela permettrait de réduire les aménagements à réaliser et de diminuer le coût de l'ensemble du projet. Ex sur Saint Seurin : l'arrêt proposé place Delaunay et l'arrêt Roger Allo pourraient être limités à un seul arrêt pour le Lycée Camille Jullian.*
- *Certaines stations sont mal situées. Le **Collectif villa St Amand** de Caudéran est inquiet eu égard à la dangerosité générée par l'implantation de la station vélodrome Saint Amand qui ne permet pas l'accès aux camions de déménagement ou d'entretien.*
- *D'après l'observation @309 la station Croix Blanche est mal localisée et cachera totalement le tabac presse qui n'aura plus de façade visible. La place Victor Meunier est requalifiée. Est-ce la fin du seul restaurant qui a une terrasse ombragée ?”*

Des créations sont aussi proposées :

- *“Il faudrait créer une station de plus entre Palais de Justice et Bourse du travail (en haut du cours d'Albret pour mieux desservir l'hôpital St André) et déplacer l'arrêt, place de la Victoire, de l'autre côté de la place et aussi prévoir une station à l'intersection de l'avenue de St Médard avec la voie ferrée, ainsi qu'une gare de chemin de fer pour faciliter la desserte du sud de Caudéran.*
- *Pourquoi ne pas déplacer la station St Seurin qui est dans un endroit étroit dans un endroit plus approprié ?”*

De multiples propositions sont énumérées dans l'observation @153 pour les stations suivantes :

Station Lycée Sud Médoc, Station Saint-Médard-République, Station Grand Louis, Station Caillou, Station Stade Stéhélin, Station Caudéran Centre, Station Mériadeck, Station Palais de Justice, Station Victoire, Station Gare Saint-Jean.

Voir également les propositions :

- *Du **Comité de quartier de Bordeaux Caudéran** “Aménagements sur les stations Caudéran-centre et Grand Lebrun (Caudéran)” reprises dans le paragraphe Quartier de Bordeaux-Caudéran.*
- *De l'association **Collectif Jalles Transport** “positionnement des stations” désignées dans le paragraphe Secteur Saint Médard en Jalles.*
- *De l'**Association des riverains et usagers du quadrant Nord-Ouest de St Médard en Jalles** qui demande que la station “Les Escarrets” garde sa position actuelle en totale contradiction avec une autre observation.*
- *Les contributions portant sur cet aspect impactent la fin du tracé BHNS vers le Lycée Sud Médoc.*

[Cours de la marne/ Place de la victoire :](#)

De nombreuses inquiétudes dans ce quartier et notamment liées aux embouteillages car l'arrêt du bus actuel entraîne l'encombrement de son entrée.

- *“Le cours de la Marnne est extrêmement passant, bruyant voire dangereux et doit privilégier un couloir en site propre avec l'intégration des vélos. Tout le reste du cours, de façade à façade, devrait être traité en larges trottoirs avec des plantations.*
- *Pose la question du fonctionnement du BHNS place de la Victoire et s'interroge sur le devenir des arrêts et les conséquences sur les autres transports collectifs (autres lignes de bus et celles de Trans gironde).*

- *Que deviennent les multiples bus qui passent sur cet axe Briand Marne, qui ne semblent pas être substitués par le BHNS ? Pour rappel en sus de la liane 1 : le 15, le 5, le 11, le 20 et les cars Trans gironde vers Le Porge, vers Lacanau, et vers Carcans.”*
- *Place de la Victoire, le BHNS se disputera la priorité avec la ligne B du tramway notamment aux heures de pointes. Nombreux ralentissements à prévoir (@365)”.*

Question au Maître d’Ouvrage :

Pourquoi ne pas réaliser un tracé rectiligne sur la place de la Victoire dans l’alignement des cours de la Marne et Aristide Briand ?

Réponse du Maître d’Ouvrage :

[Les impacts du projet dans le quartier de Saint Seurin, La Croix- blanche, Capdeville :](#)

La population du quartier de Saint Seurin s’est fortement mobilisée et les observations essentielles sont reprises ci-après.

- *“Projet inutile, inadapté, hors norme, pharaonique, inopportun et complètement disproportionné par rapport à l’étroitesse du quartier que ce bus va être amené à traverser. Une gabegie financière et la détérioration du cadre de vie d’un quartier ancien et dans lequel vivent de nombreux enfants et personnes âgées.*
- *Ce projet va défigurer la place des Martyrs de la résistance alors que le tram à proximité mène plus sûrement à la gare. Il va détériorer de vieilles maisons et provoquer des embouteillages dans ce quartier ou il y a un lycée, un collège.*
- *La transformation en parking des rues (de la Renaissance, Colmar, Bersot et Deffès), pour compenser les pertes de place prises pour l’aménagement du BHNS, n’est pas acceptable. La bilatéralité de stationnement ne compensera pas la suppression des parkings liée au projet BHNS.*
- *L’argument de la gare est fallacieux : en marchant 5 à 10 minutes, on trouve le tram à l’arrêt Charles Gruet qui mène à la Gare saint Jean plus sûrement que le BHNS.*
- *Alternat maintenu rue Capdeville = Encombrement, ralentissement et bouchons assurés.*
- *La rue Capdeville est étroite et n’est pas dimensionnée pour accueillir des bus de 18 mètres voire 24 mètres. Il faut être réaliste.*
- *Les rues anciennes (Capdeville, la Croix Blanche) sont inadaptées, très fréquentées par les lycéens (Lycée Camille Jullian) et les vélos.*
- *L’inversion du sens de la circulation et du stationnement bilatéral (rue de Colmar) impliquant un rétrécissement important des trottoirs et la circulation complexe des fauteuils (voir dangereuse) est remise en cause.*
- *Il serait plus judicieux d’allouer un budget à la réfection et à la sécurisation des rues et chaussées du quartier Saint-Seurin, qui sont dans un état absolument déplorable (notamment la rue de la Croix Blanche).*
- *Ne faudrait-il pas mieux imaginer des petits bus électriques dans la portion intra-boulevards ?”*
- *Madame Madeleine Lasserre dans son courrier du 17 Octobre indique que la rue Capdeville est un obstacle rédhibitoire à tout moyen de transport de grandes dimensions. Créer un alternat à cet endroit est contraire à tout bon sens et le quartier est inadapté à un transport de masse.”*

L’association Bordeaux à cœur adresse une contribution très détaillée qui reprend de nombreux commentaires (Observation E318) :

Les thèmes suivants sont évoqués :

**“Des insuffisances ainsi que des manquements révélés par l’Autorité environnementale.
Des données contradictoires et des chiffres discordants.**

Le point noir de l'alternat rue Capdeville dans le centre de Bordeaux : seulement 2 lignes lui sont consacrées en page 139 de l'étude d'impact (pièce J). Il est annoncé (comme si c'était une chance !) qu'un « plateau » sera construit entre : la place Lucien Victor Meunier-la place du Pradeau-et le parvis de la basilique. « Ce plateau correspond au linéaire d'insertion en alternat du BHNS ». Très régulièrement un bus roulera à cet endroit et s'arrêtera à un feu juste au niveau de commerces fréquentés.

Aucune image virtuelle n'est présentée et aucun autre détail sur ce sujet très sensible. Il semble évident que toute une partie de la population concernée est ignorée.

Ce système ne peut fonctionner en courbe dans une rue étroite : il est totalement dérogatoire par rapport aux références de transports de type BHNS en France. Ce projet ne peut relever de l'intérêt public. Insécurité et nuisances, rien n'est prévu en milieu très urbain intra-boulevards alors que ce projet BHNS est lourd et que la sécurité prévaut. La cohabitation des vélos avec de longs BHNS ne sera pas sécuritaire.

Des enjeux peu tenables en désaccord avec l'intérêt général.

Pour l'association, le projet BHNS nécessite de profonds ajustements. Il ne comble pas un besoin et le tracé retenu en centre-ville multiplie les caractéristiques qui ne sont pas celles d'un BHNS et induisent problèmes de sécurité et de fiabilité en raison entre autres de la cohabitation avec les vélos.

L'obligation de mettre en place un alternat avec plateau dans la courbe d'une rue étroite dans un lieu très fréquenté par habitants et clients de commerces est la preuve que le tracé imposé n'est pas le bon.

Il peut être considéré comme discriminant pour les secteurs urbains traversés qui retireraient davantage d'inconvénients que d'avantages à la différence de secteurs péri-urbains éloignés. Avec également un coût croissant non déterminé et beaucoup de modalités non prévues et non détaillées, **il ne possède pas les qualités d'un projet d'utilité publique.**

Un projet BHNS peut se concevoir entre les périphéries de la Métropole et les terminus des Tram A et D où ils transporteront les passagers en utilisant des routes telles que celle du Tronquet à St Aubin de Médoc qui passe au milieu des pins et sur laquelle un site propre et des voies cyclables peuvent être mis en place (voir étude d'impact page 87).”

Si de nombreux avis défavorables sont émis dans ce secteur Bordelais, il n'en est pas moins vrai que des avis favorables émergent également :

- “Favorable notamment si ce projet intègre un véhicule électrique adapté à l'étroitesse de la rue, à l'exclusion de véhicules entrants en centre-ville par la rue de la Croix Blanche, source de nuisances sonores et de pollution.”
- “Favorable s'il est fait dans le respect de l'environnement, des riverains, avec des technologies propices au bien-être (bruit, vibration, encombrement...) et de façon raisonnée (adaptation des infrastructures au besoin)
- “Un autre est favorable au projet qui semble aller dans l'intérêt collectif, fiable, non polluant en réponse aux difficultés actuelles de circulation.”
- “Le cours Marc Nouaux est très mal desservi, les bus sont tributaires des embouteillages...et ne parlons pas des périodes de vacances. A titre indicatif : il faut 1H pour aller à la gare Saint Jean, alors que le train met à peine plus de 2h pour aller à Paris. Cette remise à zéro me navre.”

D'autres avantages sont soulignés :

- “amélioration pour les cyclistes, meilleur accueil pour les lycéens de Camille Jullian, temps de trajet et amélioration de la desserte vers la gare.”
- Favorable au tracé rue Capdeville et à la suppression de places de stationnement.

Question au Maître d'Ouvrage :

Des remarques précises de l'association Bordeaux à cœur sont reprises ci-après et méritent, semble-t-il, des réponses appropriées :

- Etat des lieux des moyens de transports existants : absent.
- Aucune information communiquée sur le choix et la justification du tracé.
- Circulation : aucune prévision sur les sens de circulation.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Quartier de Bordeaux-Caudéran :

Le comité de quartier de Bordeaux Caudéran :

"Un quartier qui se sent délaissé depuis de nombreuses années et qui a été mis "hors course" dans les précédents transports en commun."

Il s'est mobilisé autour de ce projet, qui répond selon lui à une véritable attente et est la pierre angulaire du renouveau du "quartier-dortoir" de Caudéran.

Outre les points du projet, jugés positifs par l'association qui seront mis en exergue par ailleurs, ce comité de quartier fait de nombreuses propositions :

Aménagements sur les stations Caudéran-centre et Grand Lebrun (Caudéran) :

- *1ère proposition d'aménagement " arrêt Caudéran centre" : permettre aux automobilistes tournant à gauche sur la rue vélodrome pour rejoindre la rue Godard par la suppression d'un plot central et l'aménagement d'un couloir tourne à gauche (pour limitation des bouchons aux heures de pointe avenue Leclerc avec itinéraire de délestage via rue Godard).*
- *2ème proposition d'aménagement "arrêt Grand Lebrun" : création d'une voie retour du BHNS sur l'avenue Leclerc lorsqu'elle est en sens interdit / arrêts avec aménagement d'attente sur ce passage pour navette desservant Caudéran centre, Lestonat, Perrinot, Blum, Monséjour. (Voir la proposition @188 en annexe du PV de synthèse).*

D'autres mesures sont également proposées au-delà du quartier de Caudéran :

- *Mesures de police adaptées pour empêcher le stationnement illicite gênant la progression du BHNS,*
- *Prévoir des couloirs réservés dans la traverse de Saint Médard et aménager des giratoires " percés" pour permettre le passage direct du BHNS (gain de temps et confort), ceci étant valable pour Le Haillan,*
- *Prévoir plus de couloirs réservés sur Bordeaux, cours d'Albret, Briand, de la Marne,*
- *Aménager la **place de la Victoire** en conséquence (**point noir du projet**)*
- *Tenir compte des futures interconnexions entre la ligne de ceinture et le BHNS.*

Des alternatives pour fluidifier la circulation dans le centre de Caudéran :

En complément des observations 187/192/194, Mr Belondrade apporte sa contribution personnelle. Elle reprend une partie des observations reprises précédemment mais est complétée par des propositions concrètes :

- *Dissocier les sens de circulation sur deux axes parallèles principaux : l'axe Général Leclerc-Av de Lattre de Tassigny en sens sortant et l'axe rue Stéhelin -Av Louis Barthou en sens entrant vers le centre-ville.*
- *Il propose des plans de circulation détaillés avec à l'appui des plans très explicites. (Voir la proposition @228 pages 2, 3, 4 en annexe de ce PV de synthèse).*

Il précise que, rue Capdeville à Bordeaux Saint Seurin, 4 immeubles se trouvent hors alignement et propose l'acquisition, par Bordeaux Métropole, des RDC afin de créer un passage pour piétons sous arcade ce qui permettrait de sécuriser la circulation des piétons et de fluidifier la circulation BHNS/ automobiles.

Dans ce secteur de nombreux avis favorables à souligner :

La commission d'enquête reprend dans le paragraphe suivant quelques avis significatifs :

- *Il est précisé que des efforts en matière de transports publics sont à souligner pour reconquérir l'espace public et reconstruire la ville sur elle-même.*
- *Rue Grand Lebrun : une résidente est favorable au projet pour l'intérêt général et en dépit de l'impact négatif pour elle.*
- *"Le projet BHNS/TRAMBUS est attendu depuis longtemps. Le quartier de Caudéran avait été mis "hors courses" par les choix métropolitains précédents sous la pression des communes qui l'entourent. Il apporte, enfin, une réponse réfléchie et structurée aux problèmes d'embouteillages et à l'insécurité qui en résulte. Il n'est peut-être pas parfait, mais, contrairement au choix "tramway", il permet des adaptations et des évolutions pour fluidifier au maximum la circulation automobile et toutes les autres formes de déplacements. Il est la base incontournable du désencombrement des voies en mettant chacun de nous devant ses responsabilités pour changer nos comportements et pour apporter aux générations à venir les conditions les plus agréables pour vivre et se déplacer dans notre très belle agglomération bordelaise.*

Question au Maître d'Ouvrage :

Dans la mesure où une seule correspondance avec le futur RER est envisageable et que le pont de l'avenue de Lattre de Tassigny est l'unique emplacement réaliste qui s'impose, cette correspondance ne pourrait-elle pas être envisagée à cet endroit ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Secteur de Saint Médard en Jalles :

L'association Collectif Jalles Transport :

Cette association apporte son soutien au projet de BHNS. Elle souligne toutefois un manque d'ambition sur la traversée de Saint-Médard-en-Jalles.

Elle propose plusieurs solutions concrètes :

"Adaptation des infrastructures notamment par des sites propres et dédiés sur la majeure partie du tracé et une priorité du BHNS par rapport à la voiture :

Site propre :

- *Avenue Montaigne, il est nécessaire de la recalibrer entièrement afin d'aménager des espaces dédiés mieux adaptés.*
- *Avenue Descartes, nous souhaitons une circulation du BHNS en site propre total, dans les deux sens, avec des ronds-points traversants.*

Positionnement des stations :

- *Pour l'arrêt Gadret en direction de Bordeaux, il serait judicieux de le situer au niveau de la place de la Liberté afin de l'éloigner du rond-point.*

Percement des ronds-points.

- *Au niveau de GIFI, de Gajac et de l'avenue Montaigne*

Le crochet du lycée Sud Médoc : *Pourquoi ne pas circuler par la rue Emile Zola après le lycée Sud Médoc pour rejoindre l'avenue de Saint-Aubin vers la mairie de St-Médard (trajet plus direct avec une diminution du temps de transport). Soit une réduction de 650 mètres environ, (économie de plus de 3 millions).*

Une modification du tracé minimiserait l'impact sur la circulation automobile le long de la RD 1215 au niveau des deux ronds-points. Il supprimerait les passages sur le rond-point au droit de l'avenue de St Aubin et réduirait à un seul passage aller-retour au lieu de deux, au niveau de celui du lycée (voir plan joint).

L'observation reprise sous le numéro @324 trouve quant à elle cette proposition aberrante et souligne son indécence.

Centre-ville :

Mieux répartir la circulation au niveau du centre-ville. Prioriser depuis le Rond-point GIFI, l'axe chemin Lafon, route de Corbiac, rue Jehan Dupérier en facilitant la fluidité par la création d'une courte déviation entre ces deux dernières rues (étudiée par Bordeaux Métropole) afin de supprimer le feu tricolore.

Parcs relais :

Création d'un nombre suffisant de parcs relais en périphérie afin de limiter l'utilisation de l'automobile et l'asphyxie du centre-ville de Saint-Médard-en-Jalles et notamment au niveau du quartier de Berlincan.

Quartiers Ouest :

Prévoir l'extension du BHNS vers les **quartiers Ouest** à brève échéance. **Cette demande est relayée, avec insistance, par de très nombreux résidents."**

L'association met également en avant les extraits de deux délibérations :

A) Extraits de la délibération Conseil de Métropole du 7 Juillet 2017 N° 32399

« La Métropole s'engage à mener une étude technique et financière sur une amélioration de la desserte de ces quartiers qui fera l'objet d'un marché spécifique pour lequel une consultation sera lancée avant la fin de l'année 2017 ».

B) Extraits de la Délibération du 23 Mars 2018 N° 33248

« La Métropole confirme, comme elle s'y était engagée dans le cadre de l'approbation de la déclaration de projet du BHNS Bordeaux-Saint-Aubin-de-Médoc, à mener une étude technique et financière sur la desserte des quartiers ouest de Saint-Médard-en-Jalles et notamment la desserte de Picot, laquelle étude inclura naturellement la poursuite de la liaison. »

Question au Maître d'Ouvrage :

Quels sont les résultats concrets des études techniques et financières engagées faisant référence aux deux extraits des délibérations reprises précédemment ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

"Compte tenu de ces éléments l'association demande expressément la prise en compte de leur proposition consistant dans un premier temps à prolonger le tracé du BHNS vers les quartiers Ouest à hauteur du Rond-Point d'Hasnigan et la mise en place de la zone de retournement et d'un parking relais sur la parcelle cadastrée sur la section ED n° 16 appartenant à la Métropole (voir plan joint.)

Dans cette logique on peut envisager à plus long terme de faire de ce lieu de retournement, un point modal reliant les futures lignes de BHNS ou de Lianes en direction du Tram A, de l'aéroport, techno parc, universités (Corol 39 et ligne 11) et du Tram D (proposition dans le cadre de la nouvelle DSP des transports de la Métropole en cours de consultation) et autres lignes inter-banlieues."

Plusieurs habitants de Saint Médard en Jalles reprennent bien évidemment ces propositions et certains proposent également :

- *"Remplacer la bretelle de St Aubin de Médoc par une extension vers Picot et cinq chemins, dans un objectif de liaison vers l'aéroport et fac. Le gain économique d'une rocade BHNS par rapport à une rocade automobile ou tram est mise en avant.*
- *Un "hub" à Picot avec parc de stationnement est proposé avec liaisons trans-gironde vers Lacanau et enfin un maillage de la ville de St Médard avec des véhicules électriques. Une consultation avec business plan est demandée. Rabattage par bus classiques vers la ligne D du tram seraient sans doute beaucoup plus efficaces et moins coûteuses"*

La commune de Saint Médard en Jalles dans sa délibération du 30 Septembre approuve le projet :

- *“Le caractère d'utilité publique et d'intérêt général de ce projet ne fait aucun doute pour un territoire dont la desserte en transports en commun efficace est nettement insuffisante. Il est primordial que ce projet puisse se concrétiser dans les meilleurs délais”. Des points font l'objet d'un examen minutieux dont :*
- **La desserte des quartiers Ouest** (Hastignan, Cérillan et Issac). Elle demande à Bordeaux Métropole d'étudier le projet d'extension.

Un groupe de travail a été mis en place les 16 et 22 Octobre et de nombreuses interrogations ont été soulevées :

- *Pourquoi n'est-il pas envisagé un parc relais à Villepreux ?*
- *Il serait intéressant d'anticiper le projet du futur RER Bordelais en mettant à proximité de celui-ci une des stations du BHNS ;*
- *Est-ce que tous les BHNS ? quel que soit l'horaire seront de taille de 18 m ?*
- *Des remarques, observations, propositions sont également présentées dans un support reprenant le BHNS à ST Médard. Un examen détaillé sur tout le tracé de St Médard en Jalles est présenté en PJ @290.*

Association des riverains et usagers du quadrant Nord-Ouest de St Médard en Jalles :

Cette association demande la réalisation d'une rue entre le parc relais du Lycée Sud-Médoc et la rue Benjamin Franklin afin de permettre un accès aux pompiers et à la gendarmerie afin de sécuriser les usagers du BHNS et les 2500 élèves et enseignants.

1.4 Vibrations :

Cette thématique a regroupé un total de 26 contributions (1 Favorable - 19 Défavorables - 3 Neutres - 3 non définies) dont 4 à titre collectif (propriétaires et de locataires du 125 avenue du Général Leclerc Résidence Villa St Amand à Caudéran / Association Rue Grand Lebrun / Association Bordeaux à Cœur / Association Une ambition pour le Haillan)

Références : cette thématique étant particulièrement abordée par des habitants directement concernés par le tracé et les éventuelles vibrations, les rues sont précisées entre parenthèses :

@71 ,@147(cours Aristide Briand) / @159, @222, @315, @401, (rue de Caudéran) / R216 (BCAU-B-5) (quartier de St Seurin) / @6, @189, @323 (rue Grand Lebrun) / @ 326, @382 (Croix Blanche) / @353 (rue Capdeville) / @109 (avenue General Leclerc) / E318 / E322 / @362 / E361 / @373 / @393 / @396 / @412 /@425 / @440

Synthèse des contributions :

Les vibrations sont majoritairement associées à des avis **défavorables** et relèvent **d'inquiétudes ou de demandes de compléments (études et aménagements)**.

La majorité des contributeurs évoquent des difficultés de **vibrations déjà présentes** avant-projet générées principalement par le passage des bus et camions. Sont notamment constatées : des fissures, des vibrations de vitre et d'objets, des tuiles qui glissent au-delà du ressenti des habitants.

Ils craignent une augmentation de ces vibrations liée à la hausse **des fréquences**, de **la vitesse** et du **poids des nouveaux bus électriques** haut niveau de service. Le **caractère répétitif de cette nuisance** est à l'origine des contributions.

Les impacts portés sur la **dégradation de la qualité de vie** des habitants du tracé (« anxiété ») et la dégradation des bâtiments anciens.

Les contributeurs soulignent également le **caractère inadapté** des structures de **rues anciennes et des échoppes** bordelaises. Ils insistent sur cette **sensibilité initiale à prendre particulièrement en compte pour Bordeaux** en comparaison à d'autres villes ayant mis en œuvre un BHNS.

@159 « *Compte tenu du poids de cet engin cela va provoquer des vibrations supplémentaires qui sont déjà présentes avec les bus actuels bien moins lourds* ».

@323 (association rue Grand Lebrun) « *Les bus électriques sont des engins lourds, très lourds et qui génèrent des vibrations même s'ils font beaucoup moins de bruits* ».

@109 (collectif de propriétaires et de locataires du 125 avenue du Général Leclerc Résidence Villa St Amand 33200 BOREDEAUX CAUDERAN). « *S'interroge sur les nuisances types vibrations sur une chaussée dont le soubassement n'est pas adapté à cet effet...quid du devenir du bâti* » ?

@315 (rue de Caudéran) « *rue de Caudéran recouvre une Jalles et donc une structure géologique tout à fait particulière* ».

E322 (association Une Ambition pour le Haillan) « *Le choix de matériel électrique n'exclut pas le problème des vibrations propagées dans le sous-sol, avec les risques inhérents aux bâtis anciens dû à la fréquence des passages. Les passages des gros bus (474 bus/jour dont 300 BHNS prévus par SCE soit 1 bus toutes les 2/3 mn) créeront des vibrations qui useront structures et dégraderont les maisons très proches qui n'ont pas été prévues pour cela car construites sur des remblais* ».

@382 (5 rue Répond proche carrefour Croix Blanche) « *Les différentes villes s'étant équipées d'un BHNS n'ont pas la même structure d'architecture que Bordeaux centre, ce sont soit des villes nouvelles ou des villes détruites pendant la seconde guerre mondiale et reconstruites au début des années 50 avec des normes techniques différentes de nos habitations bordelaises construites du temps de la circulation en voiture à cheval* ».

Un contributeur **remet en question le traitement des vibrations du dossier et la prise de mesure**.

@323 (association rue Grand Lebrun) « *Nous sommes très interrogatifs sur le chapitre des vibrations qui est un total déni de ce qui est vécu par les riverains (dossiers H J annexes 12 et 13).*

Le capteur vibrations PV 10 BC13 ayant été positionné précisément où il n'y a pas d'habitation ».

Certains secteurs concentrent un grand nombre d'inquiétudes en termes de risque vibratoire : rue Caudéran, Grand Lebrun, Croix Blanche, Capdeville, Aristide Briand... (voir détail cité en référence).

Ces requérants sont ouverts à des **études complémentaires spécifiques** et à des **solutions d'aménagements** limitant cet effet.

@6 (rue Grand Lebrun) « *souhaite que des solutions soient intégrées au futur projet pour limiter l'augmentation des vibrations et des nuisances sonores : les fondations des futures infrastructures routières, le revêtement anti-bruit, les ralentisseurs (hors coussins bordelais) [...] et système de contrôle de la vitesse* ».

@189 (Vice-président Association Rue Grand Lebrun) « *Nous subissons des vibrations importantes. Une canalisation de fort diamètre figurant sous la chaussée de cette rue n'est sans doute pas étrangère à ce phénomène en créant une caisse de résonance souterraine. Vu le poids du futur BHNS ce point doit être étudié avec attention. Aujourd'hui grâce aux progrès techniques sur les enrobés ainsi que des structures de chaussée permettent d'éviter ce type de problème* ».

@323 (association R.U.E. Grand Lebrun) « *réaménagement de la voirie en structure lourde avec un isolant à rupture acoustique s'impose, préalablement à la mise en place d'un enrobé* ».

Question au Maître d'Ouvrage :

Synthèse des mesures et aménagements en lien avec le risque vibratoire du projet BHNS ? (Des mesures complémentaires ayant par exemple été évoquées dans des réunions publiques).

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Question au Maître d'Ouvrage :

Quel suivi et traitement du risque vibratoire sont prévus sur les zones citées localisées en dehors des 5 secteurs identifiés comme secteurs sensibles dans le dossier (rues présentant des bâtiments situés à moins de 5 m des voies de circulation) ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Question au Maître d'Ouvrage :

Quel est la connaissance de l'effet du poids du matériel roulant sur le risque vibratoire ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Question au Maître d'Ouvrage :

Comment ont été pris en compte les particularités et la sensibilité initiale dans l'étude d'impact par rapport à l'ancienneté des structures des rues et bâtiments dans certains secteurs ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Question au Maître d'Ouvrage :

L'évaluation des impacts du projet sur le patrimoine bâti (basilique St Seurin) a-t-il été effectué ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

1.5 Matériel roulant – énergie

Cette thématique a regroupé un total de 57 contributions (24 Favorables - 22 Défavorables – 7 Neutres – 4 non définies) dont 5 contributions relevant d'associations : Association TRANS'CUB, Comité de Quartier de Caudéran, FNAUT NOUVELLE AQUITAINE, Association Une ambition pour le Haillan, Association Bordeaux à cœur et 1 élu de Saint Aubin de Médoc.

Références :

@1 / @10 @13 / @19 @22 @46 / @48 / @60 / E63 / @69 / @88 / @105 / E107 / @128 / E132 / E138 / @140 / @143 / @170 / R218 / @185 / @195 / @206 / @221 / @224 / R470 / @260 / R465 / @277 / R312 / @288 / @293 @300 / @315 / @317 / E318 / E322 / @352 / E358 / @362 / @365 / E368 / @384 / E392 / @396 / @401 / E404 / @409 / @417 / @423 / @424 / @426 / @435 / @443 / E446 / E478

Synthèse des contributions :

La principale évolution par rapport au précédent projet BHNS soumis à consultation du public concerne l'intégration du choix de matériels roulants électriques. Cette évolution fait l'objet d'une **majorité d'avis favorables**,

principalement pour son image **environnementale positive** (à l'image des observations @1, @140, @206, @221, @260, @396 (@317 Association TRANS'CUB rappelant que le choix de véhicules électriques faisait partie de leurs propositions initiales).

Ses autres atouts portent sur notamment :

- Le « **confort des usagers** » (@277, @300)
- Les **prestations proposées** (E404)
- Sa **souplesse et son coût par rapport à une solution type TRAM** (E358 « le BHNS peut éviter une paralysie de toute la ligne en cas d'accident »), (E 384 « Coût de construction et de maintenance très largement inférieurs ») (@260 « moins de travaux »), (@60 flexibilité, fiabilité et économie).

Les autres contributions bien que favorables amènent des remarques complémentaires :

- E478 point d'attention portant sur la prise en compte du **cycle de vie complet** de la solution électrique
- R312 **adaptation de la taille** des bus à la demande
- @352 **phase de test** avant achat de bus coûteux
- @315 **passage progressif à l'électrique**
- @69 **plus direct et donc plus performant** pour les déplacements entre centre-ville
- @435, et @443 Comité de Quartier de Caudéran en réponse aux contributions défavorables déposées sur le registre numérique.

Les inquiétudes restent concentrées sur le **caractère inadapté du matériel roulant** par rapport à l'**étroitesse de certaines rues de Bordeaux** et la **sécurité des piétons, cyclistes et des autres véhicules**.

@13 « Le BHNS de par ses dimensions et sa fréquence, ne me semble pas adapté à la circulation dans le centre-ville de Bordeaux, en particulier dans rue Capdeville avec ses trottoirs étroits où passent de nombreux enfants, des poussettes et des personnes âgées ».

E318 Association Bordeaux à Cœur : « En cas d'aléas de circulation, si 2 BHNS sont l'un derrière l'autre, comment stocker 36 ou 48 m de longueur cumulée de BHNS dans un quartier historique comprenant plusieurs équipements scolaires (maternelles et primaires) et crèches de part et d'autre de la rue donc sur le trajet quotidien des enfants ? Quid des nombreuses interactions avec les autres rues sur la longue et sinueuse rue Capdeville : aucune visibilité par endroit. Quelle cohabitation sécuritaire entre un automobiliste souhaitant s'engager ou traverser sur la rue empruntée par le BHNS et ce type de matériel roulant qui arrivera avec 18 à 24 m de long à une fréquence élevée » ?

Une **communication plus précise** des dimensions souhaitées et poids est attendue par la population. Plusieurs observations reçues oralement et par écrit continuent à faire référence à des bus de 24m notamment avec des avis divergents sur les aspects de sécurité et de capacité en lien avec la taille des bus.

E 322 Association Une ambition pour le Haillan : « Les dimensions : le maire de St Aubin exige des véhicules de 24 mètres de long (séance métropolitaine du 22 mars 2019). C'est démesuré pour les quartiers de Bordeaux centre [...] ».

E318 Association Bordeaux à Cœur « Le BHNS en 18 mètres aura une capacité moindre que la LIANES 3+ et la LIANES 1+ d'environ -38 %. Ce n'est pas cohérent, les chiffres annoncés sont discordants. »

Plusieurs observations orales évoquent un **surdimensionnement des bus actuels en dehors des périodes de pointe**. Un contributeur propose d'allier l'électrique à des matériels roulants aux **dimensions réduites**, intégrant de **nouvelles technologies** (mini bus automatiques à commande passager pour optimisation des trajets).

@143 Ce bus de 24 m (vingt-quatre !). Il serait bien plus astucieux de concilier les savoir-faire des starts up locales et des constructeurs pour concevoir des minis bus, pourquoi pas automatiques, avec commande des usagers à la carte et optimisation des trajets. Cela limiterait en outre la circulation de mastodontes vides en dehors des heures de pointe.

Au-delà de la dimension des bus, la **longueur de files de bus** et leurs nuisances diverses est évoquée « *des bus à la queue leu- leu transformant tout un secteur historique de Bordeaux en gare routière.* »

Plusieurs contributions concernent les **aspects d'alimentation** en lien avec le choix de l'énergie électrique : par rapport aux enjeux environnementaux à l'analyse globale **du cycle de vie (batterie, hydrogène)**. Ils soulignent que le choix du mode d'énergie ne sera pas neutre ni en matière **de pollution, ni en matière de capacité, ni en matière de coût** (à l'image du rapport détaillé fournie par la contribution @417)

@224 « *Bus prévus à hydrogène, rien de plus polluants et non écologiques (se documenter)* ».

@19 « *mode de transport en particulier avec l'alimentation par le haut est le mieux adapté à ce projet. Je suis stéphanoise d'origine et j'ai toujours connu les trolleys qui question bruit et pollution étaient bien supérieurs aux bus diesel. Cela évite les grosses batteries toujours problématiques à recycler et assure une bonne autonomie* ».

Plusieurs observations invitent à étudier les retours **d'expérience d'autres villes** avec transport collectif électrique.

@46 *Concernant le matériel roulant, trois hypothèses sont décrites. Aucune de ces solutions n'est écologique. Bizarrement l'étude n'envisage pas le mode de transport routier en commun à traction électrique qui a fait ses preuves depuis des décennies et qui circule toujours à LIMOGES comme à LYON me semble-t-il, à savoir le trolleybus avec ligne aérienne continue de bout en bout : c'est le mode le plus propre qui nécessite de se connecter au réseau ENEDIS via des postes électriques sans station-service à hydrogène à créer. Il n'a pas besoin de batteries hormis celle de secours. Enfin, tous ces véhicules dits « propres » émettront toujours des particules dues à l'usure des pneumatiques contrairement au tramway. Enfin, la durée de vie d'un bus est nettement inférieure à celle d'un véhicule ferroviaire.*

Des observateurs relèvent le **manque d'information relative à cette composante majeure objet du projet** (dimensions, capacités fonctionnelles, coûts d'investissement, d'exploitation et de maintenance...) et s'étonnent de **son absence d'intégration au périmètre de l'enquête publique**.

Certains remettent en question la faisabilité de l'annonce du tout électrique.

E368 « *Nous ignorons le type BHNS retenu, ses caractéristiques telles que la longueur et la capacité de voyageurs, l'autonomie (capacité à circuler sur 21 kms sans panne et sans interruption ?) [...]. Nous sommes surpris de cette carence, sachant que ce projet doit être soumis à l'Autorité Environnementale. - D'autre BHNS 100 % électrique sont déjà en circulation (Amiens, Aix en Provence, Bayonne), et nous savons que leur mise en place a été coûteuse et très compliquée et que leur fiabilité n'est pas avérée dans ces villes. Un BHNS électrique type Biberonnage à Amiens (un des quatre choix possibles pour l'électrique) a coûté entre 30 et 34 millions d'euros pour 43 bus soit un tarif de prix entre 700 000 et 800 000 par bus électrique. Nous déplorons que l'enquête publique ne fournisse aucun chiffre pour l'achat de ces bus. - Le coût de l'exploitation n'est même pas abordé dans ce dossier.* »

@401 « *Je me permets de manifester mon incompréhension du fait que certains des travaux d'un tel chantier aient pu être entrepris avant même que l'on sache quelles seraient les caractéristiques techniques des bus objet du projet* ».

@ 417 « *Solution de bus électriques de 18m très risquée en termes de capacité et fonctionnalité sur un trajet difficile de 21km en faux plat montant de Bordeaux à Saint-Aubin de Médoc avec des montées et descentes importantes en traversant la Jalle à Saint-Médard-en-Jalles ; La nécessaire prise en compte des systèmes de recharge au dépôt, au terminal ou en ligne, du coût des batteries qui augmentera en raison de la forte demande mondiale, de leur remplacement tous les 5 à 10 années, des provisions pour augmentation du prix des batteries* » ;

@426 Au bout de 21 kms, distance estimée du trajet, les batteries vont perdre en charge. Comment va se passer le chargement de ces batteries au niveau des stations terminales ? Quel est le coût en personnel qui devra être là jour et nuit et en équipement ? Le temps de chargement dans d'autres villes a été estimé à 45 minutes. Donc, il faut plus de BHNS pour respecter ce temps de chargement et honorer les délais de trajet. @409 «, combien est-il prévu de bus pour satisfaire ce point ? L'usure des bus a l'air dans d'autres villes d'être observé après 10 ans »

@128 Le dossier ne donne pas l'alternative de la motorisation électrique mais prévoit de la proposer en fonction des propositions des constructeurs d'ici le 31 décembre 2020. Ceci n'est pas acceptable dans un dossier de consultation qui sera clos le 2 novembre. Il apparaît que si les bus électriques sont finalement retenus, leur hauteur ne leur permettra pas de passer sous le "tunnel" tram de Mériadeck rue du Château d'Eau. La restructuration des ateliers des bus au dépôt de Lescure ne prévoit que 8 prises pour la réalimentation de tous les transports électriques de la Métropole, ce qui élimine totalement cette possibilité. Il est clair que la promesse de bus électriques ne sera pas tenue, TBM n'envisageant pas de passer à l'électrique avant au moins une dizaine d'années.

@362 « Le chiffrage de ce projet est fantaisiste puisque la motorisation de ces véhicules est inconnue et qu'aucun BHNS électrique parcourant 21 km toutes les 5mn, n'existent pas et que les systèmes de rechargement ne sont pas identifiés et encore moins chiffrés ».

E 322 Association Une ambition pour le Haillan « quel type de batterie ? avec quelles infrastructures de recharge ? biberonnage aux arrêts, lesquels ? on ne sait toujours pas à ce stade-là du projet ! En outre on ne peut pas mettre en place « progressivement » l'électrique puisque la motorisation conditionne la construction des infrastructures.

L'Autorité Environnementale nous dit en particulier dans son avis que les BHNS ne seront pas électriques dès leur mise en service en 2023 alors que ce 2ème projet est bâti sur cette promesse. »

E318 Association Bordeaux à cœur Concernant la « motorisation électrique : absence d'information sur les modalités et coûts de cette version. Sur un itinéraire de 21 kms, un BHNS électrique a besoin d'être alimenté en électricité. Les structures nécessaires à cet avitaillement peuvent être importantes en volume (voir pantographe à Biarritz). Aucune prévision d'implantation de ces structures en particulier en milieu urbain contraint n'est présentée, aucun coût prévisionnel de ces structures n'est proposé. Même chose pour le remisage des BHNS : pas de budget pour la construction d'un lieu de remisage. Si les BHNS sont remisés sur le site de Lescure (actuellement en travaux) ils seront loin du tracé imposé. Comment s'opèrera le déplacement jusqu'au tracé ? Ne faudrait-il pas alors modifier l'itinéraire du BHNS et le faire passer par la rue du Général de Larminat et le cours du Maréchal Juin ? »

Certains contributeurs proposent d'être **plus ambitieux et de créer** :

- **Un métro sur une partie de l'itinéraire**

@365 Association Métro de Bordeaux (extrait d'un dossier étayé de 13 pages) « Si le BHNS paraît être adapté entre Saint-Aubin et le Parc bordelais, il ne l'est absolument pas entre le Parc bordelais et la gare Saint-Jean. Au centre, le projet de BHNS présente de très nombreux inconvénients : risque de dégradation des conditions d'exploitation des transports en commun en site propre (TCSP) existants, multiplication des conflits d'usage, capacité insuffisante... Le seul projet pertinent aurait été de réaliser sur cet axe deux projets complémentaires, mais différents, adaptés à chaque territoire traversé : un BHNS au-delà du Parc bordelais et un métro au centre. Avec des rames toutes les 90 secondes, voire moins, une station de correspondance bien conçue, tous les usagers auraient encore pu gagner de précieuses minutes malgré la rupture de charge pour certains. La Métropole n'ayant pour le moment pour seule ambition que de courir après les urgences en posant des rustines qui ne tiendront pas, quelle doit être notre position ? Appeler à une remise en cause du projet dans son intégralité alors qu'il est tout à fait opportun entre le Parc bordelais et Saint-Aubin ? Appeler à la réalisation de ce seul tronçon pertinent en attendant la construction d'un métro, conduisant ainsi les usagers dans une impasse au niveau des boulevards ? À

défaut d'un meilleur projet BHNS+méto à l'horizon 2024, l'association Métro de Bordeaux est convaincue que ce projet doit se réaliser, mais alerte sur le fait qu'il ne peut être que transitoire pour son tronçon central. »

@10 propose « d'envisager radicalement les évolutions des modes de transport. S'adapter à la demande des années 2030 et suivantes, pas à celles des années 2000/2020. Il faut un RER ou un métro, souterrains tous les 2. @22 Pourquoi ne pas envisager le Métro avec creusement tunnel "the baring-company" en cours aux USA ? gouverner c'est prévoir...mais à long terme ».

- **Un tram**

@46 « L'étude porte sur un projet de BHNS sans analyse comparative avec un tramway sur voie ferrée comme si le choix avait été fait arbitrairement. Qu'en est-il ? » @170 @224 pour la solution tram.

Question au Maître d'Ouvrage :

Le choix concernant la longueur des BHNS ne semble pas fixé dans le dossier de présentation, 18 et/ou 24 mètres, qu'en est-il très concrètement ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Question au Maître d'Ouvrage :

Possibilité d'adaptation des tailles selon les besoins et horaires ont-ils été étudiés ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Question au Maître d'Ouvrage :

Bien que le résultat du dialogue compétitif soit obtenu postérieurement à la clôture de l'enquête, quelles sont les principales caractéristiques envisagées :

- combien de bus sont-ils prévus ?
- quelles types d'infrastructures d'alimentation ?
- quel site d'alimentation /dépôt et impact sur le tracé final ?
- quels éventuels autres impacts inhérents au choix du matériel roulant ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Question au Maître d'Ouvrage :

Comment et quand seront communiqués les résultats du dialogue compétitif pour le choix du matériel roulant et de son mode d'alimentation ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Question au Maître d'Ouvrage :

Pourquoi avoir sélectionné-rejeté d'autres solutions dans l'attente ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

1.6 Environnement – Cadre de vie - Bruit :

Cette thématique a regroupé 85 contributions (21 Favorables - 55 Défavorables – 5 Neutres – 4 non définies). Elles représentent 10 % des observations totales.

Références :

@3, @4, @6, E7, E9, R76 (AUB-B-1), R84 (BCAU-B-1), @48, E58, @66, @72, E73, E75, E87, @90, E101, @105, E107, E110, @111, R161 (BCAU-B), E119, @122, E125, @137, E155, @153, E157, R218 (BCAU-B-7), @185, @189, E193, @195, @201, E203, @206, @221, @222, @227, R470 (BCM-B), R471 (BCM-B), R465 (BCM-B), @277, @282, R478 (BCM-B), @287, @293, E295, R343 (MED-B-11), @311, @317, E318, E322, @323, @326, @328, @345, @354, @362, @364, R476 (AUB-B-26), E368, @373, @378, @381, @384, E392, E394, @396, @399, @401, @409, @410, @412, @415, @417, @425, @428, @431, @432, @434, @440, E446, @450, E461

Synthèse des contributions :

Diverses nuisances et pollutions sont dénoncées au titre du cadre de vie :

Ce sujet est abordé notamment par les habitants intra-boulevards mais également par les résidents se situant sur le sens entrant depuis Caudéran.

“Il est précisé que la très forte densité de la circulation automobile génère déjà aujourd'hui beaucoup de **nuisances sonores**, et la **dégradation de l'environnement** est une réelle inquiétude pour les habitants du secteur de Saint Seurin et tout particulièrement des rues Capdeville, de la Croix Blanche et des rues adjacentes concernées par une extension du stationnement.

@6 : Cet habitant le long du tracé du projet fait état des nuisances actuelles et il souhaite que des solutions soient intégrées au futur projet pour en limiter l'augmentation (nuisances : sonores, pollution).

“Les futures infrastructures devraient donc prévoir des ralentisseurs (et/ou des radars de contrôle de la vitesse) sur la voie dédiée aux automobiles, mais certainement pas des "coussins bordelais" qui sont glissants et dangereux pour les deux-roues, motos en particulier.”

*Il évoque notamment : le **revêtement anti-bruit**.*

Il serait fort utile, selon lui, que les futures infrastructures routières soient étudiées pour limiter au maximum les bruits de roulement et les vibrations : il existe des solutions techniques pour cela (revêtements anti-bruit, etc.). La fréquence de passage des futurs BHNS étant amenée à augmenter par rapport aux bus actuels, ceci permettrait d'en limiter l'impact sur les habitations des riverains.

*Aujourd'hui, de nombreux véhicules ne respectent pas la limitation de vitesse à 30 km/h dans la rue du Grand Lebrun et génère des **nuisances sonores** importantes. La **pollution automobile** est également accentuée par la vitesse des véhicules.*

Ces résidents estiment que ce projet sera générateur de désagrément, de nuisances considérables dans le quartier, pour les riverains mais également pour les commerçants, tant à l'occasion des travaux que pendant la période d'exploitation, et qu'il va **défigurer la place des Martyres de la résistance**.

Cet autre habitant de la rue de Colmar est réservé par rapport au projet de stationnement bilatéral du fait, de l'étroitesse de la rue (manœuvres difficiles), de la typologie des habitants (personnes âgées et enfants), de la **pollution générée (non cohérente avec la volonté écologique de la mairie de Bordeaux)**. La réduction de

largeur des trottoirs sur plusieurs rues du quartier au profit du stationnement des voitures est dommageable en termes de **perte de tranquillité**.

De nombreuses appréhensions quant à la transformation en parking des rues de la Renaissance, Colmar, Bersot et Deffès, pour compenser les pertes de place prises pour l'aménagement du BHNS. **C'est préjudiciable au cadre de vie !**

Impact environnemental :

Une **remise en cause des gains écologiques** de l'étude d'impacts est également évoquée.

L'observation (@ 412) fait remarquer que l'étude d'impact jointe au dossier de déclaration d'utilité publique est entachée de plusieurs insuffisances et qu'elle a omis de prendre en compte certains travaux dans l'analyse des effets cumulés du projet sur l'environnement.

Elle ne présente pas les mesures destinées à réduire les impacts du projet et les solutions de substitution n'y sont pas non plus reprises. D'autre part selon cette personne, il n'a pas été procédé aux recherches archéologiques prévues à l'article R. 523-1 du code du patrimoine.

Des précisions complémentaires sur ces thèmes sont demandées

La contribution (@137) soulève deux incohérences du projet BHNS concernant plus précisément le positionnement du parc relais créé au Haillan :

- La **destruction de zones agricoles** et artificialisation alors que des friches sont présentes à proximité,
- La **destruction d'une continuité écologique et paysagère** inscrite au PLU le long de l'avenue Pasteur (C3031 au PLU).

Un participant (@311) souligne de réelles inquiétudes. En effet La création d'un parking relais Mermoz en lieu et place d'anciennes parcelles cultivées pose des **questions environnementales** notamment en termes de **diminution des espaces naturels** sur le territoire métropolitain. Cela va à contresens de la préservation des espaces naturels qui sont indispensables pour la sauvegarde des espèces et pour la lutte contre le réchauffement climatique. Ces parcelles devraient plutôt servir pour d'autres usages qu'un parking. Elles pourraient avoir un usage lié au développement de l'agriculture urbaine, à la création par exemple de jardins partagés. Ou bien la création d'un parc urbain pour les habitants de la métropole et les Haillanais qui manquent d'un grand parc public ouvert. Il demande la suspension voire l'abandon de ce parking P+R Mermoz à l'endroit du parc Bel Air.

"@354 : Cette observation fait allusion à des propos qu'aurait tenu la Maire du Haillan et vice-présidente de la Métropole, lors du Conseil Municipal du 27.05.20. Elle aurait appelé à "**Conforter les espaces de nature de proximité**". Ce premier jour de nouveau confinement nous rappelle aussi qu'il faut absolument éviter de détruire, étouffer la faune et la flore de ce qu'il nous reste dans nos espaces verts."

@3 : Cette observation insiste sur la lassitude liée aux travaux, et d'une façon plus générale le manque d'apport du projet BHNS par rapport à la pollution engendrée. Demande d'informations complémentaires sur les travaux prévus.

A l'inverse, d'autres estiment que les **impacts écologiques seront positifs** :

"@72 Cet habitant de la rue Alfred Dalancourt (Caudéran) se dit impatient et considère cette ligne comme une réelle plus-value. Pense que la remise en état des trottoirs et la sécurisation des pistes cyclages incitera à d'autres modes de déplacement que la voiture, renforcera l'usage des commerces de proximité et limitera les bouchons donc la pollution.

E157 Favorable au projet sous conditions du respect de l'environnement, des riverains.

@188) : Le bruit. Constate que le choix se portait sur un véhicule électrique. J'ose espérer que celui-ci sera beaucoup moins bruyant que les bus actuels et on peut le penser. Là aussi les progrès techniques permettent aujourd'hui de supprimer grandement ce problème. Caudéran ville jardin proclamait l'ancienne équipe municipale j'espère que la nouvelle équipe saura sauvegarder sur le trajet du BHNS le peu de verdure qui subsiste encore en particulier dans notre rue."

Un autre contributeur est favorable à ce "Très beau projet tourné vers le futur et qui résonne l'urgence écologique". Le BHNS électrique écologique, beaucoup plus silencieux est le mode de déplacement d'avenir en termes de transport public apportera du confort et de la rapidité."

Végétalisation – Cadre de vie :

Une végétalisation et un rafraîchissement du tracé surtout dans la partie Bordelaise qui est, à l'heure actuelle, très minérale sont attendus notamment par la plantation d'arbres :

- Cours Marc Nouaux, large et bruyant,
- Rue Croix Blanche
- Cours de la Marne.
- Concernant le Cours Aristide Briand : la contribution @450 met en avant les pics de pollution trop souvent constatés à son embouchure et demande à ce qu'il soit plus végétalisé.

La commune de Saint Médard en Jalles insiste sur la Contribution à la transition écologique :

"Un projet de transport en commun performant qui va a priori dans le sens de la transition écologique en proposant une alternative pertinente à la voiture. Il est important que les aménagements réalisés favorisent les mobilités actives, notamment le vélo et qu'ils soient **le plus végétalisés possibles** afin de limiter l'artificialisation des sols." La **FNAUT NOUVELLE AQUITAINE** estime que le confort dans les transports en commun est insuffisant. (Santé des conducteurs et des passagers) et que la voirie de Bordeaux est largement impactée depuis des années par des travaux qui entraînent des rustines. Renouveler les structures et couches de roulement paraît indispensable.

Une autre contribution accentue la nécessité de réaménager la voirie en structure lourde avec un isolant à rupture acoustique préalablement à la mise en place d'un enrobé.

Le Comité de Quartier de Caudéran a déposé une contribution étayée, favorable au BHNS et insistant sur son intérêt général.

- Peu polluant grâce à sa motorisation électrique et limitant les nuisances sonores par rapport à une circulation du tram sur rails métallique.
- Il valorise la réduction des embouteillages et d'insécurité et les qualités de souplesse par rapport à une solution tram.
- Réduit la place automobile du projet (notamment le stationnement)

Question au Maître d'Ouvrage :

Quelles mesures seront mises en place pour réduire l'impact environnemental des nouvelles liaisons ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Question au Maître d'Ouvrage :

Quelles sont celles destinées à réduire les impacts liés à l'artificialisation du Parc relais Mermoz, voire les compenser ?

Pourquoi ne pas utiliser des terrains plus à l'est, sur Eysines inutilisés traversés par une ligne Haute Tension (@ 391) ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Question au Maître d'Ouvrage :

Un autre intervenant indique qu'il n'a pas été procédé aux recherches archéologiques prévues à l'article R. 523-1 du code du patrimoine. Qu'en est-il ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

1.7 Sécurité

Cette thématique a regroupé un total de 78 contributions (16 Favorables - 39 Défavorables – 15 Neutres – 8 non définies) dont 9 au titre d'associations (Apram ou association des riverains et proches riverains de l'avenue de Magudas, les propriétaires et de locataires du 125 avenue du Général Leclerc Résidence Villa St Amand à Caudéran, PEEP St Médard en Jalles, Bordeaux à cœur, comité de quartier de Caudéran,) FCPE ALBERT BARRAUD, Association TRANS'CUB, FNAUT NOUVELLE AQUITAINE, Association des riverains et usagers du quadrant Nord-Ouest de St Médard en Jalles et 1 commerce (bureau TABAC / Presse Croix Blanche)

Références :

E18 /@72 / @169 / @195 / @254 /@12 / R84 / R 99 / E101 / @111 / E172 / @13 / @31 / E107 / @88 / E73 / E91 / @95 / E110 et E125 / @212 / @222 / @147 / @227 / R80 / @108 / @109 / @174 @6 / @153 / R234 /@95 / @20 / E75 / C271 / R234 / R470 / @251/ R465 / @281/ C314 / R466 / C467 / C469 /@288 / @293 / E295 / R479 / @317 / E318 / @319 / E320 /@326 / @328 / @345 / E347 / @351 / @360 / @362 / @363 / @365 / @373 / @374 / @375/ E383 / @384 / @388 / E394 / @398 / @399 / @401 / @402 / @412 / @413 /@416 / @434 / @442 / @443 / @445 / E446

Synthèse des contributions :

Parmi les **16 contributions globalement favorables** au BHNS liées à la thématique sécurité, 6 émettent des **réserves portant notamment sur l'insuffisance de pistes cyclables**, à l'image de la contribution de l'Apram.

@254 Association des riverains et proches riverains de l'avenue de Magudas (environ 200 foyers adhérents) « s'est prononcée en faveur du projet de BHNS et l'approuve totalement dans son principe. L'association estime toutefois que le volet pistes cyclables, bien que figurant expressément dans le dossier, y est traité de manière insuffisamment détaillée. Les erreurs commises lors de la construction du tramway et l'oubli total des déplacements à vélo ne doit pas être renouvelé. Le dossier établi présente des coupes de chaussées relatives à l'intégration des cyclistes et indique que ceux-ci seront pris en considération, mais cela nous apparaît insuffisant. L'association souhaite que soit précisée et /ou étudiée la continuité du volet piste cyclable sur l'ensemble du trajet projeté. Il n'y a rien de plus désagréable et dangereux (et accidentogène) pour un cycliste que de se retrouver sur un parcours où son espace de circulation est tantôt protégé, tantôt intégré à la circulation automobile. Ce "mitage" doit être proscrit dans le cadre d'un projet comme celui du BHNS. Dans le contexte actuel où les déplacements doux sont officiellement favorisés, la circulation cycliste en site propre et sécurisé apparaît une nécessité. Pour l'Apram, le dossier n'est pas suffisamment détaillé et complet sur ce sujet, et nous demandons son amélioration ou sa modification sur ce point. »

Même si une amélioration est notée par rapport au tram :

@443 Comité de Quartier de Caudéran en réponse aux opposants du BHNS « S'il est dangereux pour les cyclistes de circuler sur la plateforme du tram, la gorge des rails étant un véritable piège qui provoque de nombreuses chutes, ce danger est accentué par le fait que le tramway ne peut absolument pas dévier de sa trajectoire et par sa faible capacité de freinage. Mais rien de cela n'est valable pour le BHNS ».

Cette thématique sécurité fait état d'une majorité **d'avis défavorables, de réserves et inquiétudes** par rapport à plusieurs typologies d'usagers :

➤ **A l'égard des cyclistes :**

Les contributeurs regrettent l'**absence de pistes cyclable sécurisées en site propre**, ou à défaut d'un aménagement de pistes partagées permettant un **écartement suffisant des autres véhicules avec des possibilités de dépassement** par le BHNS.

La **notion de continuité** des pistes sécurisées et zones partagées avec le BHNS fait l'objet de craintes de nombreuses contributions y compris lors des entretiens oraux.

Cette inquiétude est renforcée par **la fréquence et le nombre importante des bus et vélos** sur cette ligne et par **l'étroitesse de cette cohabitation dans certains quartiers**. L'écart entre les **dimensions** du BHNS et celles des cyclistes renforcent ces inquiétudes.

A noter que la présence de voies partagées **exclut la possibilité pour les familles avec enfants d'utilisation** de ces voies cyclables.

Des contributeurs évoquent de nouveaux dangers liés au **caractère silencieux** des bus électriques, et des risques à ne pas reproduire en citant notamment les difficultés de partage tram et vélos.

@434 Des « usagers du vélo futurs enclavés entre trottoirs et bus de grande longueur »,

@288 « Grande dangerosité évidente pour les vélos dans les rues étroites du quartier de St Seurin »

@365 Métro de Bordeaux. « Il est d'ailleurs très exagéré de parler pour ce BHNS d'un TCSP. Un tel partage des voies laisse présager la multiplication des conflits d'usage entre les bus et les vélos. Pour assurer le confort de chacun, une largeur de 4,20 m est évoquée page 76 du document 4, puis de 4,10 m page 100 de ce même document. Il y a là déjà des approximations. Surtout, cette largeur qui est présentée comme la règle n'est qu'exceptionnelle : seul un tronçon de 450 m, cours Marc Nouaux, respecte cette largeur (Document 2, p. 61). Les couloirs partagés mesurent le plus souvent moins de 3,50 m et se réduisent même à seulement 3 m sur le cours de la Marne et le cours d'Albret. Sur ce point, le dossier ne délivre pas une information honnête puisqu'il aurait été plus conforme à la réalité du terrain de renverser la présentation. Bien sûr, cela aurait mis en évidence le risque de conflits d'usage, mais ces conflits d'usage seront bien une réalité lors de l'exploitation du BHNS dans des rues souvent étroites. Il n'est pas question d'un bus circulant toutes les 30 minutes, mais toutes les 5 minutes dans chaque sens. Il n'est pas non plus question de quelques vélos puisque les politiques publiques encouragent ce mode de déplacement. L'équilibre entre bus et vélos est donc des plus précaires sur cet axe pour envisager une cohabitation durable ».

Et autres contributions suivantes évoquant la gestion non sécuritaire des cyclistes : @362 / @373 / @375 / C 271 / @442 // R84 / R99 / E101 / E172.

Par ailleurs plusieurs contributeurs évoquent la **croissance significative du vélo**, y compris **vélo à assistance électrique et trottinettes** dont les vitesses et caractéristiques justifieraient un traitement différencié.

Enfin plusieurs contributeurs rappellent les **évolutions réglementaires** en faveur des mobilités dites douces à l'échelle nationale mais aussi les engagements du « **Plan Urgence Vélo et Plan Mobilité** » de Bordeaux Métropole.

C467 « Le projet basé sur des données de 2015 ne tient pas compte d'évolutions importantes concernant la croissance significative des vélos qui tend à minima à se maintenir et la nouvelle réglementation d'aménagement des collectivités locales (art. 16 loi LOM du 24 dec 2019 modifiant l'art. L228-2 du Code de l'Environnement). [...] sa cohérence avec la mise en place par Bordeaux Métropole du Plan Urgence Vélo et Plan Mobilité ».

@293 « Il est illusoire d'imaginer qu'il soit possible de mélanger 3 types de circulations (véhicules individuels, bus et vélos), dont le principe est fondamentalement contraire aux règles de sécurité routière élémentaires. Les vélos seraient en conflit avec les rames de BHNS tous les 900 mètres (fréquence 3 mn si 35 000 pax/jour). Ceci n'est pas acceptable réglementairement. Le projet de BHNS doit s'accompagner d'un audit de sécurité routière au stade de l'étude de faisabilité ou DUP (décret n°2011-262 du 11 mars 2011). Le dossier de DUP n'en comporte pas. Cet audit détaillé de l'état existant et ensuite du projet doit figurer au dossier de DUP ».

@111 « Voies de circulation à haut niveau de danger pour les cyclistes. Ce projet de BHNS ne prend absolument pas compte des mobilités douces. Il serait fort regrettable que les travaux d'infrastructures routières qui seront réalisées soient pris en compte et considérés comment faisant partie du grand plan vélo de Bordeaux Métropole ».

➤ **A l'égard des piétons et des personnes sensibles (jeunes enfants, personnes âgées, handicapées) et notamment en lien avec des établissements d'intérêts :**

La proximité des **établissements scolaires est fréquemment citée** (circulation et traversée des écoliers, stationnement devant lycées des étudiants) mais aussi des **bâtiments recevant des personnes à mobilité réduite**.

Là aussi les inquiétudes sont **augmentées par rapport aux dimensions imposantes du BHNS** (longueur, poids) et la **hausse des fréquences** de passage.

@281 FCPE ALBERT BARRAUD Pour le compte de l'association de parents d'élèves FCPE de l'école Albert Barraud, « entre l'école maternelle Paix et l'école Albert Barraud en particulier au croisement rue Capdeville et rue Albert Barraud. Des enfants et parents sont à vélo ou traversent à pied à ce carrefour extrêmement dangereux. Aussi, nous souhaitons que les aménagements sécurisent la traversée piétonne au croisement et in fine que les écoles soient concertées sur les aménagements dans un souci de sécurisation du parcours des enfants aux abords de l'école Albert Barraud dans le cadre du parcours des familles entre l'école Paix et Albert Barraud ».

R80 Par la président de l'association des Parents d'élèves de St Médard demande un « ralentisseur avenue Montaigne devant l'école Montaigne pour la mise en sécurité des enfants ».

@31 et (lycée Camille Julian) « J'ai du mal à imaginer la cohabitation de 474 bus par jour avec des lycéens qui sont en permanence stationnés devant leur lycée, ainsi que des piétons et des vélos. Les accidents sont déjà réguliers sur cet axe et je suis très effrayée à l'idée que la situation va empirer si ce projet de BHNS voit le jour ». E107 « Je vous alerte du fait de la DANGEROUSITE de faire passer un engin pareil devant le lycée Camille Jullian qui abrite de nombreux étudiants ».

E20 « rue Barbey jusqu'à la gare, les trottoirs sont très étroits. Beaucoup de familles et de jeunes empruntent cet axe (écoles Barbey et Meunier, lycée Eiffel, collège Aliénor d'Aquitaine) et sont souvent frôlés par les bus. Les trottoirs sont quasiment inaccessibles pour des personnes à mobilité réduite ou des parents avec des poussettes ».

Mais aussi contributions suivantes : @13 / @88 / @ 363 / @446 / R479 / @328 / E347

Des zones sont **régulièrement identifiées comme à risque** du fait de la **réduction des trottoirs** sur les secteurs de rue de Colmar, Ernest Bersot, Henry Deffes, rue Capdeville, Croix Blanche, Saint Seurin, Grand Lebrun, Renaissance, Aristide Briand ... et amènent une forte **remise en question du projet BHNS**.

E110 / E125 / R 234 / @360 / @ 398 / @399 (rue Colmar) E91 « alerte sur la réduction des trottoirs lors de la mise en stationnement bilatérale de la rue. Quid des poussettes d'enfants ou même des piétons ? Sans parler d'un éventuel fauteuil de personne handicapée ».

E73 / E75 (Ernest Bersot) Regrette la perte de sécurité au profit d'une augmentation du « nombre de places de stationnement, en conséquence indirecte de ce projet, est inacceptable »

@416 / @227 (rue Henry Deffès) opposition à la création d'un stationnement bilatéral. « Réduire encore les trottoirs ne ferait qu'accroître la dangerosité de circulation des piétons compte tenu des obstacles existants ».

R466 / @ 326 / E343 / @401 / R470 / @222 / @95 / (Saint Seurin / Capdeville / Croix Blanche) « Le tracé du BHNS actuel dans cette zone fait apparaître une zone dangereuse de cohabitation avec BHNS, voiture / véhicules motorisés et vélos, induisant même la mise en place d'un alternat spécifique rue Capdeville, les BHNS n'ayant la place de se croiser. Cette cohabitation fait apparaître une prise de risque importante pour les vélos ne disposant pas d'une voie dédiée et sécurisée ».

@402 (grand lebrun)

@212 (rue de la Renaissance)

@147 (cours Aristide Briand)

@319 (avenue Charles de Gaulle), R465...

Avec une contribution globale de l'Association Bordeaux à cœur @318 sur les « problèmes de sécurité et de fiabilité en raison entre autres de la cohabitation avec les vélos.

- Pas d'amélioration des conditions de circulation des cyclistes contrairement à ce qui est affirmé dans le dossier, alors même qu'on assiste à un fort développement de l'usage du vélo. Insécurité et nuisances, rien n'est prévu en milieu très urbain intra-boulevards alors que ce projet BHNS est lourd et que la sécurité prévaut. La cohabitation des vélos avec de longs BHNS ne sera pas sécuritaire.

-en cas d'aléas de circulation, si 2 BHNS sont l'un derrière l'autre, comment stocker 36 ou 48 m de longueur cumulée de BHNS dans un quartier historique comprenant plusieurs équipements scolaires (maternelles et primaires) et crèches de part et d'autre de la rue donc sur le trajet quotidien des enfants ?

- quid des nombreuses interactions avec les autres rues sur la longue et sinueuse rue Capdeville : aucune visibilité par endroit. Quelle cohabitation sécuritaire entre un automobiliste souhaitant s'engager ou traverser sur la rue empruntée par le BHNS et ce type de matériel roulant qui arrivera avec 18 à 24 m de long à une fréquence élevée ?

- sur un site propre mutualisé, la largeur totale du site doit se situer à 4,50 m minimum. Si la largeur n'est pas suffisante, le BHNS risque d'être derrière des vélos sans possibilité d'effectuer de dépassement sécuritaire = risques réels et niveau de service du BHNS très pénalisé. Or dans le centre-ville l'étude socio-économique (page 76) indique bien que les voies cyclables seront réduites à 3,20 m ou 3 mètres.

- comment feront livreurs, professionnels de santé, véhicules d'urgence ? Le paramétrage sera compliqué et fragile.

Enfin certains contributeurs adressent des **propositions détaillées au maître d'ouvrage** à l'image de la contribution :

@153 Propose de créer des « cheminements piétons sécurisés entre les arrêts de bus/tram (Station Victoire, Grand Louis, Mériadeck avec tram A, Gare) et de vraies pistes cyclables sécurisées, non-partagées avec le BHNS cours de la Mame ».

Question au Maître d'Ouvrage :

Par rapport aux nombreuses réserves concernant les « pistes cyclables » quelles propositions peuvent être réalisées par le maître d'ouvrage ?

L'étude d'un tracé avec piste cyclable sécurisée a-t-elle été réalisée ? Quelles sont les alternatives possibles ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Question au Maître d'Ouvrage :

Quelles mises en corrélation ou évolutions sont imaginées suite au « Plan d'urgence Vélo » de Bordeaux Métropole et au renforcement de la réglementation en faveur des mobilités douces ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Question au Maître d'Ouvrage :

Quelles solutions ou alternatives sont envisagées pour renforcer la sécurisation des secteurs « à risque » cités par les contributeurs ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Question au Maître d'Ouvrage :

Un contributeur évoque que le décret n°2011-262 du 11 mars 2011 impose la mise en place d'audit de sécurité pour les projets d'infrastructure majeurs. Cette étude est manquante dans le dossier de DUP » ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Question au Maître d'Ouvrage :

Quelles règles de sécurité routière sont associées aux voies réservées au BHNS ? Par exemple lorsque qu'une voie en site propre est présente de façon centrale, les riverains ont-ils la possibilité de la traverser pour les entrées/sorties de leurs propriétés privées ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

1.8 Economie - Coût :

98 contributions ont été identifiées (22 Favorables - 63 Neutres Défavorables – 5 Neutres - 8 non définies). Elles représentent 11,57 % des observations totales.

Références :

E7, E9, @21, @22, R76 (AUB-B-1), @33, @34, R43 (BCAU-A-1), @40, @42, R84 (BCAU-B-1), @44, @48, @51, @55, @60, E63, E65, @66, @69, R83 (MED-B-3), @90, @93, @102, E112, E113, R161 (BCAU-B), E118, E119, @124, @126, E131, @145, @147, @149, @160, @162, @165, @167, R218 (BCAU-B-7), @185, @186, E193, @200, @201, @206, @208, @209, @221, @222, @226, @237, E239, @246, @253, @257, R465 (BCM-B), @291, @292, @293, R341 (AUB-B-21), R343 (MED-B-11), R479 (BCM-B), @315, E318, E322, R463 (BCM-B), @352, @355, E361, @362, @363, @364, R476 (AUB-B-26), E368, E370, @373, E392, E397, @401, @405, @407, @409, @412, @415, @417, @420, @431, @432, @434, @437, @440, @443, E446, @456, @457, E461

Synthèse des contributions :

Sur le coût du projet :

Plus du tiers des contributeurs affirment que le **coût du projet est trop élevé et ce sans présenter de véritables argumentations**. Les qualificatifs utilisés sont le plus souvent : pharaonique, ruineux, colossal, exorbitant, consternant. L'inutilité du projet et le gâchis d'argent public sont assez souvent avancés.

Les **extraits de contributions** qui suivent illustrent le propos, et sont souvent associées à des **avis défavorables** :

E7 : Un coût exorbitant et un rapport coût/bénéfice négatif.

R84 Qualifie le projet d'aberrant, coûteux, au tracé contestable et non sécuritaire (voie cyclable non isolée).

@51 Défavorable au BHNS qualifié de sans intérêt et coûteux.

E63 Remet en question le coût annoncé du projet et regrette son maintien par rapport à la conjoncture actuelle.

@93 Fortement défavorable au BHNS aux motifs d'un gaspillage d'argent public et de l'absence d'évolution du projet suite aux différentes décisions de justice.

@102 Engager plusieurs millions du contribuable à la réalisation d'un projet d'une autre époque est une hérésie, sans compter les nombreuses nuisances induites.

E131 Réclame l'arrêt du projet aux motifs de son inutilité, de son coût et de son caractère néfaste sur le secteur Capdeville / Meunier / Mandel.

E193 Cette résidente bordelaise est fermement opposée au projet BHNS du fait de son coût.

E246 Opposée à ce projet pour de multiples raisons notamment le coût financier exorbitant.

@315 Ce projet présente un coût faramineux. Maintenir ce projet pharaonique dans un temps d'austérité et de crise économique majeure débutante apparaît complètement ABERRANT.

@355 Remet en question le projet en raison de son coût en contexte de crise.

E446/ Fermement défavorable pour les motifs suivants :

- *Inutilité (par rapport aux transports existants et aux besoins de la population),*
- *Coût financier colossal et importance des travaux.*

Alors que d'autres contributeurs soulignent le coût du projet BHNS comme **un atout** :

- *Les « gains de temps et d'argent » pour les usagers @126 / E405 Favorable au BHNS permettant de désenclaver Caudéran, avec un accès direct à Bordeaux centre pour les habitants du Haillan. le **coût optimisé du BHNS par rapport au tram** : @1 rapport kilomètre de tram, @34 « coût bien inférieur au TRAMWAY », @60 « très favorable » au BHNS dont il avance les atouts : flexibilité, fiabilité, coût limité, possibilité de contournement et de remplacement de véhicules, maintenance de voirie plus limitée, @206, Ce conseiller municipal de Saint-Aubin de Médoc confirme la nécessité du BHNS pour les habitants concernés par le tracé pour les apports suivants : 100% électrique, moins coûteux que le tram.@352, @405... @401 Solution plus économique et plus rapide à réaliser qu'une ligne de tram. / E69 Avis très favorable dont il souhaite appuyer les points du projet à conserver : fréquence de passage à 5min (absolument nécessaire), rapidité (grâce à l'équilibre des arrêts conservés et supprimés), le confort (en comparaison aux défauts de la liane 3 actuelle). Il insiste sur les atouts du BHNS (écologique, terminus gare St Jean, gain de temps) pour un coût moindre que le tram qui est non pertinent extra rocade).*

Même si certaines contributions invitent à être plus **précautionneux dans la comparaison du coût projet BHNS par rapport à une solution tram** comme régulièrement évoqué dans le dossier. Cette estimation doit notamment intégrer dans sa comparaison, la **capacité usagers, mais aussi les autres coûts d'exploitation, de maintenance...**

@417 Attention aux comparaisons de coût avec un tramway : ces coûts doivent prendre en compte la capacité (300 usagers pour un tramway, 150 au grand maximum pour un bus de 18m dont une partie de l'espace est occupée par les batteries), les maintenances préventives (changement de batteries pour le bus électrique toutes les 5 à 10 années), les durées de vie (40 années pour un tramway, 20 années pour un bus électrique). Au final, la différence de coûts n'est pas si substantielle et demanderait une étude

approfondie sur les coûts d'exploitation sur 40, voire 70 années des tramways, trolleys IMC et bus électriques. Ainsi, si le BHNS coûte beaucoup moins cher que le tramway, c'est parce qu'il est en site propre sur 25% uniquement de son parcours dans chaque sens. [...] En revanche, les coûts des bus électriques et des batteries seront bien plus chers que les tramways et seront difficilement maîtrisables à l'avenir. Pas de doutes également que les coûts d'exploitation des bus électriques seront beaucoup plus chers que pour les tramways. Ce qui était considéré comme réaliste et bas-coûts avec un budget initial de 84M€, révisé à 104.6M€ en 2015 ne le devient plus aujourd'hui avec un budget d'au minimum 154,6M€. @355 Si le Tram est plus cher à l'investissement, un BHNS est plus coûteux à l'exploitation que ne l'est un Tram. Donc, attention aux données chiffrées des coûts de l'enquête publique qui ne se basent que sur un « standard » de coût à 6 millions d'€/km qui ne représente que de l'investissement,

Un contributeur amène à porter une attention particulière au **coût final du ticket pour les usagers** pour s'assurer de l'attractivité des transports en commun et du BHNS par rapport à la solution voiture personnelle, notamment dans le cas de familles :

@160 Enfin, la question du tarif sera à détailler également. Par exemple, nous nous sommes récemment rendus au musée d'histoire naturelle (proche jardin public de Bordeaux), le trajet aller-retour nous aurait coûté 13,6 euros pour une famille de 4 si nous avons pris un bus depuis Hastignan ! Nous avons finalement préféré rejoindre Bordeaux en voiture face à un tel tarif dissuasif...

Enfin un grand nombre de contributions évoquent des **sources d'optimisation** du coût projet BHNS : de **l'amélioration des lignes existantes, au rabattage sur le tram D, à la création de ligne BHNS sur des portions réduites ou retravaillées** :

@96 « Améliorons la liane 3, remettons le 16 en place (Caudéran/ Gare St Jean) et tout le monde sera content ». @165 Je suis sur le tracé et vois les bus toute la journée...ils ne sont pleins que le matin 8h et à 17h30. Doublez leurs rotations et donc soyez économes !!

E7 des solutions de rabattage par bus classiques vers la ligne D du tram seraient sans doute beaucoup plus efficaces et moins coûteuses.

@431 « Il s'articule autour d'une ligne BHNS Saint-Aubin rejoignant le terminus de Cantinolle du tram D. Cette solution offrirait à un même nombre d'usagers, pour un coût très inférieur, un accès rapide au centre de Bordeaux (Tram D direct jusqu'à la gare Saint-Jean). Une simple augmentation de la cadence des trams permettrait d'absorber le surplus de voyageurs ».

@363, @34 (Collectif Jalles Transport) @33 « rocade de BHNS au lieu d'une ceinture automobile ou tram c'est beaucoup moins cher » E63, @48, @55, E118, @362...

Enfin comme cité dans la thématique « matériel roulant – électrique », plusieurs contributeurs sollicitent un **budget plus précis et détaillé concernant l'investissement des bus mais aussi concernant leur exploitation et maintenance** :

@409 « Il a été prévu une enveloppe de 150 millions d'euros pour ce bus, peut-on avoir la ventilation comptable de cette somme et les frais de fonctionnement (recharge des batteries, personnel et autres) sont-ils inclus dans cette somme » ?

Question au Maître d'Ouvrage :

Le coût de l'électrification du projet (matériel roulant) représentant environ un tiers du coût global est susceptible d'évoluer à l'issue du dialogue compétitif actuellement en cours. Y a-t-il aujourd'hui lieu de craindre une augmentation importante de ce coût ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Sur l'économie

Certains affirment que le coût du projet est élevé par rapport **aux évolutions** notamment création du tram D, conjoncture liée au covid-19 et à ses éventuelles nouvelles tendances de mobilité. Les **études économiques** du projet font également l'objet de plusieurs interrogations :

@66 Défavorable pour plusieurs motifs : le coût par rapport à la crise et à la faiblesse des gains projets ; les nuisances engendrées (vibrations sur maisons, impact petits commerces). Il propose en remplacement le raccordement au tram D.

E239 devrait transporter 50000 voyageurs /jour, chiffre est très surévalué.

R463 : Rien ne justifie ce projet : ce BHNS fait doublon avec le tram D.

R417 Remise en cause de la VAN SE (p24,25,26 de la contribution) s'opposant à l'utilité publique du projet.

« Ce qui se justifiait en 2015, à savoir une Liane 3+ améliorée avec terminal à la gare Saint Jean pour un coût faible de 84M€ révisé à 104.6M€ et avec 25 bus Van Hool Exquicity 24, ne se justifie pas avec une explosion des coûts à 154,6M€, certainement plus proche de 200M€ en raison des nombreuses incertitudes sur le matériel roulant et une diminution de la qualité du service avec 40 bus électriques de 18m. On se retrouve ainsi d'une solution bas-coûts à une solution chère au budget qui risque d'être non maîtrisé et avec des bus électriques qui apporteront un service inférieur à celui produit actuellement par la Liane 3+.

Dans le document 4, les coûts d'investissement sont très bien explicités à 154,6M€ et comprennent une somme de 48.1M€ correspondant au matériel. Cependant, une valeur de 0€ est associée à "l'alimentation en énergie de traction". Ainsi, ces coûts d'investissement comprennent bien le matériel roulant, mais sans les infrastructures telles que les systèmes de biberonnage, les stations de recharge aux terminaux ou en dépôts, les LAC. Difficile dans ces conditions de faire fonctionner les bus électriques !

Pourtant, dans le Document 2, ces 154.6M€ comprennent bien les "dispositifs de charge associés sur la ligne et au dépôt".

Dans la réponse à l'Autorité Environnementale, c'est cette fois-ci une somme de 221M€ qui correspond à la solution des bus électriques.

Au final, le calcul de la VAN-SE intègre une somme de 222.6M€ pour "investissement y compris renouvellement". Que comprend exactement l'investissement et qu'intègre-t-il de différent des Page 24/35

Question au Maître d'Ouvrage :

Afin d'être pertinente, l'analyse des coûts doit prendre en compte :

- Le coût d'investissement
- Les coûts d'exploitation et de régénération sur le long terme (reprise de la couche de roulement à cause de l'orniérage pour les systèmes sur pneus)
- Intégrer la vie des matériels roulants,
- Isoler la partie "transports" des TCSP des réaménagements urbains de façade à façade qui sont indépendants du choix du système de TCSP,
- S'ingérer dans un véritable calcul économique sur le long terme.

Tous ces paramètres n'ont pas, semble-t-il, été pris en compte. Une analyse supplémentaire a-elle-été réalisée et/ou des informations complémentaires peuvent-elles être communiquées ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Questions au Maître D'Ouvrage :

L'association Bordeaux à cœur précise que des coûts différents sont annoncés dans le dossier de présentation ;
- Coût du projet lu le 18 octobre 2020, page 95 de la pièce F : 154,6 Millions d'Euros.
- Coût du projet lu le 18 octobre 2020, page 36 de la pièce Jbis (il s'agit de la réponse de Bordeaux Métropole à l'Autorité environnementale tenant compte de l'option électrique) : 221 millions d'Euro.
Bordeaux-Métropole peut-elle apporter des éléments pour la compréhension du public.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

1.9 Autres :

Cette thématique a regroupé un total de 144 contributions (75 Favorables - 50 Défavorables – 4 Neutres – 15 non définies). Elles représentent 17 % des observations totales.

Références :

@17, @23, @26, @29, R80 (MED-B-1), @35, R77 (AUB-B-2), @38, @53, @54, @60, E62, @72, @74, E75, E86, @89, R180 (AUB-B-7), @97, @98, @102, E113, E117, R182 (AUB-B-9), R178 (MED-B-6), R176 (MED-B-4), E119, @128, E129, E131, @133, E134, @135, @136, R265 (HAI-B), @143, @145, @148, @151, @152, @158, R215 (BCAU-B-4), @163, @168, @171, @175, R313 (MED-B-10), R219 (BCAU-A-8), R217 (BCAU-B-6), R244 (BCAU-B-8), @184, @185, @188, @195, @198, @201, @214, @220, @221, @226, @229, @230, R471 (BCM-B), @238, @247, @256, @260, @262, @263, @264, @269, @273, @274, @277, @278, @282, @283, @285, C467, R472 (AUB-B-22), C314, @287, @288, @291, E295, E297, E298, @301, @305, R336 (AUB-B-16), R338 (AUB-B-18), R330 (AUB-B-11), R343 (MED-B-11), R333 (AUB-B-13), R339 (AUB-B-19), R332 (AUB-B-12), R337 (AUB-B-17), R329 (AUB-B-10), R340 (AUB-B-20), R335 (AUB-B-15), @317, E318, E320, @321, @327, E331, @346, E348, @349, @355, E358, @359, E361, @364, R475 (AUB-B-25), R474 (AUB-B-24), @367, @369, E370, @373, @378, @381, @384, @387, @395, @406, @409, @412, @414, @417, @420, @421, @425, @427, @428, @434, @436, @440, @443, E447, @448, @453, E462

Synthèse des contributions :

Durée des travaux :

L'ampleur et la durée des travaux inquiètent les résidents situés le long du tracé. Les déplacements, le stationnement, le bruit, la qualité de l'air, le patrimoine bâti sont autant d'inquiétudes pour lesquelles la population souhaite avoir des explications précises.

Les commerçants quant à eux s'alarment pour la fréquentation car le chiffre d'affaire sera très certainement mis à rude épreuve pendant la période du chantier.

Question au Maître d'Ouvrage :

Pour en limiter les impacts des mesures spécifiques sont-elles envisagées pendant les travaux ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Question au Maître d'Ouvrage :

Quels accompagnements financiers sont prévus pour les commerces et services touchés par les travaux afin de compenser les pertes éventuelles de chiffres d'affaire ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Multimodalité :

Il ressort de cette consultation que des **connexions avec le futur métropolitain sont implorées**.

De nombreuses remarques sont liées à la stratégie des déplacements au sein de la Métropole Bordelaise et une réelle inquiétude est constatée. Si toutes ne sont pas directement liées à l'objet de l'enquête, la commission a malgré tout souhaité les énumérer afin de retranscrire au mieux les propositions du public et des associations.

Les principales sont dénombrées ci-dessous :

De nombreuses propositions sur les tracés en circulaire ou radial :

La viabilité et l'intérêt du BHNS repose en grande partie sur le report modal qui est prévu entre automobilistes et ceux qui emprunteront le BHNS. Or, le principal atout que pourrait proposer le BHNS pour favoriser ce report modal est le temps de trajet pour les automobilistes, dans un sens ou dans l'autre.

Pourquoi ne pas créer :

- *Un pôle d'échange multimodal (Bus régionaux, P+R, V3) Station St-Aubin–Villepreux,*
- *Des connexions efficaces bus - tram entre St Médard et les zones d'emploi de Le Haillan et Mérignac*
- *Au vu du trafic important et croissant sur l'axe St Aubin/St Médard vers Mérignac une desserte depuis St Aubin/St Médard vers la zone d'activités de Mérignac - son aéroport et son bassin d'emplois en croissance.*
- *Des boucles de bus périphériques, autour de la Métropole de Bordeaux, en site propre, connectées aux lignes en étoile existantes sans avoir à passer par le centre-ville,*
- *De nombreuses connexions avec les **autres moyens de transport**. Quartier de Caudéran par exemple : un responsable d'association indique qu'une seule correspondance avec le futur RER étant envisageable, le pont de l'avenue de Lattre de Tassigny est l'unique emplacement réaliste qui s'impose.*
- *Des liaisons directes entre les gares de Blanquefort et St Jean, et gare St Jean et aéroport*
- *Pourquoi ne pas et créer aux endroits de transfert des parkings pour accueillir des voitures et rabattre la circulation des bus sur le tram.*
- *Au-delà d'une amélioration d'une ligne existante, il est proposé de renforcer la transversalité (exemple de **Blanquefort à Pessac**) car très peu de solutions acceptables en termes de durée sont proposées à ce jour,*
- *N'y a-t-il pas des gares de proches banlieues qui pourraient desservir la gare St Jean ? La gare de Caudéran par exemple en prévoyant des fréquences dignes d'une desserte de banlieue !*

Question au Maître d'Ouvrage :

De futures connexions avec le réseau ferroviaire ont-elles été étudiées ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Christian Marchais

Daniel Leclerc

Eva Mondini