

VU pour être annexé à l'arrêté
préfectoral du 02 AOUT 2017
Le Préfet,

EXPOSE DES MOTIFS ET CONSIDERATIONS

JUSTIFIANT LE CARACTERE D'UTILITE PUBLIQUE

DES TRAVAUX DE REALISATION DU BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE

Pierre DARTOUT Liaison Bordeaux gare Saint-Jean / Saint-Aubin de Médoc

Le présent document constitue l'exposé des motifs prévu par le dernier alinéa de l'article L122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui précise que « l'acte déclarant l'utilité publique de l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique ».

À cet égard, il reprend, pour l'essentiel, les éléments figurant dans le dossier soumis à enquête publique, dans l'étude d'impact et dans les conclusions de la commission d'enquête et expose brièvement les modifications retenues suite aux propositions et contre propositions exprimées, lors de l'enquête publique, par le public et la commission d'enquête.

Il peut être pris connaissance de ces documents auprès de la Direction départementale des Territoires et de la Mer de la Gironde – Service des Procédures environnementales (Cité administrative – 2 rue Jules Ferry 33090 Bordeaux Cedex) ou auprès de Bordeaux Métropole (Direction des Infrastructures et des Déplacements – Direction générale de la Mobilité – Immeuble Laure Gatet – 39-41 cours du Maréchal Juin – 33000 Bordeaux)

1- Présentation succincte du projet de réalisation de la liaison Bordeaux gare Saint-Jean / Saint-Aubin de Médoc en BHNS

Le projet consiste en l'aménagement d'environ 21 km de tracé sur des voiries existantes et en particulier sur les routes actuellement empruntées par la ligne de bus Lianes 3+, de voies en site propre, de carrefours, de stations équipées notamment de bornes de vente de billets afin de permettre la circulation, à une vitesse moyenne estimée de 20 km/h, du bus à haut niveau de service reliant Saint-Aubin de Médoc à Bordeaux Gare Saint-Jean. L'opération se situe sur le territoire des communes de Bordeaux, Eysines, Mérignac, Le Haillan, Saint-Médard-en-Jalles, Le Taillan Médoc et Saint-Aubin de Médoc.

L'opération comprend également la réalisation de deux parkings relais à Saint-Aubin de Médoc et au Haillan ainsi que de pistes cyclables le long du parcours.

Le mode de transport dit « Bus à Haut niveau de service » repose sur l'articulation de trois composantes que sont l'infrastructure (plate-forme, station..), le matériel roulant, le niveau de l'offre de service et des conditions d'exploitation (modalités de circulation, systèmes d'aide à l'exploitation, info voyageurs...).

Les objectifs fixés par Bordeaux Métropole, maître d'ouvrage, sont :

1. de **développer un niveau de service élevé** de l'offre de transport en commun (recherche de la meilleure vitesse commerciale possible, amélioration de la fréquence, développement des services rendus aux usagers,...) ainsi qu'une attractivité au travers d'une **image qualitative** du mode de transport (matériel roulant, insertion urbaine des stations...).
2. d'assurer une **desserte satisfaisante du bassin socio-économique** du Haillan et de Saint-Médard-en-Jalles, **des pôles d'habitations** en voie de développement et des **quartiers et centres-villes** traversés, en proposant une **offre capacitaire de transport évolutive**.

3. **d'augmenter la mobilité multimodale** du quadrant nord-ouest vers Saint-Aubin de Médoc en connectant la future ligne avec le réseau de transport du centre-ville de Bordeaux, et de créer une offre préfigurant aussi la liaison directe avec les pôles de développement urbain et grands équipements au-delà de la gare Saint-Jean.
4. **de présenter une efficacité économique élevée**, en privilégiant des aménagements de voirie fonctionnels et en ciblant l'agencement des espaces publics sur les territoires à enjeux. L'objectif est d'aboutir à un coût global optimisé, compatible avec les capacités budgétaires de Bordeaux Métropole.

Au regard des études effectuées, le maître d'ouvrage a prévu une enveloppe d'opération de 104,6M € HT (valeurs 2016).

2 - L'apport du public et des services au projet

a. La mise en place de la concertation publique

Par délibération n°2015/0251 du 29 mai 2015, le Conseil de Bordeaux Métropole a lancé une concertation publique au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme, sur le projet de réalisation d'une liaison en Bus à haut niveau de service (BHNS) de Bordeaux gare Saint-Jean à Saint-Aubin de Médoc.

Cette concertation, qui s'est déroulée du 8 juin au 25 septembre 2015, a fait l'objet d'une quarantaine de réunions publiques et d'échanges avec les personnes ou entités intéressées par ce projet.

Par délibération n°2016-104 du 25 mars 2016, le Conseil de Bordeaux Métropole a tiré le bilan de cette consultation et validé l'opportunité de rechercher l'augmentation et l'amélioration de l'offre de transport en commun sur cet axe, tant par l'optimisation du temps de transport que par la régularité et le niveau de service sur l'itinéraire. L'importance d'améliorer l'offre de déplacements à pied et à vélo sur l'ensemble de l'itinéraire a également été relevée.

Un important travail, en lien avec les communes, a été nécessaire pour affiner le projet et répondre à l'ensemble des interrogations suscitées.

b. L'avis de l'autorité environnementale

Les études réalisées ont permis de cerner les impacts environnementaux du projet. Dans son avis du 13 février 2017, le Préfet de la Région Nouvelle Aquitaine en tant qu'autorité environnementale a jugé que l'étude d'impact présentée permettait de bien identifier les enjeux du territoire, les impacts potentiels du projet sur l'environnement et les mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire et compenser ces impacts. A également été relevée la finalité positive du projet vis-à-vis de l'environnement. Le maître d'ouvrage a apporté des compléments d'information sur les différentes observations formulées par l'autorité environnementale, compléments joints au dossier soumis au public.

c. Résultats de l'enquête publique et avis de la commission d'enquête

Sur la base des études préliminaires, le Conseil de Bordeaux Métropole a décidé, par délibération n°2016-594 du 21 octobre 2016, de solliciter du Préfet de la Gironde l'engagement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet. Celle-ci a été organisée, par arrêté préfectoral du 9 mars 2017, du 3 avril au 5 mai 2017.

Durant cette consultation, le dossier a été mis à la disposition du public en mairies de Bordeaux (à la cité municipale de Bordeaux), Bordeaux Sud, Bordeaux Caudéran, Eysines, Mérignac, Le Haillan, Saint-Médard-en-Jalles, Le Taillan Médoc et Saint-Aubin de Médoc.

Les neuf registres d'enquête mis à la disposition du public pour recueillir ses observations font état de 221 observations et propositions écrites dont 65 avis favorables, 93 avis défavorables et 53 interventions qui ne formulent pas d'avis global sur le projet.

La commission d'enquête, dans son rapport d'enquête, indique que plus de 300 personnes et quatorze associations ont été accueillies durant les 21 permanences tenues dans les 9 lieux précités.

Les observations émises par le public concernent principalement :

- la circulation et la sécurité routières,
- le stationnement des véhicules,
- l'environnement et le cadre de vie,
- les aspects économiques du projet,
- le choix de l'itinéraire et l'aménagement de la ligne.

Les Conseils Municipaux de Bordeaux, de Saint-Médard-en-Jalles, du Haillan, de Saint-Aubin de Médoc ont émis un avis favorable au projet, les autres communes n'ayant pas délibéré. La Maire d'Eysines a remis une note très favorable au projet.

A l'issue de l'enquête, la commission a sollicité une réponse du maître d'ouvrage sur la base d'un procès verbal de synthèse des observations remis le 16 mai 2017. Au final, et à l'appui du mémoire en réponse de Bordeaux Métropole, il ressort des conclusions établies le 10 juin 2017 que la commission d'enquête a formulé un avis favorable à la déclaration d'utilité publique assorti de deux réserves :

- o « dans le prolongement de l'enquête publique, Bordeaux Métropole doit s'engager à poursuivre un processus de concertation active tant avec les particuliers qu'avec les associations afin que soient recherchées les solutions les plus adéquates aux difficultés d'ordre technique restant encore à aplanir et que soient poursuivies voire intensifiées les opérations de communication destinées à apaiser les éventuelles tensions »
- o « en complément du projet soumis à l'enquête et compte tenu de leur caractère urbanisé, Bordeaux Métropole devra engager une étude technique et financière concernant la possibilité d'extension de la ligne du BHNS vers les quartiers ouest de Saint-Médard-en-Jalles ».

Tout d'abord, la commission pointe les avantages du projet, notamment :

- l'utilité du projet à une nombreuse population tant actuelle que future,
- son insertion dans une stratégie globale de mobilité sur la métropole bordelaise,
- son respect de l'environnement et du patrimoine,
- son enveloppe budgétaire raisonnable,
- ses mesures évolutives favorables.

En revanche, la commission souligne certains impacts négatifs du projet : « Un projet qui suscite des critiques et des inquiétudes... »

La commission a en effet enregistré un nombre important d'avis défavorables portant essentiellement sur la sécurité et la circulation routière, la diminution du potentiel de

stationnement et la dégradation du cadre de vie ». « ...Majoritairement exprimées par une part de la population qui ne considère pas avoir un besoin réel du BHNS... »

3- Prise en compte des résultats de l'enquête publique et des remarques de la commission d'enquête par le maître d'ouvrage :

Le rapport de la commission d'enquête note qu'exception faite des observations défavorables formulées par les habitants de Mérignac sur la suppression envisagée de la station de lavage du Grand Louis « *force est de constater que la grande majorité des critiques émanent de Bordeaux* ». Concernant ces dernières, le maître d'ouvrage souligne, comme il est habituel sur ce type de grands projets, que les nombreux bénéficiaires de cette opération n'ont pas jugé utile de s'exprimer. Ceci permet de relativiser le nombre des avis négatifs, ce qui n'empêche pas Bordeaux Métropole de prendre en compte toutes les critiques et inquiétudes émises. Elles feront l'objet d'une concertation active conformément à l'engagement pris dans la déclaration de projet du 7 juillet 2017.

a- s'agissant du cas spécifique de la station de lavage du Grand Louis,

Bordeaux Métropole acte le fait que malgré l'avis défavorable de 20 contributions à sa suppression, l'acquisition est bien considérée comme nécessaire par la commission d'enquête publique dans son rapport. En effet, elle permet la création d'un giratoire permettant de fluidifier la circulation du BHNS.

b- s'agissant des quartiers Croix Blanche, Capdeville et Saint Seurin,

De nombreuses oppositions « *émanent...des secteurs des rues de la Croix Blanche, Capdeville et de la basilique Saint Seurin, qu'elles soient exprimées à titre individuel ou associatif (Bordeaux à cœur). Or ces quartiers d'une part se trouvent à proximité immédiate de l'hyper centre bordelais et d'autre part sont très bien desservis par les lignes existantes de transport en commun...- ...Et qui s'oppose, de manière au demeurant parfois fondée, au changement de ses habitudes notamment en matière de circulation et de stationnement, et exprime ses craintes sur sa qualité de vie et les incidences du projet sur ses habitations...* ».

Le rapport de la commission d'enquête indique qu'il est en effet d'évidence que le futur passage du BHNS dans le secteur de la basilique Saint-Seurin changera de manière substantielle les habitudes des résidents avec des modifications importantes du plan de circulation routière et une intensification du trafic dans des rues jusqu'alors considérées comme « *calmes* ».

En outre, la suppression de nombreuses places de stationnement dans un secteur déjà encombré nécessitera de la part des habitants une importante modification de ses habitudes tant en ce qui concerne le nombre de véhicules par foyer que l'éloignement du lieu de leur stationnement par rapport au domicile. De plus et peut-être surtout, les riverains du tracé considèrent qu'il ne leur sera plus possible d'approcher de leur domicile pour effectuer certains actes de la vie courante (déchargement des courses, travaux...), cette situation pouvant devenir préoccupante dans certains cas particuliers (personnes âgées ou invalides, très jeunes enfants...).

Enfin de nombreux opposants au projet, riverains du tracé BHNS, expriment leur crainte quant à la dégradation de leurs habitations par le passage d'engins plus lourds que les

actuels autobus, qui occasionnent déjà des vibrations préjudiciables non seulement à la qualité de vie mais encore au bâti des immeubles.

Bordeaux Métropole s'est engagé à conduire une concertation avec les riverains et les associations spécifiques autour du plan de circulation du centre-ville afin d'apaiser les tensions sur ces sujets et d'apporter éventuellement des adaptations au projet.

Bordeaux Métropole renouvelle ses engagements à procéder à un bilan des axes concernés par des risques de vibrations et à faire réaliser des constats avant travaux afin que puissent être effectués, sur demande, des constats contradictoires après mise en service du BHNS.

c- s'agissant des quartiers ouest de Saint-Médard-en-Jalles

Le rapport de la commission d'enquête évoque « *Un projet qui « oublie » les habitants des quartiers Ouest de Saint-Médard-en-Jalles...* », ainsi que les signataires d'une pétition de l'association Jalles Transport (ayant produit à l'enquête une pétition de 7.300 signatures) qui considèrent qu'ils ne sont pas traités à égalité avec ceux de la commune de Saint-Aubin de Médoc puisque le projet entraînera la suppression de la ligne d'autobus Liane 3+ et que ce secteur ne sera alors plus desservi sans rupture de charge.

La commission considère qu'il s'agit là d'un sujet méritant d'être reconsidéré compte tenu du nombre d'habitants des secteurs d'Issac, Hastignan et Cérillan au regard de celui de la commune de Saint-Aubin de Médoc, même si la desserte du lycée Sud Médoc a été prise en compte, sans toutefois remettre en cause l'économie générale du projet. Elle suggère à ce sujet « *Sur la commune de Saint-Médard-en-Jalles, il s'agit pour Bordeaux Métropole de prévoir une desserte la plus satisfaisante, et si possible sans rupture de charge, des quartiers ouest de la commune de Saint-Médard-en-Jalles et, dans le cas contraire, si impossibilité dûment justifiée, de prévoir d'ores et déjà au niveau des études et des financements, une extension de la ligne BHNS sur ces secteurs urbanisés et d'en afficher une programmation réaliste* ».

Bordeaux Métropole précise que la proposition de desserte des quartiers ouest de Saint-Médard-en-Jalles via la Liane 2 améliore le temps de parcours vers le centre de Bordeaux par rapport à la Liane 3+ actuelle : par exemple, le temps de trajet entre Issac et Mériadec passera de 1h12 à 58 minutes. Bordeaux Métropole s'engage toutefois à mener une étude technique et financière sur une amélioration de la desserte de ces quartiers. Cette étude fera l'objet d'un marché spécifique pour lequel une consultation sera lancée avant la fin de l'année 2017.

d- s'agissant des ajustements techniques à apporter au tracé

La commission d'enquête a souligné que la liaison BHNS Bordeaux St Jean/ St Aubin du Médoc telle que présentée dans le dossier d'enquête est « *...Un projet dont les modalités techniques méritent encore d'être affinées...* ». Toutefois, elle a pris acte des évolutions de la position de Bordeaux Métropole exprimées dans le cadre des réponses aux questions contenues dans le procès-verbal de synthèse, notamment sur les points qu'elle considère importants, tels que :

- la configuration à quatre voies de circulation sur le cours Aristide Briand à Bordeaux que le maître d'ouvrage confirme abandonner,
- les études relatives au stationnement dédié aux manutentions sur le cours de la Marne entre le cours Barbey et la rue Peyronnet à Bordeaux que le maître

d'ouvrage Bordeaux Métropole s'engage à poursuivre en collaboration avec l'Etat pour améliorer les capacités,

- les mesures de sécurisation des trottoirs et de réduction de la vitesse de circulation sur la rue du Grand Lebrun à Bordeaux Caudéran que le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre,
- le passage en site propre à double sens de circulation du BHNS sur le giratoire Herriot à Saint-Médard-en-Jalles que le maître d'ouvrage confirme étudier en concertation avec la ville et les commerces,
- le protocole d'évaluation des vibrations sur les immeubles riverains du parcours BHNS dans le cadre duquel le maître d'ouvrage effectuera un bilan des axes exposés aux risques de vibrations et fera réaliser des constats avant travaux afin que puissent être accomplis, sur demande, des constats contradictoires après mise en service du BHNS.

Pourtant « La commission considère que plusieurs points restent à affiner, notamment dans les domaines suivants :

- la sécurité des cyclistes qui partageront la chaussée avec le BHNS sur une part non négligeable du parcours. Elle considère sur ce sujet que la contribution de l'association Vélo Cités et ses propositions ciblées sur l'ensemble du parcours méritent une attention particulière,
- la situation et l'aménagement des accès à la zone commerciale de Saint-Médard-en-Jalles, compte tenu de l'importance des flux de circulation sur ce secteur et de leur incidence tant en matière de fluidité que de sécurité du trafic,
- la circulation sur les voies adjacentes à la rue de La Croix Blanche, la rue Capdeville et la place des Martyrs de la Résistance avec une attention particulière sur la rue de la Benatte dont le sens de circulation pourrait être inversé,
- le stationnement sur le secteur Saint-Seurin, manifestement le plus impacté par le projet ».

et que « si elle est prononcée, la déclaration d'utilité publique relative à ce projet ne doit pas pour autant mettre un terme à la concertation engagée par Bordeaux Métropole préalablement à l'initiation de la présente procédure. En effet, celle-ci doit impérativement se poursuivre voire s'intensifier tant avec les particuliers qui en font la demande que les associations, qui ont pour la plupart formulé des propositions à caractère technique méritant d'être prises en compte et analysées par Bordeaux Métropole. »

Plus spécifiquement, la commission a demandé au porteur de projet qui y a répondu favorablement :

- de rechercher des solutions à des situations individuelles qui peuvent s'avérer très pénalisantes notamment en matière de stationnement ou d'arrêt momentané de véhicules,
- de procéder à une nouvelle analyse du plan de circulation concernant les rues du secteur Croix Blanche/Saint-Seurin,
- de prévoir un dispositif de suivi dans le temps des dispositions relatives à l'analyse des vibrations sur les immeubles,
- d'une manière plus générale d'apaiser les éventuelles tensions provenant d'une incompréhension sur certains points du dossier ».

4- Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'intérêt général du projet

Sur demande du Préfet de la Gironde du 16 juin 2017, Bordeaux Métropole a déclaré d'intérêt général le projet de liaison en Bus à Haut Niveau de Service - Bordeaux gare Saint-Jean / Saint-Aubin de Médoc sur les communes de Bordeaux, Eysines, Mérignac, Le Haillan, Saint-Médard-en-Jalles, Le Taillan-Médoc et Saint-Aubin de Médoc, par délibération n°2017-425 du 7 juillet 2017.

La collectivité a également décidé de mettre en œuvre les engagements pris en réponse aux réserves de la commission d'enquête, à savoir :

- Dans le prolongement de l'enquête publique, la nécessité de poursuivre un processus de concertation active tant avec les particuliers qu'avec les associations afin que soient recherchées les solutions les plus adéquates aux difficultés d'ordre technique restant encore à aplanir et que soient poursuivies voire intensifiées les opérations de communication destinées à apaiser les éventuelles tensions. A ce titre, Bordeaux Métropole va rouvrir une page dédiée au projet sur le site internet de la participation sur lequel il sera possible de consulter le dossier et de poser des questions auxquelles des réponses seront apportées. Le groupe contact réunissant commerçants, riverains, associations du tracé va également être remis en place.
- En complément du projet soumis à l'enquête et compte tenu du caractère urbanisé des quartiers ouest de Saint-Médard-en-Jalles, la réalisation d'une étude technique et financière sur une amélioration de la desserte de ces quartiers ;
- En conséquence des demandes de la commission et des échanges avec les habitants du quartier, l'abandon de la configuration à quatre voies sur le Cours Aristide Briand (Bordeaux) qui se traduit par les modifications apportées sur les planches 26 et 27 du plan général des travaux annexé à l'arrêté de déclaration d'utilité publique.

La nature et les caractéristiques essentielles du projet proposé constituent les meilleures réponses aux objectifs attendus et définis par la délibération initiale 2015/0251 du 29 mai 2015 :

- Les gains de temps et la régularité

Les études montrent que le BHNS apportera une nette diminution de temps de parcours pour les usagers de l'ensemble des communes concernées. En effet, il sera possible de relier Saint-Médard-en-Jalles à la gare Saint-Jean en 53 minutes contre environ 1h20 aujourd'hui, ce qui constitue un gain de temps non négligeable (plus de 30 %). Entre les boulevards et la Gare Saint-Jean, le gain de temps sera de 13 minutes (également plus de 30 %).

Aux gains de temps s'ajoute la régularité attendue par les usagers par rapport à la Liane 3+ actuelle. En évitant en partie les voies de circulation saturées en trafic, le BHNS sera bien plus régulier que la Liane 3+.

- Le report modal

Le projet a pour but de favoriser le report modal de la voiture vers le BHNS report qui est estimé à plus de 13 000 voyages par jour, entraînant une baisse du nombre de voitures (soit 10 000 déplacements voitures par jour en moins, sur la base de 1,3 personne par voiture).

Le BHNS induira également, du fait de son attractivité, plus de 6500 nouveaux voyages par jour (voyages non réalisés à ce jour), augmentant ainsi les capacités de mobilité des habitants de Bordeaux Métropole.

- L'insertion du BHNS dans la circulation

Concernant la création de sites propres, le partage d'expériences avec les autres collectivités ayant mis en place un BHNS (Nîmes, Nantes, Rouen, Metz, ...) mais aussi avec le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et

l'aménagement (CEREMA) montre que le site propre intégral n'est pas une solution optimale.

En effet, il est possible de conserver une unicité sur certaines portions sans pénaliser le BHNS. Ainsi le site propre est véritablement opportun dans les milieux où la congestion est récurrente. Il n'est donc proposé que lorsqu'il paraît nécessaire sur la base des analyses extraites du système d'aide à l'exploitation, mais aussi des analyses du délégataire, Kéolis Bordeaux Métropole.

Le projet propose donc de concentrer les aménagements sur les points noirs du tracé en termes de vitesse commerciale actuelle et de régularité.

Le positionnement des sections en site propre, le nombre de voies, le positionnement du site propre au centre (plateforme BHNS axiale) ou de part et d'autre des voies de circulation générale (plateforme BHNS latérale) repose sur l'analyse des emprises disponibles, des usages en présence et de la nécessité pour le BHNS de s'affranchir des contraintes et aléas associés aux conditions de circulation, au stationnement, aux accès riverains, aux cheminements cyclables, etc.

L'insertion d'un site propre sur certaines sections du tracé peut également concourir à affirmer l'identité et la performance de la ligne sur certains endroits stratégiques du tracé (entrées de ville notamment....).

- Les impacts sur la circulation générale

Concernant l'impact sur le stationnement, le bilan provisoire indique au total la création de 25 places en plus le long de l'itinéraire. Le bilan est globalement positif sur l'ensemble de l'itinéraire mais est négatif pour le territoire de la ville de Bordeaux. L'extension de la réglementation du stationnement sur la ville de Bordeaux permettra toutefois, en amont du projet, de diminuer la pression sur le stationnement et donc une meilleure insertion du projet. Le principe de la station apaisée, avec une régulation de la circulation au rythme du BHNS lui-même, a pour objectif de rendre ce transport en commun prioritaire et bien qu'il puisse inquiéter les automobilistes, cette méthode a fait toutes ses preuves, à Nantes notamment, et correspond à un compromis permettant de garder une mixité de la circulation.

- Les impacts sur les modes doux

S'agissant de la sécurité des piétons, notamment aux abords des écoles, les études approfondies d'insertion du projet veilleront à respecter les normes d'accessibilité en vigueur, mais aussi à apaiser les circulations au droit des sites scolaires.

D'une manière générale, la prise en compte des cyclistes le long du parcours sera un point important, afin d'améliorer les continuités cyclables sur la totalité du trajet.

En station, il est prévu de laisser une largeur permettant aux vélos de doubler le BHNS à l'arrêt (3,50 mètres).

- La rue du Grand Lebrun et l'avenue du Général Leclerc à Bordeaux Caudéran

En premier lieu, il est précisé que les propriétés sisés rue du Grand Lebrun à Bordeaux sont frappées par un plan d'alignement à 4 mètres depuis 1986. De nombreuses démarches d'information et d'échange avec le public, spécifiquement dédiées à la rue du Grand Lebrun, ont été effectuées. Des études ont été réalisées pour un impact foncier moindre, deux mètres au lieu des quatre mètres prévus dans la solution retenue. Un itinéraire alternatif a été proposé et finalement rejeté (trop impactant en terme de foncier et de coût) afin d'aboutir à un projet conciliant le mieux possible les attentes du public avec les exigences techniques et les objectifs du projet global de ligne de transports en commun en site propre.

Une mise à sens unique pendulaire (jalonnement dynamique) est proposée sur l'avenue du Général Leclerc en partenariat avec les commerçants et riverains du quartier, afin de réduire le temps de parcours à l'heure de pointe du BHNS.

- Place des Martyrs de la Résistance à Bordeaux

Une inquiétude concernant la suppression des arbres de cette place a été portée à la connaissance du maître d'ouvrage.

Le projet de BHNS ne prévoit aucune suppression d'arbres de cette place, mais une intégration dans le respect de l'environnement existant.

- Le taux de rentabilité interne

Le projet est considéré comme socio-économiquement très rentable. Bordeaux Métropole estime que le taux de rentabilité interne (TRI) est de 13.6% et la valeur actualisée nette est de 341 M€.

Compte tenu de l'ensemble des points évoqués, de la concertation préalable conduite en 2015 par le porteur de projet, du contenu de l'étude d'impact, de l'avis de l'autorité environnementale, des résultats de l'enquête publique, le bilan de ce projet s'avère positif et sa conception s'est faite par une large association du public.

Cette liaison s'inscrit dans le cadre du développement des transports en commun au sein de Bordeaux Métropole et est un des éléments constitutifs du programme d'opérations pour la mise en œuvre du Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains (SDODM) adopté par Bordeaux Métropole le 29 avril 2011. Elle en constitue un itinéraire essentiel en assurant une nouvelle desserte du territoire nord-ouest métropolitain marqué par de nombreux projets et opérations d'aménagement.

En conclusion, il apparaît que l'utilité publique du projet est avérée et a été reconnue par la commission d'enquête dans ses conclusions. En effet, les atteintes à la propriété privée, le coût financier et les inconvénients d'ordre social et environnemental qu'il comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'il représente.

En outre, les engagements pris par le maître d'ouvrage par délibération du 7 juillet 2017 permettent de lever les deux réserves formulées par la commission d'enquête et de répondre à certaines des demandes exprimées dans le cadre de cette consultation.
