

BHNS Bordeaux centre – Saint Aubin de Médoc

Atelier citoyen Rue de Capdeville et Rue Croix Blanche – Compte rendu – 13 novembre 2017

Ces comptes-rendus sont la synthèse des propos des participants aux ateliers. Ils n'engagent ni la Ville, ni Bordeaux Métropole que ce soit sur les constats ou les propositions. Aucune décision n'est prise sur les suites à donner à ces réflexions. La ville et Bordeaux Métropole reviendront vers les habitants pour détailler les mesures qui découleront de cette nouvelle phase de concertation.

L'atelier citoyen organisé par Bordeaux Métropole le 13 novembre 2017 autour du projet de BHNS Bordeaux centre – Saint-Aubin-de-Médoc a réuni 65 personnes. Habitants et commerçants des Rues Capdeville et Croix Blanche étaient conviés pour échanger autour du projet et formuler des propositions d'évolution.

1. Introduction de l'atelier et rappel de la démarche

Mme Dessertine, Maire – Ajointe du quartier Centre a ouvert cet atelier de travail en remerciant l'ensemble des participants pour leur présence ainsi que le proviseur du Lycée Camille Jullian pour le prêt des locaux. Mme Dessertine rappelle l'engagement fixé par la Ville et Bordeaux Métropole de poursuivre la concertation déployée autour du BHNS notamment dans 3 quartiers du centre de Bordeaux : Secteur « Rue du château d'eau – place des Martyrs de la Résistance » ; Rues Capdeville – Croix-Blanche ; Rues Marc Nouaux – Caudéran.

L'objectif de ces ateliers est de continuer à travailler avec les acteurs du quartier pour proposer des améliorations au projet à la fois sur les sens de circulation, le stationnement et d'identifier les sites sensibles aux vibrations. Le même format de réunion est proposé sur les trois secteurs.

M. Fontaine, directeur général en charge des mobilités au sein de Bordeaux Métropole a ensuite pris la parole pour faire le point sur la situation juridique du projet. Durant le mois d'avril dernier, une enquête publique a été menée par des commissaires enquêteurs désignés par la préfecture. Ces derniers ont organisé des réunions de concertation avec les habitants, ont interrogé les techniciens de Bordeaux Métropole sur plusieurs aspects. A l'issue de cette enquête, un rapport a été rédigé précisant que le projet avait toutes les caractéristiques pour être déclaré d'utilité publique. Le préfet a néanmoins demandé à Bordeaux Métropole de poursuivre la concertation sur le quartier de Bordeaux centre et de Saint Médard sur certains sujets spécifiques : le stationnement, la circulation... La déclaration d'utilité publique (DUP) du projet a été obtenue le 2 août 2017. Par la suite, une association de riverains a déposé un recours sur le fond contestant le fait que le projet soit d'utilité publique. Suite au dépôt de ce

recours, un juge des référés s'est prononcé le 27 octobre 2017 et a décidé de suspendre la DUP. Les travaux prévus et qui devaient débiter à la fin de l'année 2017 n'auront donc pas lieu durant toute la durée de cette suspension. Le projet est donc à l'arrêt pendant quelques mois. Les travaux conduits par les concessionnaires de réseaux dans le cadre de leur programme de gestion de patrimoine pourront en revanche se poursuivre car ils ne sont pas liés au projet de transport.

Bordeaux Métropole a souhaité faire appel de cette décision et se pourvoit en cassation auprès du Conseil d'Etat pour s'assurer que le juge des référés n'a pas commis d'erreur en suspendant la DUP. Cette procédure d'appel peut durer au minimum 6 mois.

Bordeaux Métropole estime qu'il y a des éléments problématiques dans cette décision et à bon espoir d'obtenir gain de cause. Le projet est donc à l'arrêt pour les six prochains mois. C'est l'occasion de continuer à travailler pour améliorer le projet et poursuivre la concertation engagée.

M. Dabadie, directeur des Infrastructures et des Déplacements de Bordeaux Métropole, a ensuite présenté les premières propositions faites par les participants la semaine précédente sur le quartier Château d'eau / Martyrs de la Résistance. Des propositions sont d'ores et déjà actées et d'autres méritent des approfondissements par les services de Bordeaux Métropole.

Un autre sujet a été soulevé par les commissaires enquêteurs autour des vibrations que certains riverains craignent. Un des objectifs des ateliers organisés est d'identifier avec les riverains les sites sensibles aux vibrations. Sur ce point, Bordeaux Métropole a engagé une étude complémentaire pour bénéficier d'un diagnostic précis des secteurs les plus sensibles avec une phase de mesures à proximité et dans les bâtiments. Ce travail permettra de faire un état des lieux avant et après pour vérifier s'il y a eu des dégradations et prendre des mesures correctives.

M. Fontaine a ensuite souhaité apporter quelques précisions sur le sujet de la motorisation du bus. Un certain nombre de personnes ont interpellé Bordeaux Métropole sur ce point et ont émis le souhait d'adopter une motorisation 100% électrique. M. Fontaine précise qu'il a pris l'engagement qu'une réunion spécifique sur cette question soit organisée début 2018 en présence de spécialistes.

Pour le moment, le projet ne prévoit pas de bus 100% électriques car il n'existe actuellement pas de bus 100% électriques qui répondent aux critères du projet : un bus qui puissent transporter 180 personnes en même temps, d'une longueur maximale de 24 m et d'une autonomie d'une journée. Des collectivités à l'étranger testent des prototypes mais pour le moment ce produit n'existe pas. Récemment, une délégation de Bordeaux Métropole s'est rendue à Eindhoven aux Pays Bas pour visiter une exploitation de 43 bus 100% électriques sur une ligne qui fonctionne comme un BHNS de 18 m et d'une autonomie de 80 km. Pour le projet du BHNS Bordeaux centre – Saint Aubin en Médoc, l'autonomie doit être de 400 km par jour. Des échanges ont eu lieu avec les ingénieurs et une seconde rencontre à Bordeaux sera prévue pour suivre l'avancée de leurs réflexions.

2. Questions / Réponses

Question n°1 : « Pouvez-vous nous mentionner le nom du consultant choisi pour vous accompagner dans ce projet et la méthodologie de travail retenue ? Comment allez-vous exploiter la matière recueillie ? »

N. Fontaine : « Le cabinet qui nous accompagne dans la mise en place de la concertation est le cabinet Neorama (désigné suite à une procédure d'appel d'offre). Toutes les demandes qui seront formulées par les riverains et commerçants seront recueillies par Neorama et analysées par les services de Bordeaux Métropole et la maîtrise d'œuvre confiée à la société SCE. Si les propositions formulées sont réalisables, des analyses coûts-avantages seront alors menées ainsi qu'une série de tests.

Question n°2 : « Comment travailler sur les vibrations sans connaître la motorisation ? »

N. Fontaine : « L'idée n'est pas de trouver des solutions sur les vibrations ni d'émettre des propositions mais bien d'identifier les sites sensibles aux vibrations afin qu'ils soient répertoriés et qu'une vigilance soit apportée en phase de conception et de réalisation sur ces sites. Des mesures seront également effectuées sur ces points».

Camille Hollebecque, cheffe de projet de Neorama, cabinet de conseil missionné par Bordeaux Métropole pour l'accompagner sur la poursuite de la concertation sur le projet, a par la suite précisé l'organisation de l'atelier sous forme de tables rondes et expliqué les trois sujets qui seront abordés en petits groupes et qui avaient été mis en avant durant l'enquête publique :

- ❖ Les plans de circulation
- ❖ Le stationnement
- ❖ Les zones sensibles aux vibrations (sujet qui fait aujourd'hui l'objet d'études spécifiques par Bordeaux Métropole).

3. Restitution des échanges en tables rondes

Table n°1

Concernant la circulation, les participants ont fait part de leur souhait de voir la **mise en double sens du bout de la rue Chevalier, entre la rue Kiéser et la rue Georges Mandel**, contrairement à ce qui est le cas aujourd'hui, sans toucher au reste. La question du changement de sens de circulation de la rue Mondenard jusqu'au Cours Nouaux a été également soulevée. Un point, non directement lié à la circulation automobile mais à celle du BHNS est revenu et est apparu aux participants comme une très bonne idée : **la mise en place d'un arrêt central du BHNS au niveau de la place Gabriel Delaunay**.

Pour le stationnement, les participants ont évoqué l'idée de la **suppression des chicanes rue Georges Mandel et rue de Turenne, en contrepartie de la mise en place de ralentisseurs**. Les participants ont souligné le **manque cruel de places de vélos et de motos sur l'ensemble de ce quartier**, et souhaitent que les deux roues soient pris en compte dans la réflexion sur le stationnement dans le cadre du projet.

Concernant les vibrations, a été proposée la **mise en place d'un système de déclenchement automatique des feux au vert pour les bus**, afin d'éviter au maximum les arrêts/redémarrages qui créent des nuisances. Les participants ont également proposé de supprimer les ralentisseurs qui génèrent du bruit et des vibrations.

Table n°2

Les participants ont proposé d'améliorer les conditions de circulation en changeant le sens de circulation de la rue Jean Soula. Ils proposent également de maintenir le double sens de la rue de la Croix Blanche jusqu'à la rue de Lachassaigne. Il apparaît nécessaire de désengorger la rue Georges Mandel. Les participants souhaitent que se développent des pistes cyclables, bien que cela soit compliqué. L'hypothèse du croisement des bus rue Capdeville apparaît dangereuse : une demande de consultation des chauffeurs sur ce point précis est formulée.

Concernant le stationnement, est proposée la construction d'un parking à étages cours Marc Nouaux pour augmenter la capacité en places résidents, ainsi que la mise des rues adjacentes en stationnement libre.

Pour les vibrations, la hausse de la fréquence des bus ainsi que leur vitesse parfois importante apparaissent comme des points de vigilance. Il est important que cette vitesse soit contrôlée. La rue Capdeville apparaît comme l'endroit le plus sensible aux vibrations car la rue est étroite, les maisons sont en bord de chaussée et il y a beaucoup de caves. Enfin il a été proposé de supprimer les ralentisseurs à l'entrée de Camille Jullian et dans la rue Répond.

Table n°3

Sur l'aspect circulation, **des changements de sens ont été proposés pour les rues Ernest Renan et la rue Mondenard** jusqu'à la rue Roger Allo, mais cela est apparu à certains comme une portion trop grande.

Sur le stationnement, il a été signalé la **présence sur la rue de Turenne au croisement avec la rue Wustenberg, d'un emplacement réservé handicapé qui n'est plus utilisé par le résident qui en avait fait la demande.**

Les points identifiés comme sensibles du point de vue des vibrations sont les rues Georges Mandel, de la Croix Blanche jusqu'au Cours Marc Nouaux, pour lesquelles il faudrait établir une estimation précise des nuisances (via par exemple, une enquête auprès des habitants).

Table n°4

Afin d'améliorer la circulation sur le quartier, les participants ont proposé la **mise en double sens de la rue de la Croix Blanche jusqu'à la rue de Lachassaigne.**

Sur le stationnement, a été évoqué la présence d'un grand emplacement au niveau de la cité administrative. Les participants souhaiteraient qu'une solution de type parking à étage accessible aux résidents soient étudiée. Il y a également les parkings de la rue de la Renaissance qui pourraient être réaménagés. Les participants ont également souligné la

présence d'espaces pour stationner dans la rue Mondenard, au niveau de l'ancienne entrée du lycée Camille Jullian. Au niveau du parking Bon Pasteur Boulevard du Président Wilson, il est possible de réaménager une partie du terrain. Plusieurs rues pourraient également être mises en stationnement à double sens : celles faisant 10 mètres de large ou plus.

Concernant les vibrations, les participants ont souligné la nécessité de **prendre en compte, en lien avec l'architecte des Bâtiments de France, les impacts actuels et potentiels sur la Basilique Saint-Seurin.**

Table n°5

Des améliorations de la circulation sur le quartier ont été envisagées par les habitants. Certains ont exprimé leur souhait de laisser la rue de la Croix Blanche en double sens jusqu'à la Rue Roger Allo et donc de reporter le sens interdit au niveau du croisement rue Roger Allo/ rue de Lachassaigne. Les participants ont exprimé leur refus du changement de sens de la rue de Lyon. Ils ont également souligné la nécessité de préciser l'emplacement exact du panneau de sens interdit au niveau de la Croix Blanche et de la place Delaunay, car cela conditionne la circulation sur l'ensemble du quartier. La suppression des feux au niveau de la placette Ernest Renan / Rue de Turenne semble également dangereuse pour les participants.

Sur le stationnement, les participants sont **opposés au stationnement dans les deux sens sur Rue de Turenne et sur les rues similaires comme la rue Jean Soula.** Ils privilégient un stationnement d'un seul côté pouvant faciliter les déplacements à vélo. Il est proposé que le BHNS soit prioritaire aux feux avec un déclenchement automatique de ceux-ci afin d'éviter les arrêts/redémarrages. Quelques places de stationnement peuvent être trouvées, notamment en arrière du lycée Camille Jullian, au bout de la rue Répond (2 places), et au niveau du bâtiment de France 3 qui devrait déménager. L'ancien garage Gippi rue Dubreuil n'est plus utilisé, il pourrait être préempté pour proposer des places de stationnement. Il a également été proposé d'ouvrir de nuit le parking de la cité administrative aux résidents. Le Crédit agricole sensé déménager pourrait peut-être faire l'objet d'une convention pour ouvrir des places au public.

Le sujet des vibrations n'a pas été traité car les personnes autour de la table n'habitent pas la rue Capdeville ou la rue Croix Blanche. Il a simplement été signalé que les ralentisseurs étaient générateurs de bruits et de vibrations.

Table n°6

Concernant la circulation, les participants ont proposé de retenir les sens de circulation actuellement proposés, et notamment le maintien de la rue Jean Soula telle qu'elle est actuellement. Une alerte sur le changement de sens de la rue de Lyon a toutefois été faite, ainsi qu'un point de vigilance sur la durée du feu rouge entre les rues Georges Mandel et Capdeville. Il est apparu nécessaire aux participants de limiter la vitesse de circulation sur les rues de Turenne et Georges Mandel à 30km/h maximum. Pour cette raison, les participants n'étaient pas favorables au stationnement unilatéral.

L'utilisation du petit parking situé rue Mondenard en arrière du lycée Camille Jullian a été proposée. Il a été souligné qu'avec un stationnement des deux côtés sur quelques rues, il était possible de récupérer un grand nombre de places de stationnement (environ 300 places) tout en respectant les pistes cyclables. Le besoin de **places de manutention** pour les artisans a été exprimé : celles-ci pourraient être utilisées par tous en dehors des heures de manutention. Les participants ont également souhaité **voir se développer les places de stationnement pour deux roues : vélos, scooters et motos.**

L'ensemble du linéaire de la rue de la Croix Blanche, ainsi que la rue Georges Mandel (compte tenu du report potentiel) et la rue Ernest Bersot sont sensibles du point de vue des vibrations.

Table n°7

Sur le volet de circulation, les participants ont réfléchi à une option pour permettre au **quartier Benatte de pas être isolé**. Une première hypothèse évoquée consiste dans le changement de sens de circulation de la rue de la Benatte jusqu'à la rue Georges Mandel. Toutefois, dans cette hypothèse, la présence de l'annexe du collège Cassagnol pose un enjeu de sécurité. Une seconde hypothèse consisterait dans le changement de sens de la rue Jean Soula jusqu'à la rue Georges Mandel, mais alors on risque d'isoler la rue Répond et son quartier. Une troisième hypothèse serait de changer le sens de circulation de la rue Chevalier jusqu'à la rue Georges Mandel.

Sur le stationnement, il a été proposé de **rendre le stationnement unilatéral sur la rue de Turenne et les autres voies similaires, en supprimant au maximum les chicanes, tout en compensant par la pose de ralentisseurs**. Des places semblent pouvoir être gagnées à la fin de la rue Répond, et surtout au niveau de l'ancienne entrée du Lycée Camille Jullian, rue Mondenard, avec des espaces pour stationner.

Pour les vibrations, les participants ont souligné la **sensibilité de la rue de la Benatte, de la rue Répond, et de la rue Capdeville** qui, jusqu'à la place des Martyrs de la Résistance, est un axe majeur du quartier.

4. Synthèse illustrée des échanges

Plans de circulation

Plusieurs propositions envisagées:

- ❖ Changer le sens de circulation de la rue Benatte jusqu'à la Rue Georges Mandel **ou** changer le sens de la rue Jean Soula jusqu'à la rue Georges Mandel **ou** changer le sens de la rue Chevalier jusqu'à la rue Georges Mandel
- ❖ Mettre en double sens le bout de la Chevalier entre la rue Kiéser et la rue Georges Mandel
- ❖ Changer le sens de circulation de la rue Mondenard jusqu'au Cours Nouaux
- ❖ Mettre un arrêt central du BHNS au niveau de la place Gabriel Delaunay
- ❖ Changer le sens des rues Ernest Renan et Mondenard jusqu'à la rue Roger Allo
- ❖ Mettre la rue de la Croix Blanche en double sens jusqu'à la rue de Lachassaigne
- ❖ Laisser la rue de la Croix Blanche en double sens jusqu'à la rue Roger Allo
- ❖ Reporter le sens interdit au niveau du croisement rue Roger Allo/ rue de Lachassaigne
- ❖ Ne pas changer le sens de circulation de la rue de Lyon
- ❖ Ne pas supprimer les feux de circulation au niveau de la placette Ernest Renan
- ❖ Maintenir le sens actuel de la rue Jean Soula
- ❖ Limiter la vitesse à 30 km/h dans les rues de Turenne et Georges Mandel
- ❖ Maintenir le double sens de la rue de la Croix Blanche jusqu'à la rue de Lachassaigne
- ❖ Accorder la priorité du BHNS aux feux



Zones de stationnement



