

## **BHNS Bordeaux centre – Saint-Aubin de Médoc Réunion publique de restitution – Compte rendu – 5 mars 2018**

---

La réunion publique organisée par Bordeaux Métropole le 5 mars 2018 autour du projet de BHNS Bordeaux centre – Saint-Aubin de Médoc a réuni environ 200 personnes au lycée Camille Jullian.

### **1. Ouverture de la réunion publique**

Mme Dessertine, Maire – Adjointe du quartier de Bordeaux Centre a ouvert cette réunion publique en remerciant l'ensemble des participants pour leur présence. Elle a rappelé l'importance de ce projet pour le territoire et la volonté de la Ville et de la Métropole de travailler en bonne intelligence avec l'ensemble des acteurs concernés. Mme Dessertine a également précisé que malgré le contexte juridique, la concertation et les études se poursuivent en vue d'améliorer le projet de manière continue. Au cours des divers temps d'échanges organisés à la suite de l'enquête publique, de nombreuses propositions ont émergé, notamment au cours des trois ateliers organisés sur le quartier Saint Seurin. Cette réunion publique avait pour objectif de revenir sur ces propositions et d'explicitier les choix qui ont été faits en leur faveur ou en leur défaveur.

### **2. Point sur l'actualité du projet**

M. Fontaine, directeur général des mobilités au sein de Bordeaux Métropole a, dans un premier temps, fait le point sur l'actualité juridique du projet et expliqué la procédure en cours. Après l'enquête publique qui s'est déroulée entre avril et mai 2017, le projet a obtenu le 2 août 2017 la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) signée par le préfet. DUP qui a, par la suite, été suspendue par le juge des référés le 27 octobre 2017 en raison d'un recours déposé par une association. Dans les quinze jours suivant la décision du tribunal administratif, Bordeaux Métropole a fait appel de cette suspension. Cette procédure est en cours d'instruction par le Conseil d'Etat et peut prendre entre 6 et 9 mois. Parallèlement, le tribunal administratif de Bordeaux doit se prononcer sur le fond du dossier. Si le tribunal administratif donne une réponse favorable au maintien de la DUP, le Conseil d'Etat n'aura pas à se prononcer. La Métropole est donc à la fois en attente d'une réponse du Conseil d'Etat sur la suspension et du tribunal administratif sur le fond.

Mme Jude, cheffe de projet BHNS de Bordeaux Métropole, a ensuite fait un rappel des grands axes du projet : les principaux chiffres, les objectifs, la configuration des stations et des BHNS, ainsi que les apports du BHNS d'un point de vue environnemental.

Ensuite, Julie Jaffré, cheffe de projet concertation au sein de la société Neorama, a présenté la démarche d'association des publics qui a été menée. En effet, après plusieurs phases de concertation entre 2014 et 2017, une nouvelle phase a été enclenchée à la suite de l'enquête publique. Ainsi, des permanences, des réunions avec les associations et avec le « groupe contact » et des ateliers de travail ont été mis en place et ont bénéficié d'une forte mobilisation citoyenne.

Une fois ces éléments de cadrage précisés, Nicolas Fontaine a proposé un point sur le matériel roulant. Il a annoncé la volonté du Président de Bordeaux Métropole de disposer de véhicules 100 % électriques le plus rapidement possible. Aujourd'hui, même si des expérimentations existent, notamment à Nantes et à Genève, leurs résultats et la faisabilité du dispositif ne sont pas connus. D'autant plus que ce système implique une adaptation de l'organisation du réseau, en particulier au niveau des dépôts. Dans ce contexte, pour ne pas retarder la mise en place du BHNS, il y aura dans un premier temps des véhicules motorisés au gaz de 18m de long répondant aux dernières normes en matière de pollution et de bruit. Ces véhicules disposeront d'un design spécifique et d'équipements modernes tels que le wifi, des prises usb... Puis, lorsque les bus électriques seront opérationnels, les bus au gaz seront remplacés par des bus électriques, et permettront de remplacer des bus anciens sur le réseau.

### **3. Echanges avec le public**

**Remarque :** *A Nantes, l'expérimentation est très avancée puisque la livraison du matériel est prévue pour fin 2018 – 2019. Nantes a choisi la solution du biberonnage (le véhicule est rechargé pendant son parcours au moment de l'arrêt et de la descente des passagers afin de ne pas perdre de temps), or cela implique un équipement particulier. En passant d'une motorisation au gaz à une motorisation électrique il va falloir profondément modifier l'équipement des stations. Comment cela est possible ?*

**Réponse de M. Fontaine :** Nantes a prévu de tester un BHNS de 24 mètres 100 % électrique pour remplacer le BHNS actuel motorisé au GNV. Toutefois cette expérimentation n'a pas démarré, aucun bus n'a encore roulé. Si l'expérimentation est concluante, cela facilitera le projet de Bordeaux Métropole mais cela ne veut pas dire qu'on mettra en place le même système. Par exemple, sur la question de biberonnage, nous préférons la solution expérimentée à Eindhoven qui consiste à recharger les bus dans les zones de dépôt et de terminus.

**Question :** *Quel sera le coût d'une installation 100 % électrique ? Qui payera ?*

**Réponse de M. Fontaine :** L'électrification va nécessiter un budget spécifique que nous ne connaissons que lorsque les études seront suffisamment avancées. La technologie évolue et cela aura un impact sur le coût total. Toutefois, nous pouvons envisager 10 à 20 millions d'euros auxquels il faut aussi ajouter le coût des aménagements tel que l'équipement des dépôts. Pour le moment, le partenariat financier qui permettra de payer l'électrification du BHNS n'a pas été déterminé. Considérant le niveau de rentabilité socioéconomique de l'opération BHNS, une augmentation du coût global ne remettra pas du tout en cause l'intérêt du projet et ce d'autant plus que les coûts de fonctionnement sont inférieurs.

**Question :** *A Pau, une expérimentation est en cours avec une motorisation à l'hydrogène. Qu'en pensez-vous ?*

**Réponse de M. Fontaine :** En effet, Pau a choisi d'équiper sa future ligne de BHNS de bus à hydrogène. Nous étudions et suivons également cette expérimentation.

### **4. Les suites données à la concertation**

Après un premier temps d'échange avec le public, Mme Jude a présenté les suites données à la concertation. Il s'agissait de reprendre une à une les propositions acceptées puis les propositions non retenues en explicitant les raisons ayant motivé ces choix.

Parmi les propositions acceptées, on notera par exemple, sur le thème de la circulation, l'inversion de la rue de la Renaissance et la mise en sens unique de la rue des Deux Ormeaux. Sur le thème des vibrations, le lancement d'un marché spécifique pour évaluer les impacts du BHNS a été confirmé. Plusieurs propositions telles que la suppression des coussins berlinois de la rue de Caudéran et du carrefour Martyrs/Judaïque ont également été retenues. Ensuite, sur le thème du stationnement, un bilan fait état de 72 places supprimées pour un potentiel de création de 371 places. Cela pourrait notamment être rendu possible par la création d'un parking en étage entre le cours Marc Nouaux et la rue de Caudéran, du stationnement négocié dans certaines opérations immobilières, la réduction de certains trottoirs permettant de réaliser du stationnement bilatéral dans 6 rues, ou encore, la possibilité pour les riverains de se garer devant les « bateaux ». L'ensemble de ces projets feront l'objet de concertations spécifiques afin de confirmer l'opportunité et définir les détails.

A l'inverse, plusieurs propositions se sont révélées infaisables techniquement et n'ont donc pas été retenues. Concernant la circulation, le giratoire situé entre les rues Mandel, Benatte et Chevalier ne pourra techniquement pas être créé. Il en va de même pour la suppression du site propre entre la rue de la Benatte et la rue J. Soula. Une simulation sur l'impact de l'inversion de la rue Jean Soula sur le trafic a notamment été donnée à voir, pour démontrer que cette proposition présente un impact négatif fort pour la circulation, pour le BHNS et pour les riverains de certaines rues. Sur le thème du stationnement, plusieurs propositions ont elles aussi été écartées comme, par exemple, l'utilisation des places du lycée Camille Jullian afin de préserver la sécurité des élèves pensionnaires.

Ensuite, les autres thèmes ayant fait l'objet de débats en concertation puis d'arbitrage, ont été présentées. Parmi elles, le développement des pistes cyclables (notamment en contre-sens) et des arceaux vélos/ motos a été accueilli positivement. En effet 270 nouveaux emplacements vélos sont prévus sur le tracé, le quartier sera transformé en zone 30 au moment de la mise en service du BHNS et les doubles sens cyclables seront généralisés. En revanche, la mise en place d'un arrêt central du BHNS au niveau de la place Gabriel Delaunay n'a pas été retenue du fait de l'éloignement de l'activité commerciale du quartier et du lycée Camille Jullian, mais aussi d'une impossibilité à s'insérer dans un environnement très contraint (rues rapprochées, entrées de garage).

L'inventaire exhaustif des propositions retenues et non retenues figure sur le support de présentation de la réunion publique. Pour plus d'informations, n'hésitez pas à la télécharger sur le site suivant : <https://participation.bordeaux-metropole.fr>.

## **5. Echanges avec le public**

**Question :** *Le rétrécissement des trottoirs permettant de créer des places de stationnement, ne risque-t-il pas de mettre en danger la sécurité des piétons, notamment des personnes âgées et des poussettes ?*

**Réponse de Mme Jude :** La réduction des trottoirs fera l'objet d'une concertation rue par rue afin que chacun puisse s'exprimer et que les meilleures décisions soient prises pour le confort des usagers. De plus, la largeur des trottoirs est encadrée par la loi et ne peut pas être

inférieure à 1,40 mètres, notamment pour garantir le passage des personnes à mobilité réduite.

**Question :** *Rue Capdeville, le projet prévoit l'élargissement des trottoirs, comment les bus vont-ils pouvoir se croiser ?*

**Réponse de Mme Jude :** Cette question a fait l'objet de nombreuses discussions. Le fonctionnement sera simple et régit par un principe de sas permettant l'alternance des véhicules. La largeur laissée disponible sera celle d'un véhicule et non de deux comme c'est le cas aujourd'hui. En dehors de ce sas, la suppression de places de stationnement latérales permettra à deux véhicules de se croiser.

**Question :** *Le secteur situé au niveau des rues de la Benatte et Jean Soula est isolé. Il permet d'accéder facilement vers l'extérieur de Bordeaux mais les déplacements vers l'intérieur sont plus compliqués. Le BHNS va-t-il nous obliger à faire des détours supplémentaires pour accéder au centre ?*

**Réponse de Mme Jude :** En voiture pour rejoindre le centre depuis votre secteur des solutions existent, il y a notamment un passage possible par la rue de Turenne. En outre, le BHNS a pour objectif de faire évoluer les habitudes de mobilités afin de privilégier les modes doux (marche à pied, vélo) et les transports en commun.

**Remarque :** *L'inversion de la rue de Lyon prévue dans le projet ne garantira pas d'avoir une boucle de circulation permettant aux automobilistes de chercher une place de stationnement.*

**Réponse de Mme Dessertine :** Depuis 2 à 3 ans, nous menons une concertation avec les riverains sur un aménagement privilégiant les espaces piétons par rapport au stationnement. Si le sens actuel de la rue de Lyon est maintenu, cela ira à l'encontre de la qualité du projet d'aménagement de la place Ernest Renan. Cette inversion de sens permet également d'aménager la rue Ernest Renan et d'y diminuer la vitesse des automobilistes.

**Question :** *Pendant trois semaines, en raison de travaux sur les réseaux, il n'y avait plus qu'une voie de circulation sur la rue Capdeville. Je suis favorable au BHNS car il va permettre d'apaiser la circulation, de rendre la ville plus agréable et plus respirable. Est-ce que d'autres interventions sur les réseaux sont prévues ?*

**Réponse de Mme Dessertine :** La réfection des réseaux est en cours sur l'ensemble de la commune et elle est réalisée indépendamment du projet de BHNS. En dehors des stations où les dévoiements n'ont pas pu être réalisés, faute de DUP, il n'y aura pas d'autres travaux réseaux.

**Question :** *Je suis également en faveur du BHNS. Avez-vous prévu de mener des études comparatives avec d'autres villes ayant fait l'expérience du BHNS ?*

**Réponse de Mme Jude :** Des comparaisons sont possibles et nous les effectuons régulièrement. A ce titre, en 2016, nous avons organisé un déplacement d'étude à Nîmes avec

le groupe contact du projet de BHNS, en présence de représentants de l'agglomération de Nantes.

**Question :** *Le Plan Local d'Urbanisme autorise-t-il la création d'un parking à étages entre les rues Marc Nouaux et de Caudéran ? Pourrait-on envisager la mise en place d'un parking enterré ?*

**Réponse de Mme Jude :** Le PLU autorise la création d'étages sur une hauteur maximale de 12 mètres de haut. La possibilité de réaliser un parking enterré va être étudiée mais nous n'avons, à ce jour, pas de garantie en termes de faisabilité et nous ne connaissons pas les coûts.

**Mme Dessertine** ajoute qu'en cas de création d'un parking, une concertation spécifique sera organisée.

**Remarque :** *Tout d'abord, je tiens à féliciter Mme Dessertine et l'équipe projet du BHNS car il s'agit d'un projet ambitieux. Toutefois je ne suis pas certain qu'il sera possible de rendre publics les espaces de stationnement situés au niveau des locaux des Petites Sœurs des Pauvres.*

En conclusion, Mme Dessertine a remercié l'ensemble des participants et a affirmé sa conviction selon laquelle le BHNS apaisera le quartier et contribuera à le rendre plus agréable.