	Présentation du rapport au Conseil de Bordeaux Métropole du 25 mars 2016	Rapport
	Direction générale Mobilité Direction des infrastructures et des déplacements	N° 30808

Commission(s) :
Transports et déplacements du 14 mars 2016

**Communes de : Bordeaux - Eysines - Le Haillan - Mérignac - Saint-Aubin de Médoc -
 Saint-Médard-en-Jalles
 Transport en commun à haut niveau de service - Liaison Bordeaux centre /
 Saint-Aubin de Médoc
 - Arrêt du bilan de la concertation - Information - Approbation**

Résumé: Notre établissement envisage la création d'une liaison en Transport en commun à haut niveau de service entre Bordeaux centre et Saint-Aubin de Médoc via les communes de Mérignac, Eysines, Le Haillan et Saint-Médard-en-Jalles.

Les études du Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM) ont fait ressortir qu'en termes de critères d'efficacité et notamment au regard de la demande de déplacements le mode Bus à Haut niveau de service (BHNS) est privilégié. En revanche plusieurs hypothèses de tracés étaient envisageables et ont été ouvertes à la concertation.

Suite à la concertation publique qui s'est déroulée du 8 juin au 25 septembre 2015 inclus, il convient d'en dresser le bilan en prenant acte des différentes observations émises par le public et des réponses que peut y apporter, à ce jour, le maître d'ouvrage.

Documents annexes : ProjetRapport_TCHNSSaintAubin_ModifDAJ.pdf, Plan

Monsieur Michel LABARDIN présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Bordeaux Métropole envisage la création d'une liaison en Transport en commun à haut niveau de service entre Bordeaux centre et Saint-Aubin de Médoc via les communes de Mérignac, Eysines, Le Haillan et Saint-Médard-en-Jalles.

A cet effet, une concertation, prévue par délibération n°2015/0251 du 29 mai 2015, a été organisée du 8 juin au 25 septembre 2015 inclus.

Les premières études du Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM), réalisées lors de la précédente mantaure, avaient fait ressortir qu'en termes de critères d'efficacité et notamment au regard de la demande de déplacements le mode Bus à haut niveau de service (BHNS) devait être privilégié. En revanche plusieurs hypothèses de tracés étaient envisageables et ont été présentées au public.

Suite à la concertation publique, il convient d'en dresser le bilan en prenant acte des différentes observations émises par le public et des réponses que peut y apporter, à ce jour, le maître d'ouvrage.

1 – Contexte de la concertation

Par la délibération n°2015/0251 du 29 mai 2015, le Conseil de Bordeaux Métropole a décidé de soumettre à concertation un projet de liaison Bordeaux centre/Saint-Aubin de Médoc reposant sur les objectifs suivants :

- 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 etc) ainsi qu'une attractivité au travers d'une image qualitative du mode de transport (matériel roulant, insertion urbaine des aménagements...),
- Assurer une bonne desserte du bassin socio-économique du Haillan et de Saint-Médard-en-Jalles, des pôles d'habitat en voie de développement et des quartiers et centres villes traversés en proposant une offre capacitaire de transport évolutive,
- Augmenter la mobilité multimodale du cadran Nord-Ouest vers Saint-Aubin de Médoc en connectant la future ligne avec le réseau de transport du centre ville de Bordeaux.
- Présenter une efficacité économique élevée, en privilégiant des aménagements de voiries et d'espaces publics fonctionnels permettant d'aboutir à un coût global optimisé, compatible avec les capacités budgétaires de Bordeaux Métropole,

Cette liaison entre dans le cadre de la programmation des contrats de co-développement 2015-2017, concernant les communes de Bordeaux, Mérignac, Eysines, Le Haillan, Saint-Aubin de Médoc et Saint-Médard-en-Jalles.

La concertation a été menée en application de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme, devenu depuis le 1^{er} janvier 2016 les articles L.103-2 et suivants du Code de l'urbanisme, qui font obligation aux collectivités publiques, d'organiser une concertation associant la population à l'élaboration des projets d'investissements routiers d'un montant supérieur à 1,9 millions d'euros.

La délibération n°2015/0251 du 29 mai 2015 fixait les modalités suivantes :

- dépôt d'un registre et d'un dossier de présentation dans les mairies de Bordeaux, Mérignac, Eysines, Le Haillan, Saint-Aubin de Médoc et Saint-Médard-en-Jalles, aux Directions territoriales (DT) Bordeaux et Ouest, et à la Direction des grands travaux et des investissements de déplacements (DGTID) de Bordeaux Métropole; En pratique, pour la mairie de Bordeaux, un dossier de présentation et un registre ont été déposés à la Cité municipale ainsi qu'à la mairie de quartier de Bordeaux Caudéran ;
- communication des pièces du dossier de concertation sur le site participation.bordeaux-metropole.fr, avec possibilité au public de laisser ses contributions ;
- organisation de réunions publiques pendant la concertation ;
- le cas échéant, versement d'un ou plusieurs documents au dossier de concertation pour alimenter et enrichir la concertation.

Cette concertation a été ouverte le 8 juin 2015, et clôturée le 25 septembre 2015, le public en ayant été informé préalablement par voie de presse (notamment via des publicités parues dans le journal Sud-Ouest les 3 juin, 16 juin, 16 juillet, 26 août, 11 septembre et 18 septembre) et d'affichage.

Il convient maintenant d'en dresser le bilan.

221 observations ont été consignées sur les registres et sur le site Internet de Bordeaux Métropole.

Deux séries de réunions publiques ont été organisées.

La première entre le 16 juin et le 09 juillet 2015 comme suit :

- mardi 16 juin à 19h : Bordeaux Caudéran ;
- jeudi 18 juin à 19h : Eysines ;
- jeudi 25 juin à 19h : Le Haillan ;
- mercredi 1^{er} Juillet à 19h : Saint-Aubin de Médoc ;
- mardi 7 juillet à 19h : Bordeaux Centre ;
- jeudi 9 juillet à 19h : Mérignac.

Ces réunions publiques ont permis de présenter le cadre et les objectifs du projet, ainsi que les différents partis d'aménagement selon les hypothèses de tracés, avec des zooms par communes.

La seconde entre le 02 et le 18 septembre 2015 comme suit :

- mercredi 2 septembre à 19h : Saint-Aubin de Médoc ;
- jeudi 3 septembre à 19h : Bordeaux Sud ;
- mercredi 9 septembre à 19h, Eysines ;
- jeudi 10 septembre à 19h : Bordeaux Centre ;
- vendredi 11 septembre à 19h : Saint-Médard-En-Jalles ;
- mardi 15 septembre à 19h : Bordeaux Caudéran ;
- mercredi 16 septembre à 19h : Bordeaux Euratlantique ;
- jeudi 17 septembre à 19h : Le Haillan ;
- vendredi 18 septembre à 19h : Mérignac.

Ces réunions publiques, qui ont accueilli entre moins d'une dizaine de participants (Mérignac) à près de 150 personnes (Bordeaux Caudéran), ont permis de rappeler les objectifs du projet, les partis d'aménagement selon les hypothèses de tracé et de présenter des compléments d'études. A chaque séance, un power point de présentation des objectifs du projet et des tracés envisagés a été commenté, ainsi que les aménagements possibles, les temps de parcours, le niveau d'avancement des études en cours, notamment sur les diagnostics urbains, les synoptiques des stations, et les éléments socio-économiques.

La totalité des réunions publiques a été enregistrée et les enregistrements ont été dactylographiés et sont conservés par le maître d'ouvrage. Il a cependant été précisé à chaque réunion que les échanges oraux avaient pour vocation d'éclairer les participants sur les questions qu'ils pouvaient avoir tout en les invitant à contribuer sur les registres (ce principe a été systématiquement rappelé).

Plusieurs documents complémentaires ont été versés à la concertation depuis son ouverture :

- le diaporama projeté lors de la première série de réunions publiques, une notice complémentaire, les synoptiques de stations, et les diagnostics urbains et de structures, tenus à la disposition du public à compter du 20 juillet 2015 ;
- le diaporama projeté lors de la seconde série de réunions publiques, mis à disposition du public à compter du 09 septembre 2015.

Le public a été informé par voie de presse et d'affichage de chaque versement de pièce complémentaire. De plus le site de la participation (participation.bordeaux-metropole.fr) a été actualisé au fur et à mesure (annonce des réunions publiques et mise à disposition des pièces complémentaires).

Des panneaux d'exposition présentant le projet ont été mis à disposition lors des réunions publiques, mais aussi dans les locaux communaux.

2 - Bilan de la concertation

Le public a eu la possibilité de prendre connaissance des pièces du dossier de concertation tant sur les lieux disposant de registres que sur le site Internet. Il a également pu apporter ses contributions sur les différents registres.

La décomposition des remarques est la suivante :

- 4 contributions sur le registre de la Cité municipale de la mairie de Bordeaux ;
- 50 contributions sur le registre de la mairie de quartier de Bordeaux Caudéran ;
- 4 contributions sur le registre de la mairie d'Eysines ;
- 2 contributions sur le registre de la mairie du Haillan ;
- Aucune contribution sur le registre de la mairie de Mérignac ;
- 19 contributions sur le registre de la mairie de Saint-Aubin de Médoc ;
- 14 contributions sur le registre de la mairie de Saint-Médard-en-Jalles ;

- Aucune contribution sur le registre déposé à la DT Bordeaux ;
- Aucune contribution sur le registre déposé la DT Ouest ;
- 2 contributions sur le registre déposé à la DGTID ;
- 126 contributions sur le registre mis en ligne sur le site.

L'ensemble des contributions est consultable dans les locaux de la DID (Direction des infrastructures et des déplacements) de Bordeaux Métropole, Immeuble Laure Gatet, 39-41 cours du Maréchal Juin à Bordeaux, aux jours et heures habituels d'ouverture au public.

221 contributions ont donc été déposées sur les différents registres, parmi lesquelles 196 contributions individuelles et 25 contributions collectives (élus, associations, comités de quartier).

90 des avis déposés sont plutôt favorables au projet, 61 avis sont plutôt défavorables au projet, 70 comportent essentiellement des commentaires sur le projet.

Il est à noter l'avis favorable au projet de plusieurs contributions collectives, telles que les associations « Transcub », « Tram en Jalles », le Comité de quartier de Caudéran, ou encore l'association nationale d'usagers de transports « FNAUT », ainsi que celui d'élus des

communes de Saint-Aubin de Médoc, Eysines ou Le Haillan, et notamment de leurs Maires respectifs.

En revanche, d'autres associations se sont prononcées contre tout ou partie du projet, comme l'association « R.U.E Grand Lebrun » fortement opposée à la mise en place d'une voie de circulation bus et d'une voiture de circulation voiture dans la rue et au projet d'alignement qui en résulte, ou le regroupement de 29 professionnels de l'avenue du Général Leclerc à Bordeaux qui ont tout d'abord déposé une pétition contenant 91 signatures contre le « projet de passage du trambus sur l'avenue du Général Leclerc à Bordeaux Caudéran », avant d'émettre un avis défavorable à ce BHNS. L'association des résidents de l'îlot Bonnac, quant à elle, refuse que le BHNS emprunte la rue du Château d'eau à Bordeaux.

a) Thèmes évoqués par les avis recueillis sur les registres

L'ensemble des avis recueillis permettent de circonscrire des attentes ou remarques portant particulièrement sur :

- ***L'opportunité du projet***

La majorité des contributeurs jugent le projet opportun.

Quelques-uns se questionnent sur l'intérêt réel du projet, estimant notamment le gain à quelques minutes sur l'ensemble du trajet et le comparant au coût du projet, et s'interrogent sur les coûts d'exploitation d'un BHNS.

D'autres contributeurs sont favorables au projet mais ne le trouvent pas assez ambitieux : ils estiment qu'il manque de sites propres notamment sur les cours. Pour beaucoup, le projet doit en comporter davantage afin de gagner en efficacité ; ils estiment qu'il faut au moins 70 % de sites propres sur le tracé.

- ***Le niveau de service***

Les attentes quant à l'augmentation de la fréquence de passage (particulièrement en heure de pointe) et la fiabilité du temps de parcours sont très fortes. Le public juge qu'il est nécessaire d'augmenter la vitesse commerciale des transports en commun.

Certains contributeurs mettent l'accent sur le besoin de fluidité, de rapidité et de confort dans les bus. Ils pensent que le projet de BHNS facilitera les déplacements avec un équipement innovant et performant.

Dans le but de gagner du temps, le public convient de la suppression d'arrêts.

- ***Le coût du projet***

Certains contributeurs notent que le BHNS a l'avantage d'avoir un coût moindre que le tramway.

Ceux qui se prononcent contre le projet évoquent, eux aussi, la question du coût. Le projet leur semble trop onéreux, ils conseillent d'améliorer l'existant, d'utiliser les bus existants en systématisant leur priorité aux feux.

- ***Les impacts sur la circulation générale***

De fortes inquiétudes résident dans la suppression de places de stationnement, les déviations des voitures et l'impossibilité de doubler le BHNS lorsqu'il est inséré dans la circulation générale. Certains craignent que le projet engendre davantage d'embouteillages, de nuisances telles que la pollution ou le bruit.

Pour palier ces désagréments, plusieurs contributeurs proposent le maintien du stationnement ou une compensation de stationnement, via par exemple la création de parcs relais ou d'espaces de stationnement.

- **Les impacts sur les modes doux**

Plusieurs contributeurs abordent la question de la sécurité des enfants, notamment dans le secteur de la rue du Grand Lebrun à Bordeaux Caudéran, et d'un point de vue général, dans chaque commune, à proximité des établissements scolaires.

Ils souhaitent également que la sécurité de tous les piétons et cyclistes soit renforcée, par exemple par la création de pistes cyclables séparées des couloirs de bus.

- **Le matériel roulant**

Le choix du véhicule intéresse les contributeurs qui seraient favorables au bus électrique, jugé moins polluant.

Certains contributeurs se prononcent pour la réalisation d'un tramway, qu'ils pensent moins polluant, avec une plus grande capacité et qui nécessite, selon eux, moins d'emprise.

- **Durée des travaux**

Pour certains contributeurs, le BHNS a l'avantage d'avoir une durée de travaux moindre que le tramway. La rapidité de mise en œuvre séduit.

- **Le tracé**

Certains contributeurs voient avec ce projet une occasion de dynamiser les centres-villes des communes traversées, d'aménager les voiries et les stations, et de développer les modes doux.

Une grande partie des contributeurs est favorable au tracé le plus direct. En l'occurrence le tracé le plus direct emprunte, afin d'augmenter au mieux la vitesse commerciale, sur Bordeaux :

- l'avenue Maréchal de Lattre de Tassigny,
- l'avenue du Général Leclerc,
- la rue du Grand Lebrun,
- la rue de l'école Normale pour le sens entrant vers Bordeaux centre,
- l'avenue Charles de Gaulle pour le sens sortant de Bordeaux centre,
- l'avenue du Général Leclerc,
- l'avenue Maréchal de Lattre de Tassigny pour le sens sortant de Bordeaux centre.

Il est à noter une nette différence de point de vue entre les habitants de Caudéran et ceux des autres communes de Bordeaux traversées par la ligne. En effet, si la plupart des contributeurs favorables au projet sont pour le tracé par le nord de Caudéran, les résidents et commerçants du quartier de Bordeaux Caudéran, en particulier les résidents de la rue du Grand Lebrun ainsi que les professionnels de l'avenue du Général Leclerc, se sont exprimés dans le cadre de cette concertation contre ce choix de tracé, en le jugeant pénalisant pour eux (principalement à cause de l'alignement de la rue du Grand Lebrun et la mise en sens unique partielle de l'avenue du Général Leclerc).

En ce qui concerne le Haillan, les contributeurs privilégient le passage par l'avenue Pasteur dans les deux sens.

- Positionnement du terminus à Bordeaux centre

Concernant le positionnement du terminus à Bordeaux centre, la concertation a soumis au public 5 terminus dans Bordeaux : Quinconces, Mériadeck, Palais de Justice, Place de la Victoire, et Gare Saint-Jean.

Le terminus à la gare Saint-Jean est largement plébiscité (plus de 80 % de ceux qui se sont exprimés sur la position du terminus ont mis en avant la gare Saint-Jean). Il est souhaité proche du tramway et de la gare afin de permettre une meilleure multimodalité entre l'ensemble des modes de transports.

Le terminus aux Quinconces est par contre peu demandé (moins de 7 % des avis exprimés sur la question). Quelques contributeurs attirent d'ailleurs l'attention sur une possible saturation au niveau de la place Gambetta si ce terminus est choisi.

Au centre de Bordeaux, les arrêts Mériadeck, Palais de Justice et Victoire paraissent aux contributeurs appropriés en tant qu'arrêts et non en tant que terminus.

Enfin il est à noter que l'EPA (Etablissement public d'aménagement) de Bordeaux Euratlantique a versé une contribution, votée en Conseil d'administration, en faveur d'un terminus à la Gare Saint-Jean. Celui-ci permettrait une évolution vers une desserte, via les quais, des futurs aménagements de la zone, mais aussi une ouverture sur le pont Jean-Jacques Bosc. En effet, les travaux entamés par l'EPA visent la création d'une plateforme réservée à un futur transport en commun en site propre sur l'ensemble des quais, de la Gare Saint-Jean au futur Pont.

- Secteurs traversés par l'itinéraire : ont fait l'objet de débat les secteurs suivants

- ***La rue du Château d'eau***

Certains contributeurs redoutent une saturation de la rue du Château d'Eau à Bordeaux, et ceci quelque soit le tracé et le terminus retenu dans Bordeaux.

- ***La rue du Grand Lebrun à Bordeaux Caudéran***

La plupart des contributeurs s'élevant contre le projet de BHNS le font en raison de son impact sur la rue du Grand Lebrun dans le quartier de Bordeaux Caudéran. Un élargissement de cette rue avec un alignement du foncier serait en effet nécessaire pour conserver le stationnement latéral et mettre en place une double voie de circulation : l'une pour les voitures particulières, et l'autre pour le BHNS, là où une seule voie de circulation existe aujourd'hui avec du stationnement positionné alternativement de chaque côté de la rue. De vives réactions à ce sujet ont été relevées à la fois dans les registres papiers et électroniques et une association spécifique s'est constituée.

Toutefois, des contributions évoquent d'autres propositions pour la réalisation du projet avec un impact moindre, comme la mise en place d'un double sens sur l'avenue du Général de Gaulle, considérée par certains comme plus adaptée car plus large, ou alors une seule voie de circulation sur la rue du Grand Lebrun, réservée à la plateforme BHNS et aux riverains.

- ***L'avenue du Général Leclerc à Bordeaux Caudéran***

Le passage par l'avenue du Général Leclerc fait également débat : certains contributeurs, notamment les commerçants concernés, se positionnent contre la suppression du stationnement et contre la mise en place d'un sens unique dans l'avenue.

- ***Place des Martyrs de la Résistance à Bordeaux***

Pour la place des Martyrs de la Résistance, les contributeurs souhaitent conserver les espaces verts et craignent la défiguration de la place avec l'arrivée du BHNS et les aménagements qu'il pourrait engendrer.

- ***Les quartiers Issac, Hastignan, Cérillan à Saint-Médard-en-Jalles***

Plusieurs contributeurs regrettent que certains quartiers de Saint-Médard-en-Jalles, comme Issac, Hastignan ou encore Cérillan ne soient pas desservis par ce BHNS. Certains préféreraient que le terminus soit situé dans ces quartiers et qu'une navette soit mise en place pour la liaison avec Saint-Aubin de Médoc. D'autres préconisent un remplacement de la desserte d'Issac par une ligne de bus tout aussi performante, en direction du centre de Bordeaux.

- ***Le Haillan***

Certains contributeurs souhaitent voir quelques changements au Haillan, à savoir, d'une part, que l'arrêt « Collège Emile Zola » soit décalé, dans le sens Bordeaux/Saint-Aubin de Médoc, avant le feu de signalisation situé au niveau du carrefour Pasteur/Los Heros, et après l'arrêt « Béchade » et, d'autre part, que le BHNS desserve le parc d'activité de Mermoz par un arrêt proche de ce secteur.

b) Réponses du maître d'ouvrage

Seule la suite des études permettra d'apporter toutes les réponses avec tous les détails nécessaires aux questions abordées dans les contributions. Cependant, sans attendre, le maître d'ouvrage est en capacité d'apporter d'ores et déjà les éléments suivants :

- ***L'opportunité du projet***

Tout d'abord, il apparait important de noter que l'opportunité du projet a bien été comprise par la majorité des contributeurs. A ce titre, le mode BHNS est retenu du fait de son efficacité eu égard à la demande de déplacements attendue sur cet axe d'une part ; et du fait de son efficacité financière d'autre part.

Quant au gain de temps apporté par le projet, il est utile de préciser que lors des présentations publiques, le maître d'ouvrage a diffusé des diapositives par commune concernée. Les études de temps de parcours montrent que, par exemple, via le tracé nord, il est 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%).

Les présentations faites dans les communes par tronçon ont pu induire en erreur les participants qui n'ont vu que le gain de temps de quelques minutes sur leur portion, mais dans l'ensemble le projet apporte une nette diminution de temps parcours pour les usagers de l'ensemble des communes concernés, et permettra donc de favoriser le report modal. De plus, les aménagements proposés pourront tant servir au BHNS qu'aux autres lignes du réseau empruntant la section, amplifiant les gains réalisés. Cette fonctionnalité bénéficiera par exemple aux usagers de la Lianes 2.

De plus, les gains en vitesse ne sont qu'une partie des objectifs du projet. Il est important de noter que les usagers sont, d'après une enquête marketing réalisée par nos soins auprès d'un panel représentatif des usagers actuels ou potentiels de la ligne, surtout en attente de régularité.

A ce titre, il est important de noter que malgré les efforts en la matière réalisés dans le cadre de la labellisation de la ligne, qui ont déjà apporté des améliorations significatives, il y a encore d'importantes marges la Lianes 3+. Kéolis Bordeaux Métropole indique ainsi dans son analyse (2014) de la Lianes 3+ que les irrégularités de temps de parcours peuvent aller jusqu'à 40% de différence entre les temps de parcours en heure creuse et en heure pleine, la ligne pâtissant alors de l'engorgement des voies de circulation.

Bordeaux Métropole ne disposant aujourd'hui pas de BHNS, il n'est pas possible de donner de coût d'exploitation de cette ligne avant une consolidation ultérieure des études. Cependant, les BHNS en exploitation dans les autres collectivités montrent des coûts très proches d'une ligne type Lianes + (6€/km).

Par ailleurs, 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) montrent que le site propre intégral n'est pas une solution optimale par rapport à la circulation générale dans son ensemble. En effet, il est possible de conserver la circulation générale sur certaines portions sans pénaliser le BHNS. Ainsi le site propre est véritablement opportun dans les milieux contraints. 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. Par exemple, aucune plateforme BHNS n'est proposée entre Saint-Aubin de Médoc et Saint-Médard-en-Jalles.

En ce qui concerne les centres-villes, le maître d'ouvrage a en outre souhaité conserver les conditions nécessaires à un dynamisme de l'économie commerciale locale, et continuer à permettre une circulation automobile dans de bonnes conditions, l'objectif n'étant nullement de stigmatiser l'usage de la voiture. Pour répondre à ces deux objectifs, le projet prévoit des aménagements permettant de concilier du mieux possible la priorité du BHNS et la conservation de l'espace strictement nécessaire à la circulation et au stationnement.

Afin de garantir la performance du BHNS, le maître d'ouvrage a jugé particulièrement opportun, au regard des relevés de temps de parcours de la Lianes 3+ qui montre des difficultés substantielles en la matière, de proposer de réserver le sens entrant sur Bordeaux au BHNS seul (avenue du Général Leclerc à Caudéran, mais aussi rues Croix blanche et Capdeville en intra-boulevards). Ces propositions qui conduisent à adapter les plans de circulation des dessertes locales restent cependant à travailler en partenariat avec les riverains et commerçants concernés.

Quant au centre-ville de Bordeaux, et notamment sur les cours bordelais (Albret, Aristide Briand, Marne) il n'est pas jugé opportun de supprimer un sens de circulation pour favoriser le BHNS au risque d'entraîner des reports de circulation sur des itinéraires inadaptés. En revanche, une priorisation du BHNS sur la circulation est proposée (gestion de carrefours à feux, sortie de plateforme en priorité BHNS, stations avec les véhicules bloqués derrière le BHNS par exemple...).

- **Le niveau de service**

Les attentes des contributeurs trouvent leurs réponses dans les attributs du projet proposés ci-après, permettant d'atteindre les objectifs visés :

- Augmentation de la fréquence de passage
 - Fréquence de passage à 5 minutes en heure de pointe sur le tronç commun ;
 - horaires de circulation élargis (éventuellement 24h/24h avec 1 bus de nuit toutes les heures) ;

- Fiabilité du temps de parcours, fluidité
 - circulation en site propre sur les sections congestionnées ou immédiatement en amont ;
 - aide au franchissement des carrefours à feux ;
 - régulation par système d'aide à l'exploitation ;
 - possibilité de changement d'itinéraire en cas d'incident/accident/chantier ;

- nombreux points de connexions avec les autres lignes du réseau TBC (tram en particulier) ; augmentation de la vitesse commerciale, rapidité
 - véhicule apte à franchir les courbes sans réduction de l'allure et disposant de capacité importante d'accélération/décélération ;
 - pas de vente de titre par le conducteur, remplacé par l'installation de distributeurs de titres en station, la vente dans un réseau élargi de dépositaires, l'utilisation de technologies innovantes du type NFC (Near Field Communication : communication dans un champ proche) ;
 - mise en place d'un terminus partiel autorisant l'adaptation de la fréquence à la demande de transport ;

- Confort dans le bus, équipement innovant et performant
 - limitation du nombre d'arrêts (500 mètres de distance moyenne entre 2 stations) pour limiter les freinages et redémarrages successifs, mais aussi pour améliorer les temps de parcours. Les usagers sont ainsi au maximum à 250m de distance d'une station, soit sensiblement en deçà de ce qui est généralement considéré comme la distance d'attraction des arrêts d'une ligne de transport en commun à pied (300- 400 mètres) ;
 - fiabilité des véhicules ;
 - quais accessibles ;
 - véhicules à plancher bas adaptés aux personnes à mobilité réduite;
 - annonce sonore des arrêts ;
 - revêtements de chaussée en état ;
 - conduite souple, contrôlée par un dispositif d'enregistrement des accélérations longitudinales et transversales ;
 - véhicule climatisé ;
 - véhicule offrant des services spécifiques (Wifi, Ecrans TFT-Thin Film transistor-diffusant des informations sur la ville, la météo...) ;
 - mise en place éventuelle de véhicules et stations vidéosurveillées ;
 - généralisation des bornes d'information voyageurs à quai, de l'information voyageur embarquée, de l'information audio en cas d'incident sur le réseau, la mobilisation des médias numériques (sites et applis associés au système d'aide à l'exploitation et information aux voyageurs, Twitter...) ;
 - existence de stations V3 et box sécurisés en différents points de l'itinéraire, ainsi que de stations facilitant l'usage partagé de l'automobile ;
 - mise en place de parkings relais ;

- aménagement des stations selon une logique d'équipement de quartier.
- **Coût du projet**

Suite aux études réalisées, et pour répondre à la demande des contributeurs de voir réaliser un projet de qualité sur l'ensemble du tracé et jusqu'à la gare Saint-Jean, le maître d'ouvrage propose de réévaluer l'enveloppe de l'opération à 100M€HT (120M€TTC) (valeurs 2015) (enveloppe qui était initialement fixée à 100M€ TTC). Cette augmentation a pour vocation d'intégrer des opérations d'aménagements urbains ponctuels en lien avec les tissus traversés. Cette somme correspond à un projet de 5M€HT/km en moyenne, qui est largement dans la moyenne des aménagements réalisés par d'autres collectivités (ChronoBus nantais à 1M€/km, Toulouse à 4M€/km, Triskel à Lorient à 6M€/km, Metz à 11M€/km). Elle permettra de traiter l'insertion du BHNS avec des aménagements qualitatifs en lien avec les projets urbains traversés, tels que présentés lors des réunions publiques et dans les documents versés à la concertation.

Comme le souligne certains contributeurs, ce coût est moindre que celui du tramway, à hauteur de 27M€/km pour la troisième phase du tramway bordelais.

Certains contributeurs ayant évoqué la possibilité d'améliorer l'existant en assurant une priorité aux bus actuels avec une priorité aux feux, mais sans achat de nouveaux véhicules, il est important d'indiquer que si l'enveloppe des 100M€HT tient certes compte de l'achat du matériel roulant, ce dernier ne représentant toutefois qu'une partie de l'investissement (entre 20 à 30%). L'économie de ce poste ne permettrait pas de faire diminuer très substantiellement l'enveloppe allouée au projet, mais le prive en revanche de nouveaux matériels au confort et à la modernité avérés, susceptibles d'attirer les usagers qui apprécient le tramway mais restent encore sceptique sur l'usage de bus.

- **Les impacts sur la circulation générale**

Pour les questions de stationnement, il est encore trop tôt par rapport à l'avancée des études pour donner des bilans consolidés sur les impacts. En revanche, l'extension de la réglementation du stationnement sur la ville de Bordeaux devrait permettre, en amont du projet, de diminuer la pression sur le stationnement et donc de permettre une meilleure insertion du projet.

A ce titre, comme voté dans la délibération sur la stratégie métropolitaine pour les mobilités du 22 janvier 2016, le projet de BHNS participera à cette mise en œuvre, améliorant la rentabilité du projet et ciblant le stationnement conservé devenu payant uniquement pour les besoins des seuls riverains.

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 sur les nuisances induites pour 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.

Quant aux questions de report de la circulation automobile et de pollution, elles seront prises en compte dans les futures études du maître d'ouvrage dans le cadre de la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique, et présentées lors de l'enquête publique. Le projet, dont les premières études socio-économiques montrent qu'il devrait permettre d'économiser chaque jour la circulation de 5000 usagers en voiture, semble très bénéfique en la matière. Pour Bordeaux, on peut estimer en première approximation que le trafic le long de l'axe devrait baisser d'environ 15%, chiffre auquel il faudra bien évidemment rajouter les autres impacts positifs apportés par la mise en œuvre de la stratégie métropolitaine des mobilités (politique du stationnement évoqué ci-dessous, actualisation du plan vélo et mise en œuvre d'un plan piétons entre autres...).

Par ailleurs, des parkings relais sont en étude, notamment au Lycée Sud Médoc à Saint-Aubin de Médoc et au droit de la station Mermoz à la limite entre Eysines et Le Haillan. Enfin des parkings de proximité seront étudiés au cas par cas dans les différentes communes.

- **Les impacts sur les modes doux**

Sur 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.

Concernant les cyclistes, il est proposé, là où le vélo partagerait la plateforme avec le BHNS, de réserver des voies de 4,10 mètres de large afin d'assurer un confort à chacun. En revanche, dans les sections où les emprises sont plus faibles, la voie sera réduite jusqu'à 3 mètres (situation en centre-ville de Bordeaux par exemple). Par contre en station, il est prévu de laisser une largeur permettant aux vélos de doubler le BHNS en arrêt (3,50 mètres).

D'une manière générale la prise en compte des cyclistes le long du parcours sera un point important d'études à venir, afin d'améliorer les continuités cyclables sur la totalité du trajet. Cette question sera traitée en lien avec l'actualisation du plan vélo et la confirmation de l'ambition d'atteindre les 15% de part modale pour le vélo sur la Métropole.

- **Le matériel roulant**

Il est à noter que l'actuelle Liane 3+ roule au GNV (gaz naturel pour véhicules), sensiblement moins polluant qu'une motorisation diesel. Par conséquent, le choix de motorisation du futur BHNS devra permettre d'obtenir un niveau d'émissions au moins équivalent et si possible meilleur.

A ce jour, le choix d'une motorisation tout électrique présente un risque technologique important car aucune collectivité ne l'a mise en œuvre sur un projet aussi long (environ 20km) et avec un niveau de service tel que celui visé (fréquence de 5 minutes en heure de pointe). Aujourd'hui, si des solutions dites « à biberonnage » existent, c'est-à-dire avec des recharges très rapides en station sur le tracé, une étude de faisabilité faite par Nantes Métropole sur une ligne de 7km a, par exemple, montré un surcoût d'acquisition du matériel et des infrastructures, doublant l'évaluation du coût du projet.

Toutefois le projet sera conçu de tel manière que le matériel puisse évoluer au fil du temps en fonction des nouvelles technologies disponibles.

Par ailleurs, il est rappelé que les premières études réalisées en 2012/2013 dans le cadre du Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM) avaient démontré que, notamment par rapport au mode tramway, le BHNS était le mode le plus adapté sur le fuseau considéré. De plus, le BHNS vise une vitesse commerciale supérieure à celui d'un tramway dans un environnement urbain équivalent. C'est pourquoi le tramway a été écarté des présentations en réunion publique (pour autant toutes les études préalables qui avaient porté à écarter ce mode de transport ont été mises à disposition du public).

Sur ce sujet, il est rappelé que la stratégie métropolitaine des mobilités approuvée par le Conseil métropolitain le 22 janvier dernier est venue confirmer, depuis la fin de la concertation ici considérée, la volonté de la Métropole de desservir par le mode tramway certaines des communes concernées par le tracé, mais sur d'autres fuseaux complémentaires de celui du projet de BHNS, dans l'objectif de renforcer le maillage et l'efficacité globale du réseau structurant de transports en commun de l'agglomération.

- **Durée des travaux**

Le projet prévoit les déviations des réseaux uniquement sous les stations afin que celles-ci soient ultérieurement accessibles quels que soient les travaux. Par conséquent la durée des

travaux se trouve réduite par rapport à une opération de tramway qui nécessite une déviation totale des réseaux.

- **Le tracé**

Les études liées aux évaluations des fréquentations montrent que le choix du tracé par le nord ou le sud du quartier de Caudéran à Bordeaux ne fait pas varier la fréquentation de la ligne. En revanche, les études menées sur les temps de parcours et les contraintes techniques de chaque partie d'aménagement révèlent qu'un tracé par le nord de Caudéran semble le plus judicieux.

Il assure en effet le trajet le plus court, le plus rapide, mais aussi le plus propice à une intégration urbaine pertinente. L'axe sud a en effet été largement réaménagé récemment et l'intégration d'un BHNS pourrait y être pénalisante, alors que l'axe nord permet une plus large amélioration tant en termes de transport qu'en termes de tissus urbain.

Pour Le Haillan, les études démontrent que le passage par le centre-ville (avenue Pasteur) est le plus lisible, direct et adapté.

Quant au choix du terminus, il influe grandement sur la fréquentation sur l'ensemble de la ligne, puisque le terminus à la gare Saint-Jean engendre environ 50 000 montées par jour alors que le terminus aux Quinconces capte moins de passagers avec 27 000 montées par jour.

Quelque soit le terminus étudié, le projet est considéré comme rentable (taux de rentabilité interne supérieur à 4% et valeur actualisée nette positive).

Les études et les avis sur les registres portent en outre vers les mêmes choix de tracé, à savoir, un passage par l'avenue Pasteur au centre-ville du Haillan, puis par le nord du quartier de Caudéran à Bordeaux et un terminus à la gare Saint-Jean.

De plus, ce choix de terminus ouvrira la possibilité de desservir à l'avenir les territoires situés au-delà de la gare Saint-Jean, comme les équipements d'Euratlantique dont les quais, et la future grande salle de spectacle prévue à Floirac, via le pont Jean-Jacques Bosc. Il est proposé de retenir cette proposition qui paraît pertinente sous réserve qu'elle soit confortée par des études complémentaires entreprises par le maître d'ouvrage.

Concernant la rue du Château d'Eau, les inquiétudes sont prises en compte par le maître d'ouvrage et feront l'objet d'études détaillées ultérieures.

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

En premier lieu il est précisé que les propriétés sises rue du Grand Lebrun à Bordeaux sont frappées par un plan d'alignement depuis 1986.

Les préoccupations exprimées par le public lors de la concertation ont été entendues par le maître d'ouvrage. A cet égard, des études complémentaires d'insertion du BHNS prendront en compte les remarques inscrites à ce sujet dans les registres afin de poursuivre la réflexion d'un impact le plus limité possible sur ces voies.

Seront notamment étudiés une mise à sens unique pendulaire (jalonnement dynamique) sur l'avenue du Général Leclerc, un impact foncier moindre sur la rue du Grand Lebrun, voire un itinéraire alternatif n'empruntant plus la rue du Grand Lebrun.

Des démarches d'information et d'échange avec le public spécifiquement dédiées à ce secteur méritent, en parallèle, d'être poursuivies 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.

- ***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 dans les registres. Il est à noter que ces inquiétudes font suite à des études portées à connaissance dans les dossiers de concertation, mais réalisées en 2012/2013.

A ce stade des études, le projet de BHNS ne prévoit pas la suppression systématique des arbres de cette place comme proposé en 2012/2013, mais une intégration dans le respect de l'environnement existant.

- ***Les quartiers Issac, Hastignan, Cérillan à Saint-Médard-en-Jalles***

La branche actuelle de la liane 3+ vers « Saint-Médard Issac », qui dessert aujourd'hui les quartiers d'Hastignan, de Cérillan et d'Issac situés sur la commune de Saint-Médard-en-Jalles, se situe hors du périmètre du projet. Cependant, une nouvelle desserte de ce secteur est en cours d'étude avec les services de Bordeaux Métropole et le délégataire de transports en commun. L'objectif est d'offrir aux usagers de cette branche un service au moins équivalent en terme de fréquence, avec un rabattement vers le BHNS, mais aussi une connexion au reste du réseau avec notamment, une étude vers le terminus de la future ligne D du tramway.

- ***Le Haillan***

Les remarques du public sur l'implantation des stations sont portées à la connaissance du maître d'ouvrage. Pour autant, le présent bilan de la concertation ne porte pas sur les aménagements propres à ces voies. Des études complémentaires prendront en compte les remarques inscrites à ce sujet dans les registres afin de poursuivre la réflexion.

Une fois l'arrêt des caractéristiques essentielles du projet de liaison, d'autres études seront à mener sur la totalité de la ligne en partenariat avec les communes concernées par le projet, en vue d'affiner les modalités d'insertion du projet dans l'environnement, préalablement au dépôt du dossier d'enquête préalable à déclaration d'utilité publique.

Les échanges avec le public se poursuivront également jusqu'à l'enquête publique, afin notamment de garantir la meilleure intégration du projet dans les secteurs traversés par la ligne (schémas de circulation locaux, implantation de stations, aménagements de carrefours...).

S'agissant plus spécifiquement du secteur d'arrivée sur les boulevards à Bordeaux, les résultats de la concertation montrent que des démarches complémentaires d'analyse et d'échanges avec les personnes concernées sont nécessaires à une meilleure appropriation du projet, préalablement à la définition précise des caractéristiques principales du projet. Ce secteur mérite donc de faire l'objet d'une information renforcée du public

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir, si tel est votre avis, adopter les termes de la présente délibération :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le Code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.2141-1 et suivants,

VU le Code de l'urbanisme notamment ses l'article L.103-2 et suivants,

VU la délibération n°2015/0251 du 29 mai 2015 décidant d'ouvrir une concertation publique préalable à la réalisation du projet de liaison en Transport en commun à haut niveau de service entre Bordeaux centre et Saint-Aubin de Médoc,

VU la délibération n°2016/007 du 22 janvier 2016 décidant de la stratégie métropolitaine des mobilités,

ENTENDU le rapport de présentation faisant office de bilan de la concertation,

CONSIDERANT QUE la concertation organisée sur le projet d'itinéraire en transport en commun en site propre entre Bordeaux centre et Saint-Aubin de Médoc a fait l'objet d'une forte participation du public, lequel a été mis en mesure de s'exprimer sur les différents partis d'aménagement ressortant des études et d'effectuer des propositions,

CONSIDERANT QUE l'analyse des contributions montre que le public est globalement favorable au projet de liaison en Transport en commun à haut niveau de service par mode Bus à haut niveau de service entre Bordeaux centre et Saint-Aubin de Médoc,

CONSIDERANT les documents et études versés à la concertation et mis à disposition des élus à la Direction des infrastructures et des déplacements (DID) de Bordeaux Métropole, Immeuble Laure Gatet, 39-41 cours du Maréchal Juin à Bordeaux, aux jours et heures habituels d'ouverture,

CONSIDERANT QUE, au regard des objectifs du projet définis par la délibération n°2015/0521 du 29 mai 2015, en adéquation avec les attentes du public, les contributions de celui-ci sont majoritairement favorables à un terminus dans Bordeaux centre au niveau de la gare Saint-Jean, et d'un tracé par la rue Pasteur au Haillan et Caudéran nord à Bordeaux,

CONSIDERANT QUE toutefois, compte tenu des préoccupations exprimées par le public lors de la concertation, les modalités de passage de la ligne dans le secteur de la traversée des boulevards à Bordeaux (et notamment le secteur « Grand Lebrun ») méritent d'être plus précisément étudiées, et de faire l'objet de nouveaux échanges avec le public ;

CONSIDERANT QU'il semble opportun de continuer les démarches en vue de permettre la participation du public à la poursuite de l'élaboration du projet, afin notamment de garantir une meilleure insertion et acceptation du projet dans les secteurs traversés par la future ligne de bus à haut niveau de service ;

CONSIDERANT QU'il convient, dès lors, d'arrêter un projet de bus à haut niveau de service entre Saint-Aubin de Médoc et Bordeaux Gare Saint-Jean ayant les caractéristiques suivantes :

- Fréquence de passage à 5 minutes en heure de pointe sur le tronc commun ;
- Horaires de circulation élargis
- Circulation en site propre sur les sections congestionnées ou immédiatement en amont ;
- Aide au franchissement des carrefours à feux ;
- Régulation par système d'aide à l'exploitation ;
- Pas de vente de titre par le conducteur, remplacé par l'installation de distributeurs de titres en station, la vente dans un réseau élargi de dépositaires, l'utilisation de technologies innovantes du type NFC (Near Field Communication : communication dans un champ proche) ;

- Mise en place d'un terminus partiel à Saint-Médard-en-Jalles autorisant l'adaptation de la fréquence à la demande de transport ;
- Limitation du nombre d'arrêts (500 mètres de distance moyenne entre 2 stations) ;
- Quais accessibles et véhicules à plancher bas adaptés aux personnes à mobilité réduite;
- Annonce sonore des arrêts ;
- Revêtements de chaussée en état ;
- Véhicule climatisé ;
- Véhicule offrant des services spécifiques (Wifi, Ecrans TFT-Thin Film transistor-diffusant des informations sur la ville, la météo...) ;
- Généralisation des bornes d'information voyageurs à quai, de l'information voyageur embarquée, de l'information audio en cas d'incident sur le réseau, la mobilisation des médias numériques (sites et applis associés au système d'aide à l'exploitation et information aux voyageurs, Twitter...) ;
- Existence de stations V3 et box sécurisés en différents points de l'itinéraire, ainsi que de stations facilitant l'usage partagé de l'automobile ;
- Mise en place de parkings relais ;
- aménagement des stations selon une logique d'équipement de quartier.

DECIDE

Article 1 : d'approuver le bilan de la concertation préalable relative à la réalisation d'une liaison en Transport en commun à haut niveau de service entre Bordeaux centre et Saint-Aubin de Médoc.

Article 2 : d'arrêter le projet consistant en la réalisation du bus à haut niveau de service entre Bordeaux Gare Saint-Jean et Saint-Aubin de Médoc sur l'itinéraire proposé au plan joint à la présente délibération (avec notamment un terminus dans Bordeaux centre au niveau de la gare Saint-Jean, et d'un tracé par la rue Pasteur au Haillan et Caudéran nord à Bordeaux) présentant les principales caractéristiques suivantes, lesquelles seront ultérieurement précisées en fonction des résultats des études complémentaires :

- Fréquence de passage à 5 minutes en heure de pointe sur le tronc commun ;
- Horaires de circulation élargis ;
- Circulation en site propre sur les sections congestionnées ou immédiatement en amont ;
- Aide au franchissement des carrefours à feux ;
- Régulation par système d'aide à l'exploitation ;
- Pas de vente de titre par le conducteur, remplacé par l'installation de distributeurs de titres en station, la vente dans un réseau élargi de dépositaires, l'utilisation de technologies innovantes du type NFC (Near Field Communication : communication dans un champ proche) ;
- Mise en place d'un terminus partiel à Saint-Médard-en-Jalles autorisant l'adaptation de la fréquence à la demande de transport ;
- Limitation du nombre d'arrêts (500 mètres de distance moyenne entre 2 stations) ;
- Quais accessibles et véhicules à plancher bas adaptés aux personnes à mobilité réduite;

- Annonce sonore des arrêts ;
- Revêtements de chaussée en état ;
- Véhicule climatisé ;
- Véhicule offrant des services spécifiques (Wifi, Ecrans TFT-Thin Film transistor-diffusant des informations sur la ville, la météo...) ;
- Généralisation des bornes d'information voyageurs à quai, de l'information voyageur embarquée, de l'information audio en cas d'incident sur le réseau, la mobilisation des médias numériques (sites et applis associés au système d'aide à l'exploitation et information aux voyageurs, Twitter...) ;
- Existence de stations V3 et box sécurisés en différents points de l'itinéraire, ainsi que de stations facilitant l'usage partagé de l'automobile ;
- Mise en place de parkings relais ;
- Aménagement des stations selon une logique d'équipement de quartier.

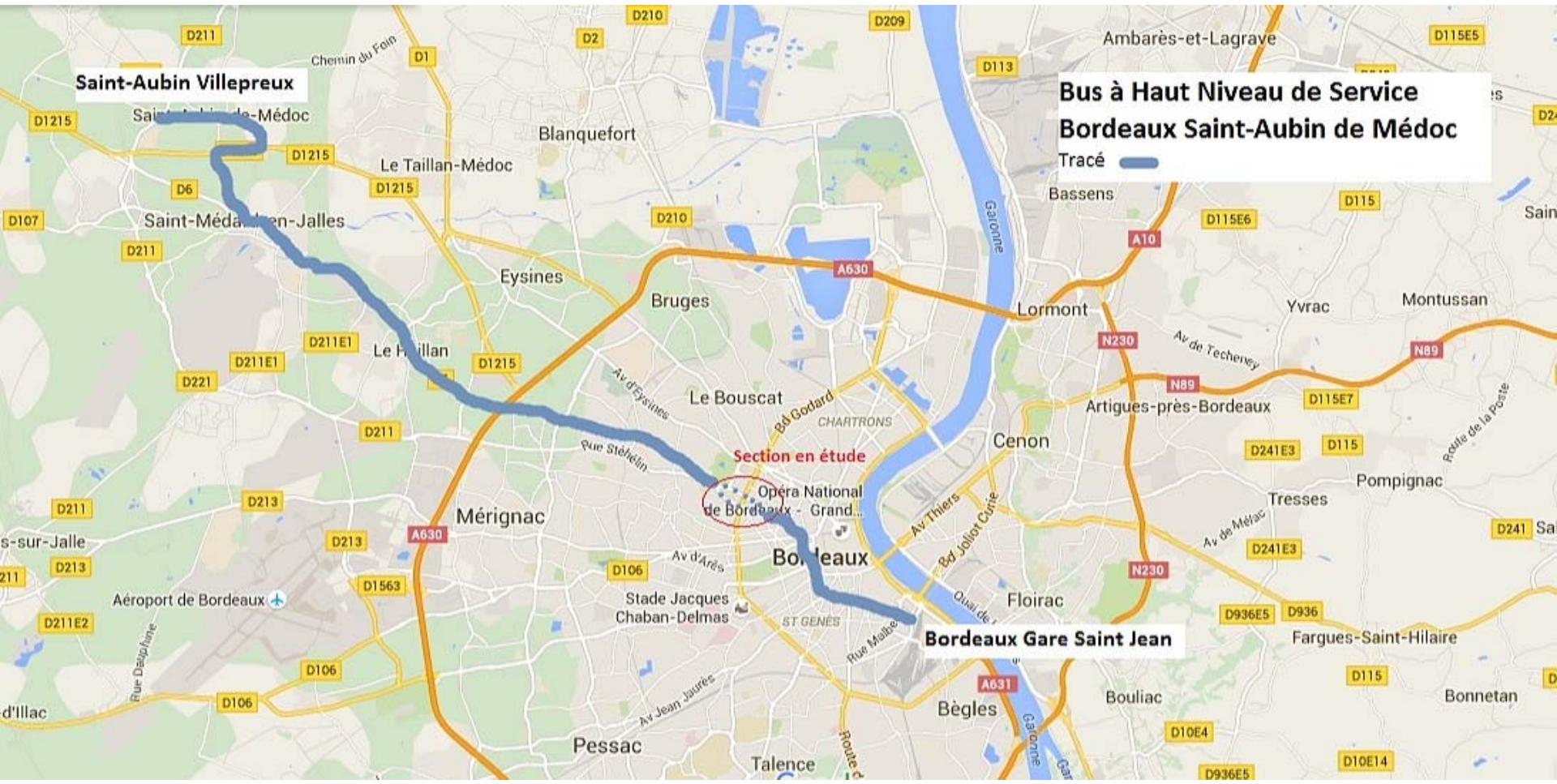
Article 3 : de tenir à disposition du public les observations relatives à cette concertation, à la Direction des infrastructures et des déplacements (DID) de Bordeaux Métropole, Immeuble Laure Gatet, 39-41 cours du Maréchal Juin à Bordeaux, aux jours et heures habituels d'ouverture au public.

Article 4 : d'autoriser le Président à poursuivre toutes les démarches en vue de favoriser la participation du public aux suites de l'élaboration du projet préalablement au lancement de l'enquête publique, et à poursuivre toutes les études nécessaires à l'élaboration de ce projet, dans le respect des caractéristiques principales du projet définies à l'article 2.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 25 mars 2016,

Pour expédition conforme,
par délégation,
le Vice-président,

Monsieur Michel LABARDIN



Saint-Aubin Villepreux

**Bus à Haut Niveau de Service
Bordeaux Saint-Aubin de Médoc**
Tracé

Section en étude

Bordeaux Gare Saint Jean