

PROJET DE BHNS ENTRE BORDEAUX ET SAINT-AUBIN-DE-MEDOC **Compte rendu de la réunion du groupe contact du 26 septembre 2017**

Réunion animée par :

- M. Labardin, Vice-Président de Bordeaux Métropole, délégation « Transports de demain (création TCSP, SDODM) »
- S. Dabadie, Directeur des infrastructures et des déplacements à Bordeaux Métropole
- C. Hollebecque, Cheffe de projet « concertation » chez Neorama

A l'occasion de cette reprise des réunions du groupe-contact, une vingtaine de personnes se sont réunies dans les locaux de Bordeaux Métropole, représentants institutionnels et membres du groupe compris.

M. Labardin, Vice-Président de Bordeaux Métropole a introduit la réunion, rappelant le chemin parcouru depuis la dernière rencontre qui avait eu lieu en novembre 2016. En effet, l'enquête publique qui s'est déroulée d'avril à mai 2017 a abouti à l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique le 2 août dernier. Cette réunion a donc vocation à présenter les conclusions de l'enquête publique, les suites qu'elle implique en termes de projet et de concertation. Une seconde réunion du groupe contact aura lieu début 2018 pour approfondir un certain nombre de questions relatives au BHNS.

A. Temps de présentation : le point sur le projet

S. Dabadie, Directeur des infrastructures et des déplacements à Bordeaux Métropole a ensuite rappelé les grandes données du projet : 7 communes traversées, un axe de 21 km, 500m de distance entre chaque station, etc.

Puis il a présenté les conclusions de l'enquête publique, à savoir : la synthèse des points soulevés, les principales réponses apportées et le planning des études.

L'enquête publique a permis de confirmer l'opportunité du projet sous réserve d'approfondir deux dimensions que sont :

- La desserte des quartiers ouest de Saint Médard-en-Jalles
- La circulation et le stationnement dans deux secteurs de Bordeaux : Caudéran et Saint-Seurin.

Ainsi, la Métropole s'est engagée à poursuivre des études et modifier certaines modalités techniques du projet en vue de son amélioration.

S. Dabadie s'est attaché à expliquer les principales évolutions résultant de l'enquête publique, que sont :

- L'abandon de la configuration à 4 voies de circulation sur le cours Aristide Briand à Bordeaux
- La poursuite d'études sur le stationnement de manutention sur plusieurs rues de Bordeaux
- La mise en œuvre d'un dispositif de suivi des éventuelles vibrations sur les immeubles
- La sécurisation des cyclistes qui partagent la chaussée du BHNS
- La circulation et le stationnement sur le secteur Saint-Seurin

- L’approfondissement des études des accès à la zone commerciale de Saint-Médard-en-Jalles
- L’engagement des études complémentaires pour la desserte d’Issac en TCSP (Transport en Commun en Site Propre)

Puis d’autres modifications liées à la poursuite des études ont été présentées à l’appui de plans détaillés. Il s’agit, sur Bordeaux, de l’aménagement de la place Pierre et Marie Curie, de la reconfiguration du cours Aristide Briand, d’une intervention sur la place des Martyrs-de-la-Résistance et de l’installation d’une station supplémentaire « Grand Lebrun ». Du côté du Haillan, le projet de parking relais Mermoz a évolué et l’implantation de la station « Mairie du Haillan » a été modifiée en accord avec le projet de la place François Mitterrand.

Au-delà des dimensions techniques du projet, S. Dabadie a montré plusieurs innovations en matière d’équipement pour les futures stations de BHNS. Ainsi, des boîtes à lire et des barres de Street Workout seront installées dans toutes les stations. La mise en place de grainothèques permettant de déposer et d’échanger librement des graines de fleurs, de fruits et de légumes, a aussi été évoquée.

A la suite, le planning des études et le déroulement des travaux ont été annoncés. Le démarrage des travaux de réseaux démarre donc ce mois de septembre pour une mise en service fin 2020.

Camille Hollebecque, cheffe de projet au sein de la société Neorama a ensuite présenté le dispositif de participation mis en place à partir de maintenant et ce jusqu’au début de l’année 2018. Dans cette perspective, plusieurs temps forts sont prévus : trois demies-journées de permanences se tiendront à Bordeaux Métropole, Caudéran et au Haillan (au Pôle Territorial Ouest de Bordeaux Métropole) afin de traiter les questions des riverains au cas par cas. Elles seront complétées par 3 séances de travail sur le secteur Saint-Seurin (Martyrs/ Château d’eau, Capdeville / Croix Blanche et Nouaux / Caudéran) permettant chacune d’aborder trois thématiques : la circulation, le stationnement, ainsi que les vibrations sur les immeubles. Enfin, l’information et la consultation du grand public s’établira à l’occasion de plusieurs réunions publiques organisées début 2018.

Tout au long de ce dispositif, le groupe contact est sollicité en vue de continuer à échanger sur les études liées au BHNS et sur le chantier. De plus, il a pour rôle d’accompagner la démarche de concertation mise en place par Bordeaux Métropole et de l’enrichir.

B. Temps de débat

Au fur et à mesure de la présentation, un certain nombre de questions ont été posées par les membres du groupe contact aux organisateurs, à la fois sur le projet et sur la concertation. En voici la synthèse avec les réponses associées :

Questions – réponses relatives au projet :

Question : *comment envisagez-vous le fonctionnement d’arrêts communs entre les bus de ligne et le BHNS ? Serait-il possible de supprimer la vente de tickets à bord des bus de ligne sur ces arrêts communs ?*

Réponse : l’objectif est de limiter au maximum la mutualisation des arrêts pour ne pas que la vitesse du BHNS soit réduite en raison du passage des bus de ligne. Lorsqu’il est possible d’insérer un quai double, l’arrêt du bus de ligne est situé devant la station de BHNS pour éviter toute gêne dans le parcours de ce dernier. Par endroit, la mise en place d’un quai double n’est pas envisageable. Dans ce cas certaines lignes ont pu être reconfigurées pour éviter la mutualisation des arrêts mais par endroits, il restera des arrêts communs.

Des membres du groupe contact ont émis l'idée de supprimer la vente de tickets à bord des bus de ligne, du fait de l'existence de distributeurs de titres de transport sur le quai. Ce point sera étudié dans le cas des arrêts mutualisés.

Remarque à propos de la reconfiguration du cours Aristide Briand à Bordeaux : contrairement à la majorité des situations, sur ce secteur, les habitants semblent prêts à renoncer au stationnement afin de bénéficier de trottoirs plus généreux. Le confort et la sécurité sont donc des priorités sur des trottoirs aujourd'hui inconfortables et accidentogènes. Une analyse des registres d'enquête va être effectuée sur ce point. Si la création de stationnement n'a pas été explicitement demandée, la reconversion de la bande sera étudiée avec la Mairie de quartier.

Question : *existe-t-il des marges de manœuvre sur le budget du projet ?*

Réponse : en fonction des solutions techniques qui s'offrent au projet, des arbitrages sont à effectuer en termes de coût/ avantage. Toutefois, au départ, une enveloppe budgétaire a été allouée au BHNS, il est donc important de la tenir. Si le budget doit être dépassé il faut que cela soit justifié par une réelle plus-value pour le projet.

Question : *pourrions-nous en savoir plus sur l'appel d'offre relatif au matériel roulant (nombre de concurrents, guidage optique, prise en compte des nuisances, taille des bus, énergie électrique, etc.) ?*

Réponse : deux entreprises sont en concurrence sur la question du matériel roulant. Le guidage optique est en option et les nuisances (bruit, vibration, etc.) sont bien entendue prises en compte. Concernant la taille des bus, la plupart mesureront 24 mètres mais des bus de 18 mètres sont aussi envisagés. Concernant la dimension énergétique, les constructeurs font actuellement des propositions. Il y a certes l'électrique et le diesel mais des solutions hybrides peuvent aussi être étudiées.

Question : *où en est la consultation sur le nom commercial du BHNS ?*

Réponse : cette consultation a reçu un grand nombre de réponses qui sont étudiées. Le nom commercial du BHNS sera certainement annoncé lors de sa mise en service.

Questions relatives à la concertation :

Question : *quelles sont les marges de manœuvres de la concertation ? Le groupe contact est-il le « faire-valoir » de la concertation demandée à la suite de l'enquête publique ?*

Réponse : bien que le groupe contact soit un interlocuteur privilégié dans le débat public, le dispositif de concertation s'étend plus largement puisque des ateliers de travail sont prévus avec les riverains sur des secteurs spécifiques, des permanences permettront de traiter des situations au cas par cas et des réunions publiques diffuseront une information large auprès de la population. Dans ce cadre, il ne s'agit pas de remettre au débat les grandes lignes du projet ayant déjà été validées. En revanche, des adaptations peuvent être proposées notamment sur le profil des rues afin de dégager des trottoirs plus larges, sur les sens de circulation et sur le stationnement.

Question : *serait-il possible de transmettre aux membres du groupe contact les supports de présentation des réunions avant leur déroulement ?*

Réponse : les supports de présentation et les compte-rendu des réunions et ateliers seront systématiquement envoyés aux participants ayant laissé leur adresse mail. Dans la mesure du possible, les supports de présentation seront envoyés au groupe contact en amont.