

	Conseil du 7 juillet 2017	<i>Délibération</i>
	Direction générale Mobilité Direction des infrastructures et des déplacements	N° 2017-425

**Communes de Bordeaux - Eysines - Mérignac - Le Haillan - Saint-Médard-en-Jalles - Le Taillan-Médoc
- Saint-Aubin de Médoc**
**Bus à haut niveau de service - Liaison Bordeaux gare Saint-Jean / Saint-Aubin de Médoc - Déclaration
de projet - Décision - Autorisation**

Monsieur Michel LABARDIN présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Le Conseil de Bordeaux Métropole a lancé en 2015 par délibération n°2015/0251 du 29 mai 2015 la concertation pour une ligne de Bus à haut niveau de service (BHNS) Bordeaux-Saint-Aubin de Médoc. Cette concertation a fait l'objet d'une quarantaine de réunions publiques et de très nombreux entretiens particuliers avec les personnes ou entités intéressées par le projet.

La concertation réglementaire a été conclue par délibération n°2016-104 du 25 mars 2016 du Conseil de Métropole qui a validé l'opportunité de rechercher l'augmentation et l'amélioration de l'offre de transport en commun sur la liaison entre Saint-Aubin de Médoc et la gare Saint-Jean à Bordeaux, par l'optimisation du temps de transport, de la régularité et du niveau de service sur l'itinéraire. Il a également été relevé l'importance d'améliorer l'offre de déplacements à pied et à vélo sur l'ensemble de l'itinéraire.

Les objectifs fixés par Bordeaux Métropole pour ce projet ont alors été :

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 aménagements 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 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'aménagement 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.

S'en est suivi un important travail afin d'affiner le projet en lien avec les communes et de répondre ainsi à l'ensemble de leurs interrogations.

Par délibération n°2016-594 du 21 octobre 2016, le Conseil de Bordeaux Métropole a décidé de solliciter le lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et de requérir auprès du Préfet l'ouverture et l'organisation d'une enquête publique et d'obtenir que le projet soit déclaré d'utilité publique.

Rappel de l'organisation de l'enquête et conclusions générales

Par arrêté préfectoral du 09 mars 2017, Monsieur le Préfet de la région Nouvelle-Aquitaine, Préfet de la Gironde, a procédé à l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux de réalisation du projet.

L'enquête publique s'est déroulée du 03 avril au 05 mai 2017. Le dossier a été mis à la disposition du public dans les 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 ne formulant pas d'avis global sur le projet. La commission d'enquête dans son procès verbal des conclusions et avis indique que plus de 300 personnes et quatorze associations ont été accueillies durant les 21 permanences tenues dans les 9 mairies concernées.

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.

En application des dispositions de l'article R123-18 du code de l'environnement, la commission d'enquête a remis son rapport contenant ses conclusions et avis à Monsieur le Préfet qui les a adressés au Président de Bordeaux Métropole par courrier en date 19 juin 2017.

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 d'aménagement de la ligne.

Au préalable la commission d'enquête a sollicité une réponse du maître d'ouvrage sur la base d'un procès verbal de synthèse des observations. Au final, et à l'appui du mémoire en réponse de Bordeaux Métropole, il ressort des conclusions que la commission d'enquête a formulées :

- un avis favorable à la Déclaration d'utilité publique (DUP),
- assorti de deux réserves (cf. Conclusions de la Commissions d'enquête, p. 72) :
- « 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,

- « 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 ».

Il convient désormais, conformément aux dispositions des articles L.122-1 du Code de l'expropriation et L.126-1 du Code de l'environnement, que Bordeaux Métropole, maître d'ouvrage de l'opération, se prononce, par une déclaration de projet, sur son intérêt général.

1 - Description de l'opération soumise à enquête publique

Le projet consiste à réaliser une liaison en Bus à haut niveau de service - BHNS de Bordeaux gare Saint-Jean à Saint-Aubin de Médoc. La maîtrise d'ouvrage de ce projet est assurée par Bordeaux Métropole.

- *Les fondements du projet*

L'axe Saint-Aubin de Médoc/Saint-Médard-en-Jalles/Le Haillan est un des principaux points d'entrée dans l'agglomération bordelaise depuis le Médoc. Cette situation a généré au fil du temps un accroissement des besoins de déplacements vers le centre de Bordeaux d'où la nécessité pour Bordeaux Métropole de renforcer l'offre de transports en commun sur cet axe par la création d'une liaison rapide, régulière et efficace permettant de desservir les bassins d'emplois et d'habitat pour un coût maîtrisé.

La création sur cet axe d'un BHNS est l'opportunité de proposer une alternative à la ligne de bus Lianes 3+ actuelle, en empruntant un fuseau similaire pour desservir les communes de Bordeaux, Mérignac, Eysines, Le Haillan, Saint-Médard-en-Jalles et Saint-Aubin de Médoc.

- *Le concept du BHNS*

Un Bus à haut niveau de service (BHNS) est un système de transport par autobus haut de gamme, caractérisé par une forte fréquence, qui garantit des déplacements urbains rapides et confortables.

Le mode de transport dit «**Bus à haut niveau de service**» (**BHNS**), se distingue du bus classique par une approche dite «système» reposant sur les 3 composantes suivantes et leur articulation :

- l'infrastructure (plate-forme, station...),
- le matériel roulant,
- le niveau de l'offre de service et les conditions d'exploitation (modalités de circulation, systèmes d'aide à l'exploitation, info voyageurs).

La particularité du BHNS est sa capacité d'adaptation aux spécificités de la ville, c'est-à-dire aux contraintes urbaines et à la configuration des lieux : le BHNS peut se déplacer sur des voies réservées en « site propre » ou transiter par les voies de circulation normales avec les autres véhicules en « site partagé ». En évitant en partie les voies de circulation saturées en trafic, il est bien plus régulier qu'un bus classique.

C'est un mode de déplacement attractif et peu onéreux pour la collectivité : le coût des infrastructures qu'il nécessite est inférieur aux coûts des autres moyens de transport par rail et son coût d'exploitation est faible (en particulier lorsqu'il existe déjà une structure de maintenance d'un réseau existant d'autobus classiques).

Le BHNS est prioritaire aux intersections et pratique des temps d'immobilisation brefs aux arrêts permettant ainsi d'avoir des temps de trajet plus courts.

Le BHNS a un profil écologique amélioré par rapport aux bus classiques : le système BHNS utilise des véhicules modernes répondant aux nouvelles technologies et aux nouvelles

normes antipollution. En outre les voies de circulation en site propre, le droit à la priorité aux intersections et le peu d'arrêts autorisent une conduite équilibrée et donc une consommation réduite de carburant.

Le BHNS a une capacité de transport des voyageurs plus importante qu'un bus et il est plus confortable. Il bénéficie d'équipements embarqués (wifi, info-voyageurs).

En favorisant le transfert de la circulation locale vers le transport public, le BHNS participe à la réduction des émissions locales et contribue plus globalement à la réduction de la pollution atmosphérique.

- *Le BHNS, un élément du programme d'opérations du Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM)*

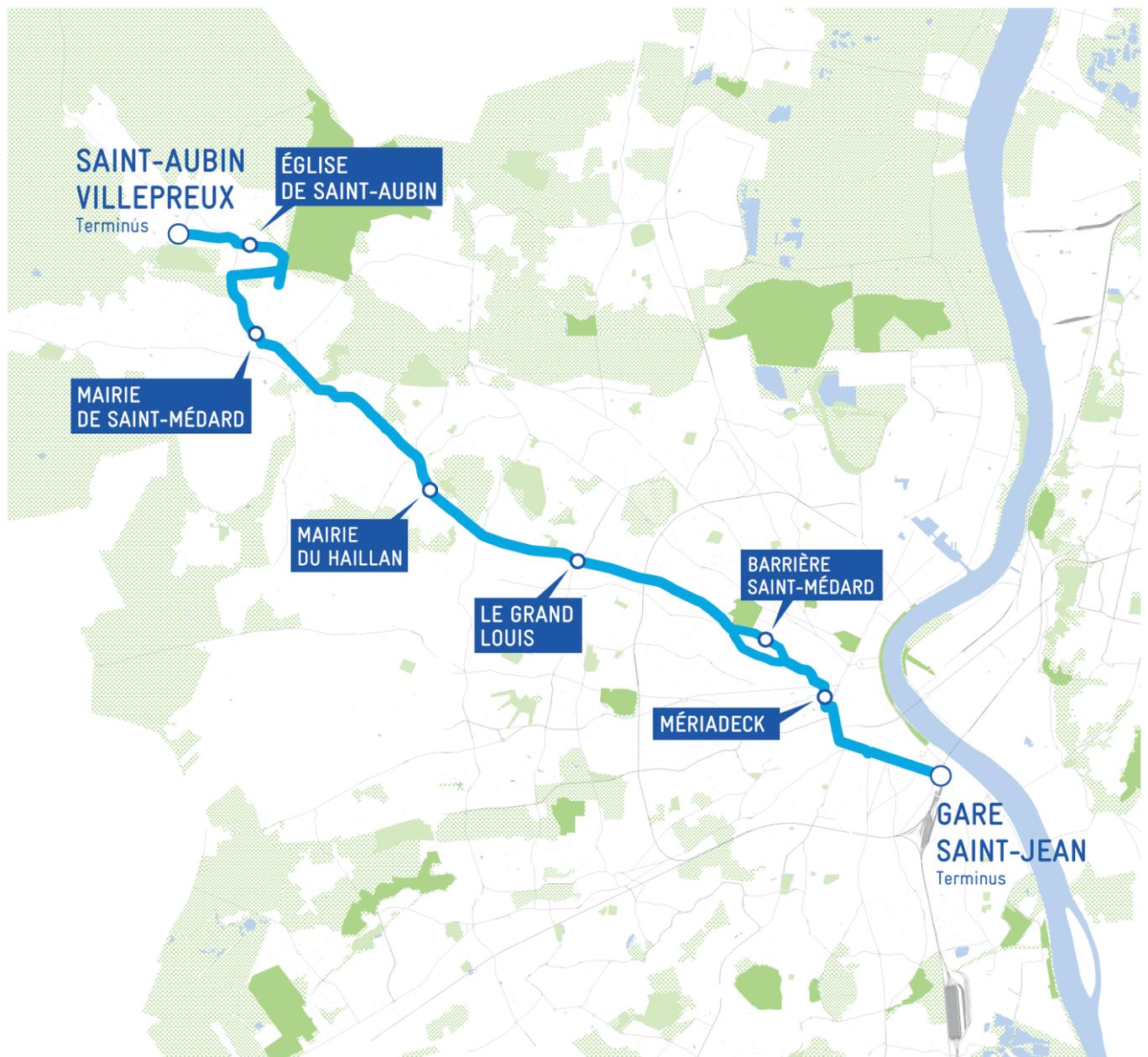
Le projet de Bus à haut niveau de service (BHNS) a été confirmé comme un élément du programme d'opérations de la mise en œuvre du Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM) par délibération du 22 janvier 2016.

Il remplace la Lianes 3+ mais avec un terminus gare Saint-Jean.

Le projet est socio-économiquement rentable (taux de rentabilité interne positif et valeur actualisée nette positive).

- *Le tracé*

Le choix du terminus à la gare Saint-Jean à Bordeaux ouvre 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.



Le choix du terminus route du Tronquet à Saint-Aubin du Médoc est lié aux emprises disponibles pour aménager un quai de 48m, à la possibilité de retournement sur le giratoire du Picot et à la correspondance avec la ligne 37.

- **Les parkings relais**

Deux parkings relais sont prévus.

Le principe d'un parking relais aménagé à proximité immédiate de la RD1215 a été retenu pour capter les usagers du Médoc. Un grand parking existe au niveau du lycée sud Médoc et Collège Léonard de Vinci. Il est situé à proximité immédiate de la RD1215 et desservi par un carrefour giratoire. Le parking relais (P+R) sur une surface d'environ 1900 m² (40 places) est aménagé dans l'emprise du parking actuel (140 places).

Une parcelle appartenant aux serres de Bordeaux a été identifiée pour accueillir un parking relais (P+R) dans le secteur Mermoz sur la commune du Haillan en lien avec la rocade.

- **Le niveau de service**

Un haut niveau de service sera atteint grâce aux éléments suivants:

- augmentation de la fréquence de passage, pour atteindre 5 minutes en heures de pointe ;

- fiabilité du temps de parcours, fluidité ;
- nombreux points de connexions avec les autres lignes du réseau tramway et bus du réseau de Bordeaux Métropole ;
- augmentation de la vitesse commerciale, rapidité ;
- confort dans le bus, équipement innovant et performant.

- **Les principes retenus**

Bordeaux Métropole a retenu un ensemble de principes innovants, correspondant aux meilleures pratiques existant au niveau national et visant à optimiser l'efficacité de la ligne.

Ces principes sont les suivants :

- un traitement non systématique de façade à façade ;
- des stations distantes en moyenne de 500 m. Ces stations seront dotées d'équipements qualitatifs et répondront aux normes d'accessibilité ;
- la généralisation des bornes d'informations voyageurs à quai, de l'information voyageurs embarquée, de l'information audio en cas d'incident sur le réseau, l'affichage des médias ;
- l'amélioration de la vitesse commerciale moyenne de la ligne et un bon niveau de régularité en créant des aménagements plus performants ;
- l'aménagement des sections congestionnées et la reprise de la géométrie des carrefours le nécessitant, l'optimisation de l'aide au franchissement des carrefours pour permettre un niveau satisfaisant de priorité BHNS facilitant la progression des véhicules, même sur les sections banalisées ;
- le renouvellement des structures et couches de roulement uniquement dans les zones le requérant pour garantir un niveau de confort satisfaisant ;
- le non dévoiement systématique des réseaux en-dehors des stations ;
- la création d'un terminus partiel situé à Saint-Médard-en-Jalles ;
- l'augmentation, par un bon dimensionnement du parc de véhicules, de la fréquence de passage à 5 minutes en heure de pointe sur le tronc commun jusqu'au terminus partiel, l'adoption des horaires de circulation élargis et la connexion d'autres lignes de transports en commun avec desserte systématique de l'ensemble des arrêts ;
- un matériel roulant qualitatif climatisé entre 18 m et 24 m de long et 2,55 m de large à plancher bas adapté aux personnes à mobilité réduite et offrant des services spécifiques (Wifi, écrans TFT-Thin Film transistor- diffusant des informations sur la ville, la météo...), apte à franchir les courbes sans réduction de l'allure et disposant d'une capacité importante d'accélération / décélération ;
- la création de deux parkings relais en extra-boulevard (parkings relais sud Médoc et Mermoz) ;
- la suppression de la vente de titres par le conducteur, remplacée 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) ;
- la mise en sécurité et l'amélioration des modes de déplacements doux par l'optimisation d'itinéraires cyclables et piétons.

Le projet nécessite ainsi certains investissements routiers comme la réalisation ponctuelle de couloirs bus en latéral ou en axial, des modifications de carrefours et l'aménagement de toutes les stations. Il comprend également la réalisation de parcs relais et d'aménagements cyclables ainsi que l'amélioration de trottoirs selon les séquences traitées.

- **Le matériel roulant**

Il est à noter que l'actuelle Lianes 3+ roule au Gaz naturel pour véhicules (GNV), moins polluant qu'une motorisation diesel. Par conséquent, le choix de motorisation du futur BHNS

devra permettre d'obtenir un niveau d'émissions au maximum équivalent et si possible moindre.

Bordeaux Métropole a choisi de lancer un appel d'offre ouvert à toute innovation technologique sur la motorisation, notamment électrique.

- Le coût du projet

Suite aux études réalisées, et pour répondre à la demande de voir réaliser un projet de qualité sur l'ensemble du tracé et jusqu'à la gare Saint-Jean, le maître d'ouvrage a prévu une enveloppe globale de l'opération à 104,6M€ HT (valeurs 2016), subventionnée pour partie (6.83 M) € par l'Etat dans le cadre des dispositions du Grenelle II de l'environnement..

- Durée des travaux

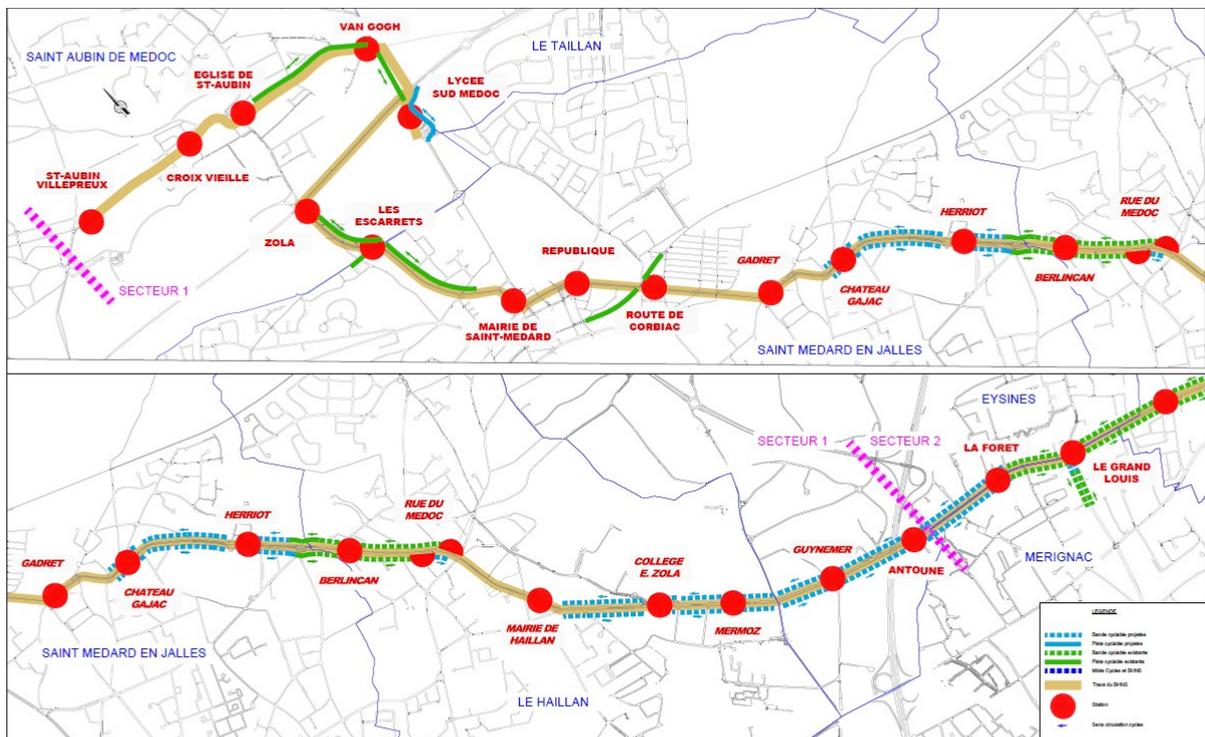
Le projet prévoit les déviations des réseaux uniquement sous les stations afin que celles-ci soient ultérieurement accessibles quels que soient les travaux. Par conséquent la durée des travaux se trouve réduite par rapport à une opération plus complexe de tramway qui nécessite une déviation totale des réseaux, la pose de rail et une alimentation électrique sur la totalité du linéaire du projet.

- La circulation

Le projet a pour ambition de contribuer au maillage du réseau de transports structurants existant et à venir, tant en améliorant l'offre de transport en commun (par sa contribution au maillage du réseau) qu'en permettant d'améliorer l'offre de déplacements à pied et à vélo. Il est prévu :

- la création d'aménagement en faveur des vélos lorsque l'emprise publique le permet,
- le maintien à minima des aménagements existants lorsque l'emprise publique est contrainte,
- le déploiement d'abris vélos dans les secteurs stratégiques (parkings relais P+R, établissements scolaires, etc...) et la mise en place d'arceaux vélos dès que possible.

Il est préférentiellement proposé la mise en place de bandes cyclables qui pourront éventuellement être légèrement rehaussées ou intégrées au trottoir si nécessaire dans la suite du projet. La majorité des couloirs bus latéraux accueillera les vélos.



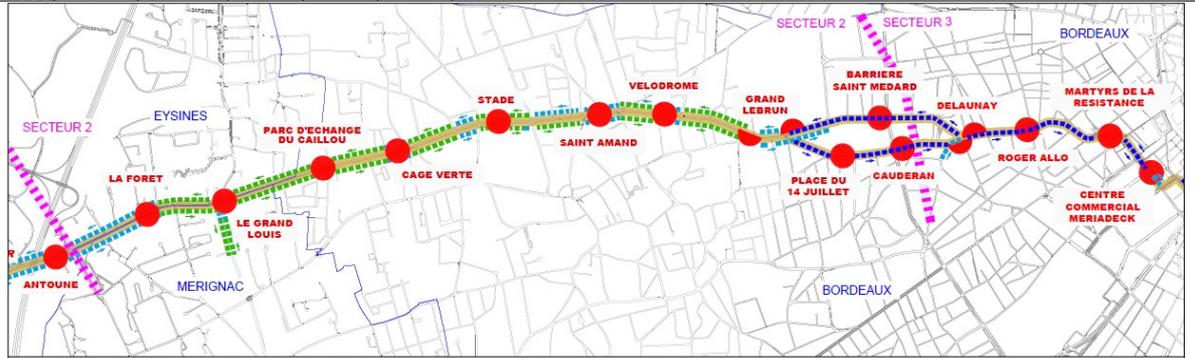
Bordeaux Métropole
Projet BHNS
 Bordeaux-Saint Aubin de Medoc

Plan synoptique
 des aménagements cycles

Secteur 1

Phase ETP

Dessin : C. NUSS Date : 05/10/2016 Echelle : 1/1000 Indice : A Fichier : BSA-ETP-MOG-CYC-01-GEN-01-a.dwg



Bordeaux Métropole
Projet BHNS
 Bordeaux-Saint Aubin de Medoc

Plan synoptique
 des aménagements cycles

Secteurs 2 et 3

Phase ETP

Dessin : C. NUSS Date : 05/10/2016 Echelle : 1/1000 Indice : A Fichier : BSA-ETP-MOG-CYC-01-GEN-01-a.dwg

2 – Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'intérêt général du projet :

- *Les gains de temps et la régularité*

Le projet apporte une nette diminution de temps de parcours pour les usagers de l'ensemble des communes concernées. Les études de temps de parcours montrent qu'il sera possible de relier Saint-Médard-en-Jalles à la gare Saint-Jean en 53 minutes contre environ 1h 20 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 Lianes 3+ actuelle. En évitant en partie les voies de circulation saturées en trafic, le BHNS sera bien plus régulier que la Lianes 3+.

- *Le report modal*

Le projet permettra également de favoriser le report modal. Le report modal de la voiture vers le BHNS 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.

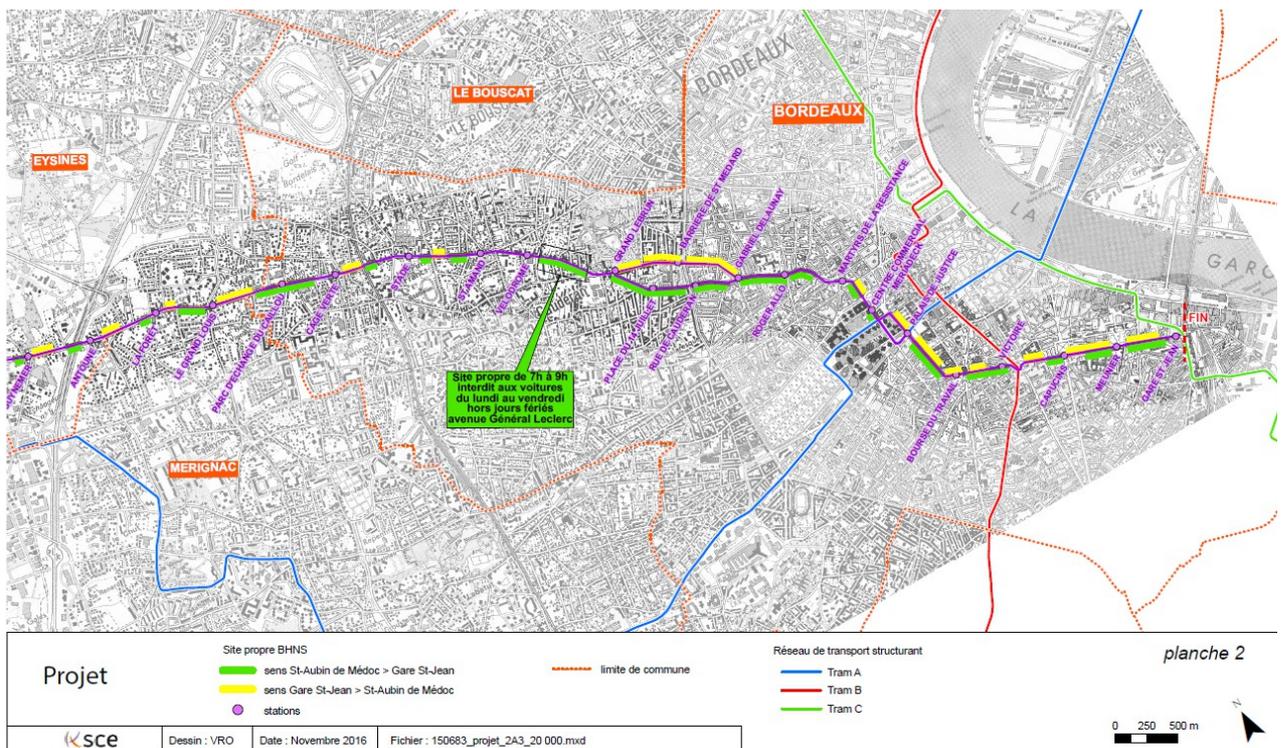
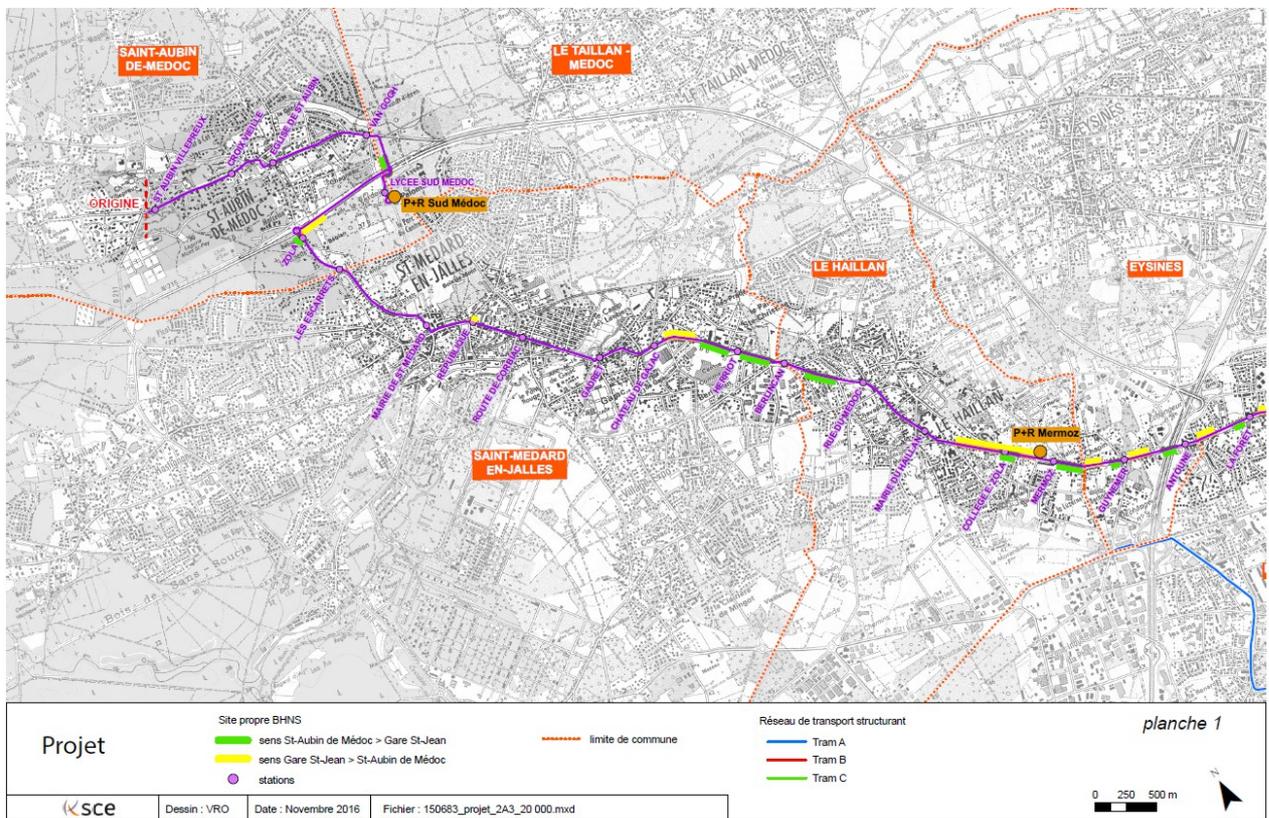
En effet, il est possible de conserver une unicité sur certaines portions sans pénaliser le BHNS. Ainsi le site propre est véritablement opportun dans les milieux où la congestion est récurrente. Il n'est donc proposé que lorsqu'il paraît nécessaire sur la base des analyses extraites du système d'aide 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 (cf. cartes ci-dessous).

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).

Le synoptique figurant ci-après indique la répartition des sections en site propre tout au long du tracé.



- 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

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.

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 sises rue du Grand Lebrun à Bordeaux sont frappées par un plan d'alignement à 4m depuis 1986.

De nombreuses démarches d'information et d'échange avec le public spécifiquement dédiées à rue du Grand Lebrun ont été effectuées, des études ont été réalisées pour un impact foncier moindre (2m au lieu de 4m solution retenue). Un itinéraire alternatif a été proposé et finalement rejeté (trop impactant en terme de foncier et de coût non retenue) 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. Par ailleurs, le parking en bas de la rue prévoiera bien un dispositif en faveur des riverains.

- 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. Le taux de rentabilité interne (TRI) est en effet de 13,6% et la valeur actualisée nette est de 341M€.

3 – Prise en compte de l'étude d'impact, de l'avis de l'Autorité environnementale, de l'enquête publique et des remarques de la commission d'enquête

Les études ont permis de cerner les impacts du projet. Des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts ont été exposées dans le dossier d'étude d'impact.

Ce dossier a été soumis à l'avis de l'autorité environnementale. Celle-ci a jugé que l'étude d'impact présentée était claire, accessible et bien illustrée. Elle a présenté des observations sur le dossier auxquelles le maître d'ouvrage a répondu point par point. La commission d'enquête a estimé dans son rapport final que les réponses apportées par le maître d'ouvrage sur les observations de l'autorité environnementale étaient satisfaisantes.

La commission d'enquête, dans son rapport et ses avis, formule un avis favorable à la Déclaration d'utilité publique (DUP) et en premier lieu, elle 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... »*

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 ».

Réponse du maitre d'ouvrage :

Cette précision apportée par la commission 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 plus loin.

Sur le cas spécifique de la station de lavage du Grand Louis, Bordeaux Métropole prend note du fait que malgré l'avis défavorable de 20 contributions à la suppression de cette station de lavage, l'acquisition est bien considérée comme nécessaire par la commission d'enquête publique dans son rapport. En effet, elle permet la création et d'un giratoire permettant de fluidifier la circulation du BHNS.

- *« force est de constater que la grand majorité des critiques émanent des habitants de Bordeaux et plus particulièrement des secteurs des rues de la Croix Blanche, Capdeville et plus généralement du secteur 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 modifiera de manière substantielle les habitudes des résidents dans le domaine de la circulation routière, avec des modifications importantes du plan de circulation 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 détracteurs du 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 ».

Réponse du maître d'ouvrage :

Une concertation avec les riverains et les associations spécifique autour du plan de circulation du centre-ville sera menée afin d'apaiser les tensions sur ces sujet et éventuellement afin d'apporter des adaptations au projet.

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

- *« ...Un projet qui « oublie » les habitants des quartiers Ouest de Saint-Médard-en-Jalles... »*

Le rapport de la commission d'enquête pointe le fait que des habitants des quartiers ouest, ainsi que les signataires d'une pétition de l'association Jalles Transports (ayant produit à l'enquête une pétition de 7300 signatures), considèrent qu'ils ne sont pas traités à égalité avec ceux de la commune de Saint-Aubin de Médoc en ce sens que le projet entraînera la suppression de la ligne d'autobus Lianes 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 évidemment remettre en cause l'économie générale du projet ».

Réponse du maître d'ouvrage :

Il est à noter que la proposition de desserte des quartiers ouest de Saint-Médard-en-Jalles via la Lianes 2 améliore le temps de parcours vers le centre de Bordeaux par rapport à la Lianes 3+ actuelle : par exemple le temps de trajet entre Yssac 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.

- « ...Un projet dont les modalités techniques méritent encore d'être affinées... ».

La commission d'enquête prend 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 plusieurs points qu'elle considère importants tels que :

- o l'abandon de la configuration à quatre voies de circulation sur le cours Aristide Briand à Bordeaux,
- o la poursuite des études relatives au stationnement nécessaire aux manutentions sur le cours de la Marne entre le cours Barbey et la rue Peyronnet à Bordeaux,
- o les mesures de sécurisation des trottoirs et de réduction de la vitesse de circulation sur la rue du Grand Lebrun à Bordeaux Caudéran,
- o le passage en site propre du BHNS dans les deux sens de circulation sur le rond-point Herriot à Saint-Médard-en-Jalles,
- o le protocole d'évaluation des vibrations sur les immeubles riverains du parcours BHNS.

Réponse du maitre d'ouvrage :

Bordeaux Métropole :

- o confirme l'abandon de la configuration à quatre voies sur le cours Aristide Briand, répondant ainsi à des demandes formulées tant par le public (riverains) que par la ville de Bordeaux et relayée par la commission d'enquête ;
- o confirme engager avec l'Etat une étude pour améliorer les capacités de stationnement dédié aux manutentions sur le cours de la Marne entre le boulevard Barbey et la rue Peyronnet,
- o s'engage à sécuriser les trottoirs de la rue du Grand Lebrun et à mettre en place des dispositifs de réduction de la vitesse,
- o confirme ses études d'un passage en site propre à double sens sur le giratoire Herriot à Saint-Médard-en-Jalles en concertation avec la ville et les commerces,
- o renouvelle ses engagements à faire un bilan des axes avec des risques de vibrations et faire réaliser des constats avant travaux afin de faire des constats contradictoires après mise en service du BHNS sur demande.

« 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 incidences 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 ».*

Réponse du maître d'ouvrage :

- Bordeaux Métropole confirme sa volonté d'assurer la meilleure sécurité possible pour les cyclistes et le travail déjà engagé avec l'association Vélo Cités, qui sera poursuivi,
- Comme indiqué plus haut Bordeaux Métropole confirme ses études d'un passage en site propre à double sens sur le giratoire Herriot à Saint-Médard-en-Jalles en concertation avec la ville et les commerces,
- la circulation sur les voies adjacentes à la rue de la Croix Blanche et la rue Capdeville, et la place des Martyrs de la Résistance fera l'objet d'une nouvelle concertation avec une attention particulière sur la rue de la Benatte dont le sens de circulation pourrait être inversé,
- une concertation spécifique au stationnement du centre-ville sera menée afin d'apaiser les tensions sur ce sujet et identifier d'éventuelles améliorations.

- **Les réserves de la commission**

Pour conclure, la commission émet deux réserves sur la nécessité d'une concertation active et d'une étude de la desserte des quartiers ouest de Saint-Médard-en-Jalles expliquées comme suit.

1° « La commission considère 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. L'aménagement de ces modalités relève essentiellement de deux ordres :

Sur la commune de Bordeaux (Centre-ville et Caudéran), il s'agit notamment :

- *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 ».

Réponse du maitre d'ouvrage :

Sur la commune de Bordeaux (Centre-ville et Caudéran), Bordeaux Métropole s'engage à :

- recevoir toute personne en faisant la demande, pour rechercher des solutions à des situations individuelles,
- procéder à une nouvelle analyse du plan de circulation concernant les rues du secteur Croix Blanche/Saint-Seurin,
- garantir un dispositif de suivi dans le temps des dispositions relatives à l'analyse des vibrations sur les immeubles,
- mettre en place des dispositifs d'expression pour apaiser les éventuelles tensions provenant d'une incompréhension sur certains points du dossier. 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.

2° « 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, si impossibilité dûment justifiée, dans le cas contraire 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 ».

Réponse du maitre d'ouvrage :

Bordeaux Métropole s'engage 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.

*

Au final, il apparait que l'intérêt général du projet n'est pas contestable, comme le confirme par ailleurs 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 permettent de lever les réserves de la commission d'enquête et de répondre à certaines des demandes exprimées lors de l'enquête publique.

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

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU le Code général des collectivités territoriales, notamment son article L5217-2,

VU le Code de l'environnement, notamment son article L126-1 relatif à la déclaration de projet,

VU les articles L123-14 et suivants et R 123-23-1 du Code de l'urbanisme,

VU le Code d'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment ses articles L.121-1 et suivants, L.122-1,

VU le Code des transports et notamment son article L.1511-4,

VU les délibérations n°2015/0251 du 29 mai 2015, n° 2016-104 du 25 mars 2016 et n° 2016-594 du 21 octobre 2016 relatives au projet Liaison en Bus à haut niveau de service – (BHNS) de Bordeaux gare Saint-Jean à Saint-Aubin de Médoc,

VU la délibération n° 2016-594 du 21 octobre 2016 autorisant Monsieur le Président à requérir auprès de Monsieur le Préfet de la Région Aquitaine – Limousin – Poitou-Charentes, Préfet de la Gironde, l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, à la cessibilité des parcelles et immeubles nécessaires à la réalisation du projet sur les communes Bordeaux, Eysines, Mérignac, Le Haillan, Saint-Médard-en-Jalles et Saint-Aubin de Médoc,

VU l'arrêté du 09 mars 2017 de Monsieur le Préfet de la Région Aquitaine – Limousin – Poitou-Charentes, Préfet de la Gironde prescrivant une enquête publique et les modalités de son organisation,

VU le rapport de la commission d'enquête en date du 10 juin 2017 ci annexé,

VU les conclusions et avis de la commission d'enquête en date du 10 juin 2017 relatifs à la déclaration d'utilité publique du projet ci annexés,

VU le courrier de Monsieur le Préfet de la Région Aquitaine – Limousin – Poitou-Charentes, Préfet de la Gironde du 19 juin 2017 demandant à Bordeaux Métropole de délibérer sur la déclaration de projet.

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT QU'a l'issue de l'enquête publique relative au projet de liaison en bus à haut niveau de service – (BHNS) de Bordeaux gare Saint-Jean à Saint-Aubin de Médoc, sur les communes de Bordeaux, d'Eysines, Mérignac, Le Haillan, Saint-Médard-en-Jalles, Le Taillan-Médoc et Saint-Aubin de Médoc, la commission d'enquête a émis :

- **un avis favorable, avec deux réserves, à la Déclaration d'utilité publique (DUP),**

CONSIDERANT QUE le bilan de ce projet s'avère très largement positif,

CONSIDERANT QUE les effets et incidences du projet sur l'environnement qui ont été analysés dans le cadre de l'étude d'impact font l'objet de mesures destinées à les éviter, les réduire ou les compenser ; les observations de l'Autorité environnementales ont fait l'objet de réponses claires et précises par le maître d'ouvrage dans le cadre de son mémoire en réponse ;

CONSIDERANT QU'au vu des résultats de l'enquête publique, il y a lieu d'apporter les modifications suivantes au projet tel que présenté au dossier d'enquête publique :

- 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,
- 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).

DECIDE

Article 1 : l'abandon de la configuration à quatre voies sur le Cours Aristide Briand (Bordeaux) et modifie en conséquence les planches 26 et 27 du plan général des travaux annexé.

Article 2 : de mettre en œuvre les engagements pris par notre établissement en réponse aux réserves de la commission d'enquête :

- dans le prolongement de l'enquête publique, Bordeaux Métropole s'engage 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.
- En complément du projet soumis à l'enquête et compte tenu du caractère urbanisé des quartiers ouest de Saint-Médard-en-Jalles, Bordeaux Métropole s'engage 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.

Article 3 : de déclarer que le projet de Liaison en Bus à haut niveau de service – (BHNS) de Bordeaux gare Saint-Jean à Saint-Aubin de Médoc, sur les communes de Bordeaux, d'Eysines, Mérignac, Le Haillan, Saint-Médard-en-Jalles, Le Taillan-Médoc et Saint-Aubin de Médoc, tel que modifié par l'article 1, est d'intérêt général.

Article 4 : d'autoriser Monsieur le Président :

- à solliciter Monsieur le Préfet pour la Déclaration d'utilité publique (DUP) du projet,
- à accomplir toutes les formalités et à signer tous actes nécessaires à l'exécution du projet de Liaison en bus à haut niveau de service – (BHNS) de Bordeaux gare Saint-Jean à Saint-Aubin de Médoc.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 7 juillet 2017

REÇU EN PRÉFECTURE LE : 11 JUILLET 2017	Pour expédition conforme,
PUBLIÉ LE : 11 JUILLET 2017	le Vice-président,
	Monsieur Michel LABARDIN