



ENQUÊTE PUBLIQUE BUS EXPRESS PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

PROCES-VERBAL DES CONTRIBUTIONS AVEC REPONSES DE LA MAITRISE D'OUVRAGE

DEPARTEMENT DE LA GIRONDE

COMMUNES DE BORDEAUX • GRADIGNAN • TALENCE • VILLENAVE D'ORNON

DU LUNDI 07 AVRIL 2025 AU LUNDI 12 MAI 2025 INCLUS

REFERENCE : arrêté préfectoral du 12 mars 2025 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du Plan local d'Urbanisme intercommunal de Bordeaux Métropole dans le cadre du projet de création du Bus express Pellegrin – Thouars – Malartic

ORDONNANCE DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF N°E25000037/33 EN DATE DU 6 MARS 2025

Georgette PEJOUX, Présidente de la commission d'enquête
Hugues MORIZOT, commissaire-enquêteur
Inès PRIAT, commissaire-enquêteure

Adhérents à la Compagnie régionale des Commissaires Enquêteurs de Bordeaux Aquitaine

Destinataires :

- Monsieur Gil CORNEVAUX, Président du Tribunal Administratif de Bordeaux
- Bordeaux Métropole

Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250711-lmc1109689-DE-1-1
Date de télétransmission : 17/07/2025
Date de réception préfecture : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025

PROCÈS VERBAL de SYNTHÈSE

CONTRIBUTIONS DÉPOSÉES DU 7 avril 2025 au 12 mai 2025

Pour la Commission d'enquête : Georgette PEJOUX, présidente

Remis par courriel à la maîtrise d'ouvrage le 15 mai 2025

Réponse attendue dans le délai de 15 jours après cette date.

Retour du Maître d'Ouvrage le 27 mai 2025 : SIGNATURE E. MAZET



PRÉAMBULE

Vous voudrez bien trouver ci-après le complément du Procès-verbal de synthèse des contributions reçues au format papier et celles reçues au format numérique depuis le 25 avril jusqu'au 12 mai 2025.

Il vient prolonger celui, intermédiaire, qui vous a été adressé le 25 avril et dont les réponses que vous avez apportées sont restituées en fin de ce présent constat.

ANALYSE QUANTITATIVE DES CONTRIBUTIONS

La participation modérée du public ne reflète pas la forte mobilisation que ce projet a suscitée auprès de la population et plus particulièrement des usagers et riverains concernés par le tracé du projet.

Il a été comptabilisé 167 contributions au total dont 74 à Villenave d'Ornon, 55 à Gradignan, 20 à Talence, 14 à Bordeaux et 4 ailleurs (principalement de Pessac).

Les nombreuses suggestions qui ont accompagné les avis favorables se sont révélées très significatives à Villenave d'Ornon (emplacement du futur parc relais), à Gradignan (Croix de Monjous/stationnement), à Talence (Thouars) et à Bordeaux (nuisances sonores), par exemple.

Des sujets plus globaux comme le coût du projet au regard de ses bénéfices, ainsi que le degré de son intermodalité, de l'amélioration apportée en termes d'aménagement des pistes cyclables et piétonnes ou encore de l'impact du projet sur l'environnement ont été interrogés.

Il y a eu 222 visites du site dématérialisé et 761 téléchargements du dossier durant l'enquête.

Les documents consultés plus fréquemment s'avèrent être principalement : le plan général des travaux et les caractéristiques principales des ouvrages, les dépenses, l'étude d'impact et les informations juridiques et administratives.

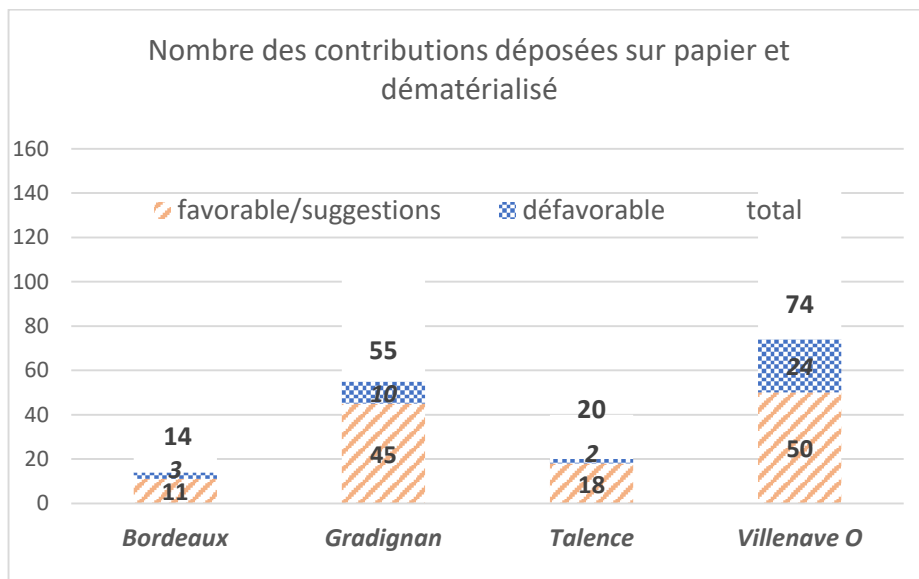
Sur les registres papier ont été déposés :

-2 avis à Bordeaux où les commissaires enquêteurs ont reçu 3 personnes lors des permanences, 2 courriers sont parvenus par voie postale : celui de la Ville de Bordeaux et celui de la Ville de Bègles annexés au registre papier

-7 avis à Gradignan où les commissaires enquêteurs ont reçu 11 personnes

-6 avis à Villenave d'Ornon où les commissaires enquêteurs ont reçu 5 personnes

-10 avis à Talence où les commissaires enquêteurs ont reçu 10 personnes.



ANALYSE DES CONTRIBUTIONS DEPOSEES APRES LE 25 avril

Et QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Vous trouverez ci-après une synthèse et analyse des observations émises sur les communes concernées, sur des sujets divers soulevés par le public et par la commission d'enquête.

⇒ En outre, il est demandé au maître d'ouvrage de bien vouloir examiner et émettre son appréciation/suite à donner aux contributions des associations qui ont argumenté leurs propositions/suggestions ou critiques :

@50 : Cité Vélo – @64-65 et 72 : riverains Clos de Thouars - @69 et 70 : pro tram –

@74 : association des 3 hameaux sur le parc relais- les lieux vulnérables ... avec une pétition de parents d'élèves - @75 : Association des Quartiers Pessac - @101 : intéressante analyse ligne G-

@130 : Métro de Bordeaux - @ 131 : Groupe local des Ecologistes de Talence avec analyse du dossier « les arbres ne sont pas du mobilier urbain qu'on déplace »

@135 : Fédération quartiers Pessac - @136 : Vélo Cité avec suggestions sur Talence/Médoquine

@144 : proposition illustrée accès P+R par Lapébie - @147 : Thouars - @152 divers.

QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Sur Talence

1. Sur le secteur du parc relais et de l'avenue de Thouars sud (entre la piscine et l'intersection avec le chemin des Maures), après visite des lieux et en appui à de nombreuses observations, il semble nécessaire de poursuivre l'étude de l'intérêt d'un aménagement de ce secteur au regard de l'objectif de performance de la ligne bus express si l'on considère les éléments suivants :

- Coût non négligeable de 2,09 millions d'euros pour la mise en œuvre du parc relais au regard
 - o de la potentielle faible fréquentation des parcs relais liés au bus (par rapport à ceux en lien avec un tram ou une gare), de sa situation intra-rocade et dans un secteur multi-usage encombré (habitat, équipements publics sensibles (école (site sensible), salle de sports), bureaux et activités artisanales, commerces), difficile d'accès (rue Salvador Allende sous dimensionnée)
 - o du stationnement existant potentiellement suffisant dans ces secteurs (piscine, château de Thouars, avenue de Thouars...) au regard de la fréquentation envisagée de la ligne sur ce tronçon (190 montées/j et 410 descentes/j) et en comparaison de la fréquentation de la ligne 8 actuelle sur ce secteur

Bordeaux Métropole peut-il envisager d'étudier une implantation plus proche de l'échangeur et de l'arrêt Neruda ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les principes conduisant au choix de la localisation du parc-relais sont les suivants :

- la proximité du tronc commun avec une fréquence renforcée et donc une offre plus attractive. L'implantation proposée est à 350 m du premier arrêt du tronc commun.
- Une accessibilité directe depuis la rocade et lisible. Aux abords de l'échangeur 17 et directement accessible depuis la rue Proudhon, avec une voie de tourne-à-gauche dédiée, le parc-relais sera jalonné.
- Et enfin les opportunités foncières pour le besoin identifié en nombre de places (150 places).

Ainsi, l'implantation proposée est la plus pertinente.

Enfin, si le parc-relais n'est pas implanté à cet endroit-là, il existe un risque très important de stationnement sauvage ou désorganisé dans le quartier (effet qui a été constaté sur tous nos précédents projets). En effet, en l'absence de parc-relais dans le quartier, la circulation et le stationnement ne seront pas canalisés et maîtrisés vers un unique lieu dédié mais sera diffus et grèvera les emplacements de stationnements licites autour des équipements du quartier (école et Ram, gymnase, etc.) et les trottoirs.

L'accès au parc-relais sera double :

- Depuis la rue Salvador Allende avec une centaine de véhicules par jour
- Depuis l'avenue de Thouars avec une cinquantaine de véhicules par jour. Au regard du trafic observé sur l'avenue de Thouars, la mise en place de voies de pré-sélection sur l'avenue de Thouars n'est pas nécessaire. La sortie est aisée à gérer par perte de priorité. Un mini-giratoire à l'entrée et sortie du futur parc-relais pour fluidifier le trafic n'est donc pas justifié au regard du trafic.

Le parc-relais fait l'objet d'un aménagement paysager très qualitatif avec de nombreux arbres plantés. La voie verte de 4 m sera maintenue. Ces aménagements améliorent le cadre des riverains et usagers.

Toutefois, Bordeaux Métropole poursuivra les études sur le plan de circulation locale qui sera travaillé et échangé avec la Ville et les riverains.

2. Bénéfice/coût/opportunité très faible de **l'aménagement de ce secteur en site propre et de la réalisation du rond-point chemin des Maures au regard :**

- a. des résultats d'analyse de la performance de la ligne 8 actuelle ne mentionnant pas ce secteur comme limitant et congestionné ce qui est corroboré par les observations établies pendant l'enquête publique
- b. des aménagements existants sur ce secteur d'un point de vue patrimonial et paysager (château de Thouars) et de mobilité douce : piste cyclable et piste piétonne très largement utilisée avec un maintien de cette séparation pour des raisons (plébiscitées) de sécurité et de cadre de vie
- c. de la suppression envisagée des arbres à l'encontre de l'objectif affiché dans le projet de préservation maximum
- d. de la sécurité des personnes par rapport à l'emplacement du rond-point en face du chemin piéton largement utilisé, longeant l'entreprise ONET

- e. du gain de temps non démontré et du coût non détaillé dans le dossier suite à l'aménagement de cette portion

Enfin, dans le cas où la nécessité d'un parc relais à cet endroit s'impose, ne serait-il pas plus pertinent et moins onéreux de réaliser uniquement un rond-point, sans site propre, au niveau de l'accès « avenue de Thouars », traversant pour le bus express et facilitant les entrées/sorties du parc et un accès rue Salvador Allende uniquement pour les piétons et vélos ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le projet nécessite pour les stricts besoins de la performance de la ligne (y compris sur la base des projections de trafic à l'horizon de mise en service) :

- les sites propres en approche des carrefours, pour assurer la priorité du bus
- la station,
- les réaménagements pour sécuriser les traversées piétonnes aux abords du parc-relais, des carrefours modifiés et de la station.

Plutôt qu'une mosaïque de 4 aménagements discontinus sur ce secteur, Bordeaux Métropole a fait le choix d'un aménagement requalifiant les 400m entre la rue Rimbaud et le chemin des Maures continu et harmonieux avec une intégration paysagère qualitative, aux abords directs du château de Thouars.

Enfin il est rappelé que dès la concertation réalisée en 2019, le projet prévoyait la création d'un site propre bus bidirectionnel latéral sur l'avenue de Thouars entre la rue François Rimbaud et le Chemin des Maures.

Comme indiqué dans la *pièce E, article 3.4.1*, le projet prévoit les aménagements suivants :

- Aménagements paysagers qualitatifs autour du site propre bidirectionnel latéral avec une volonté de valorisation paysagère du site autour du château de Thouars ;
- Piste cyclable bidirectionnelle en rive ouest ;
- Suppression ponctuelle de stationnement pour créer des espaces végétalisés sur l'Est de l'avenue;
- Création d'un mini-giratoire au carrefour avec le chemin des Maures.

Outre la priorité aux carrefours, la mise en place d'un site propre sur cette avenue permet d'améliorer la régularité et de garantir la vitesse commerciale de la ligne ;

Le projet prévoit bien une piste cyclable aménagée (3m) dissociée du cheminement piéton en rive ouest. L'implantation du site propre permettra d'éloigner davantage les modes actifs de la circulation générale, augmentant ainsi leur sécurité.

Le projet s'est attaché à conserver la qualité paysagère de l'avenue de Thouars en conservant les arbres les plus massifs situés en bordure de l'avenue. Les arbres impactés par l'insertion de la ligne de bus sont constitués de jeunes plants et d'arbustes ornementaux qu'il est envisagé de transplanter. Le bois de Thouars n'est pas impacté par le projet.

Ce giratoire Thouars/chemin des Maures n'a pas d'impact sur la venelle piétonne traversante rejoignant la rue Picasso. L'implantation d'un giratoire est de nature à diminuer les vitesses des véhicules et sécurisera les entrées et sorties des poids lourds vers et depuis le chemin des Maures. En complément, des traversées piétonnes autour du giratoire du Chemin des Maures seront réalisées pour permettre la traversée de l'avenue de Thouars vers le bois en toute sécurité.

Concernant les accès au parc-relais, voir réponse ci-dessus.

3. Concernant la **section rue de la chaufferie et avenue Prévost**, des observations récentes ont été faites quant à la nécessité de supprimer cette portion et de maintenir le tracé actuel de la ligne 8 (avenue Roul et de l'université) pour des raisons :
- de sécurité au regard de la forte occupation du site (campus, RU, 5000 étudiants en mouvement) et du fort risque d'accidents,
 - de conflits avec l'approvisionnement journalier de la chaufferie (via des 35T) qui utiliseront la même voie, engendrant des retards du bus express,
 - cadre de vie pour les étudiants avec un tracé passant très près de la résidence universitaire rue de la chaufferie (au bord des fenêtres)
 - de difficultés d'aménagement dans ce secteur (talus et topographie variable)
 - de coût disproportionné de création de cette voie et de gain de performance peu évident voir négatif

Serait-il possible que la maîtrise d'ouvrage précise les arguments menant à ce choix de prolongement de la rue de la chaufferie et précise l'analyse bénéfice de performance/coût de la création de cette voie ? De même, comment cette stratégie s'insère dans la réflexion d'aménagement de l'université comme mentionnée dans le dossier ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le tracé retenu dans le cadre de l'enquête publique permet une intermodalité optimale avec une station en covisibilité avec le tramway B et le futur pôle d'échange Arts-et-Métiers.

Le passage du bus dans le giratoire Roul / Université, déjà traversé par le tramway, ne permet pas d'en assurer la priorisation car cet aménagement ne répondrait plus aux normes de sécurité des tramways. Ainsi, le passage par la rue de la chaufferie est le seul aménagement permettant d'assurer la priorité du bus et donc de garantir sa régularité et sa performance.

L'aménagement proposé réutilise les structures de chaussée existante dimensionnée pour des PL livrant la chaufferie, ainsi ce n'est qu'une création d'une vingtaine de mètres de voie qu'il faut considérer. Le coût est donc tout à fait proportionné au projet et à ses enjeux.

Le passage de bus est compatible avec les livraisons de la chaufferie. Ces livraisons sont ponctuelles et saisonnières. Une adaptation très localisée de l'exploitation du bus est ainsi prévue, sans gêner la performance du bus.

Les projets connexes du secteur (réaménagement de l'avenue des Facultés, rénovation du restaurant universitaire, terminus des bus au sud), portés par l'Université, le CROUS, l'OIM BIC ont fait l'objet d'échanges et de coordination durant les différentes phases d'études (échanges qui se poursuivent dans les phases d'études ultérieures).

Outre le fait que ce passage via l'allée de la chaufferie, est compatible avec le projet de l'université de Bordeaux sur l'avenue des Facultés, il a pour effet de diminuer drastiquement le trafic sur ces espaces avec la réservation du carrefour av. des Facultés / esp. des Arts et Métiers au seul passage des bus et des véhicules d'urgence (une vingtaine de bus par heure contre plus de 200 véhicules par heure actuellement).

4. Concernant le **secteur rue Diderot, place Mozart**, de fortes inquiétudes sont exprimées quant
 - au passage plus fréquent du bus express devant l'école maternelle A. Camus, source de nuisances (bruit/vibrations, GES des voitures en attente), de congestion et d'insécurité pour les parents d'élèves devant le site sans compter l'impact d'aménagement sur le site propre le long de l'avenue de la vieille tour (plan peu explicite sur les aménagements envisagés sur la cour de récréation)
 - au maintien de l'intégrité de cette place (création de 8 places de stationnement en bordure de la place), source de lien transgénérationnel et bénéfique pour le cadre de vie des riverains

Est-ce que l'évitement de l'école A. Camus a été étudiée avec par exemple un passage par la rue E. Rostand et la rue Dubernat ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Au droit de l'école Albert Camus, l'aménagement de l'espace public est inchangé et il n'y aura pas de véhicules en attente du fait de la présence des bus qui se trouvent dans la circulation générale, donc pas de pollution ou GES supplémentaires. Ce que confirme les études de trafic jointe au dossier DUP.

La motorisation des bus express sera électrique. Ainsi, le bus express circulera sans vibration et de façon quasiment silencieuse.

La mise en zone 30 de la rue Diderot permettra également de pacifier le secteur.

Comme indiqué dans la pièce E, chapitre 4.3.1, les études comparatives ont mis en avant que le passage actuel emprunté par la lianes 8 sur la rue Diderot restait le plus pertinent du point de vue de l'insertion, de l'exploitation et du coût, moyennant la réalisation de places de stationnement, en amont de la place Mozart.

Il n'y aucun impact recensé sur la place Mozart. En revanche, tel qu'illustré à la pièce F, nous réalisons des trottoirs traversants pour améliorer le confort et la sécurité d'usage des piétons.

5. des observations demandent le **maintien de l'arrêt INRIA**, utile pour rejoindre facilement le centre de Talence via la rue P. Noailles, les stations Pelletan et Arts et Métiers étant trop éloignées pour remplir ce rôle.

Le maintien de cet arrêt non pas au regard de la fréquentation actuelle mais plutôt de son intérêt socio-économique a-t-il été envisagé ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La fréquentation actuelle de la station INRIA est très faible car elle dessert très peu d'équipements (Domaine du Haut-Carré, les Vignes du château Haut-Brion, Résidence Noailles).

En l'absence de la station INRIA, la desserte du secteur reste efficace via la station Arts et Métiers située à proximité :

- Résidences universitaires de la rue Marc Sangnier : 5 min
- INRIA : 6 min
- Secteurs universitaires (à l'est de Vieille-Tour) : < 10min

Le projet permet d'assurer une bonne desserte du territoire tout en assurant une bonne exploitation du bus.

De plus, les emprises disponibles très contraintes ne permettent pas l'insertion de la station sans impacts fonciers conséquents sur le secteur.

6. Des observations récentes demandent des précisions quant à la pertinence de la **traversée du boulevard Antoine** Gautier qui est un lieu fortement utilisé et son impact (limitant) sur la vitesse commerciale du bus express.

Est-il possible de confirmer qu'il n'y aura pas d'arrêt/terminus rue Larminat ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le terminus commercial de la ligne de bus express est la station « Barrière Saint-Augustin », situé sur le boulevard Georges Pompidou, en amont de la traversée du Boulevard Antoine Gautier. Les bus effectueront leur retournement au niveau de la place Gaviniès et la régulation s'effectuera sur la rue du Général Larminat comme précisé au chapitre 6.3 de la pièce E.

A la demande de la Ville de Bordeaux, Bordeaux Métropole étudiera l'opportunité et la faisabilité d'un projet de liaison au quartier Mériadeck.

Sur Villenave d'Ornon

Concernant le parc-relais :

1. A été relevé la présence de lieux-dits vulnérables à proximité immédiate du futur parc-relais. De fait, la première étude de vulnérabilité de niveau 2 présent dans le dossier d'enquête a été jugée trop faible par la MRAe eu égard à ces lieux-dits vulnérables. Bordeaux Métropole, a fourni dans son mémoire en réponse à la MRAe des éléments complémentaires. **Outre ces données chiffrées, Bordeaux Métropole prévoit-elle des aménagements bien particuliers comme transition entre le parc-relais et les lieux-dits vulnérables accolés ? Ces secteurs vulnérables ne constituent-ils pas un inconvénient majeur à la localisation du parc-relais ?**

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le parc-relais fait l'objet d'un aménagement paysager très qualitatif avec de nombreux arbres plantés, notamment en frange de la voie verte de 4 m qui sera bien maintenue. Le couvert arboré s'accompagnera d'une haie arbustive dense et occultante (hauteur d'environ 2,00 m), créant une mise à distance avec la cour du groupe scolaire. La densité de la trame végétale réduira les nuisances sonores.

Ces aménagements participent ainsi à l'amélioration du cadre de vie des riverains et usagers.

Concernant la qualité de l'air, spécifiquement sur le secteur de l'école maternelle Picasso, les résultats de l'étude air et santé (y compris le complément réalisé suite à l'avis de l'autorité environnementale) montrent une forte amélioration aux horizons 2027 et 2047 avec la réalisation du projet.

Pour ce qui est du bruit, les mesures et les modélisations réalisées ne montrent aucune évolution de l'ambiance sonore au droit du secteur de l'école maternelle.

La mise en place de deux accès dissociés pour le parc-relais (Thouars et Allende) permet d'éviter la circulation de voitures sur la rue Alfred de Musset, où se situe l'entrée de l'école maternelle Picasso.

Enfin, si le parc-relais n'est pas implanté à cet endroit-là, il existe un risque très important de stationnement sauvage ou désorganisé dans le quartier (effet qui a été constaté sur tous nos précédents projets) notamment proche de ces établissements vulnérables.

2. A également été soulevé l'impact du parc-relais sur l'engorgement des voiries Salvador Allende et Alfred de Musset. La délibération du conseil municipal de Villenave d'Ornon du 2 Mai 2019 y fait d'ailleurs référence. Bordeaux Métropole déclare notamment que ces engorgements seront moindres, compte-tenu du report modal lié à la présence du bus. Pourtant, parmi les sources principales d'engorgement, on note : la dépose et la reprise des enfants de l'école maternelle Picasso et du lieu d'accueil des enfants de 0 à 4 ans, les bus scolaires et ceux amenant les enfants au gymnase voisin, les usagers des entreprises situés à proximité, l'ensemble des riverains des lotissements situés en impasse rue Pablo Picasso. Aucun de ces usagers ne sont concernés par le report modal. **L'étude de trafic a-t-elle consistée en un décompte simple des véhicules ou y a-t-il eu une distinction entre les véhicules et les usages ?** L'état initial déclare d'ailleurs « qu'on notera un nombre significatif de véhicules en stationnement illicite sur la rue Salvador Allende (entre 10 et 16 véhicules sur l'ensemble de la journée comptabilisés sur le sud de la rue) ».

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

L'étude trafic et le dimensionnement des voiries en résultant a été réalisé sur la base de comptages directionnels aux carrefours, réalisés en octobre 2022. Ces comptages permettent l'évaluation de la capacité d'écoulement des aménagements prévus étant donné qu'un véhicule conduit par un riverain s'écoulera de la même manière que celui conduit par un employé du secteur.

Dans l'objectif de proposer des aménagements au dimensionnement « conservateur », le report modal n'est pas pris en compte dans le dimensionnement des voiries.

Par ailleurs, les retours d'expérience montrent qu'un parc-relais se remplit généralement sur une période de deux heures le matin. Ainsi, sur un parc-relais d'une capacité de 150 places, le trafic induit à l'heure de pointe du matin serait d'une centaine de véhicules.

A l'heure actuelle, plus de 1 000 véhicules circulent sur l'avenue de Thouars et l'avenue Pierre Proudhon le matin en direction du centre de l'agglomération. Ainsi, le trafic en lien avec le parc-relais représente moins de 10% de ce trafic : l'impact capacitaire est donc minime d'autant plus que les deux entrées du parc-relais (Thouars et Allende) permettront de limiter les flux sur chaque accès (environ 50 veh/h sur chaque accès).

L'impact sur le trafic est d'autant plus limité que les flux captés par le parc-relais sont généralement des flux déjà présents sur le secteur. Les usagers de ce parking seront, en majorité, des automobilistes circulant sur l'avenue de Thouars ou la rue Proudhon et qui interrompront leur trajet en voiture pour se reporter sur le

bus.

La rue Salvador Allende fera l'objet d'un réaménagement dans le cadre du projet avec la mise en place de mesures visant à supprimer le stationnement illicite et créer des aménagements piétons sécurisés.

Bordeaux Métropole poursuivra les études sur le plan de circulation locale qui sera travaillé et échangé avec la Ville et les riverains. Des dispositifs de réglementation du stationnement sur les voiries locales à proximité du P+R pourront alors être envisagés.

3. De plus, dans son mémoire en réponse, Bordeaux Métropole déclare que « l'état du trafic habituel en jour ouvré révèle peu de congestion forte sur le périmètre ». Pourtant, le dossier d'enquête fait ressortir, entre autres : « Les relevés sur le terrain confirment les résultats de calculs capacitaires, avec une saturation marquée au niveau du giratoire Proudhon / Neruda ». De plus, comme certains contributeurs le font remarquer, l'étude sur le trafic s'est déroulée entre 2018 et 2021, soit sur 4 ans, deux années COVID aux fonctionnements urbains et routiers incomparables à la situation actuelle. **Des mises à jour de cette étude sont-elles prévues afin d'adapter le projet au besoin ?**

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les études antérieures à la concertation ont été réalisées sur la base de données datant de 2018. Les données de comptages 2018-2021 ne sont mentionnées qu'à titre indicatif. Au démarrage des études faisant l'objet de la présente enquête publique, un comparatif 2021/2018 a été réalisé afin d'appréhender les évolutions de trafic et l'impact de la crise sanitaire sur les flux en présence. Face aux variations importantes constatées, il a été retenu de procéder à une nouvelle campagne de comptages qui s'est déroulée en octobre 2022.

Ainsi sur les comptages utilisés, la totalité des carrefours structurants a fait l'objet de comptages en heure de pointe du matin et du soir en octobre 2022.

4. Parmi les remarques, plusieurs contributeurs proposent de réorienter le flux de voiture en passant plutôt par l'avenue Roger Lapébie. **Bordeaux Métropole est-elle favorable à cette requête ? Des panneaux de signalisation depuis l'échangeur seront-ils mis en place ?**

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La réussite d'un parc-relais réside dans la facilité d'accès et son jalonnement. Le parc relais doit bénéficier d'une bonne accessibilité automobile via des axes structurants, en se situant à proximité des grandes infrastructures de voirie (sortie d'autoroute, pénétrantes). Il doit concilier facilité d'accès en voiture au parc-relais et accès rapide et fréquent en transports collectifs au ville-centre.

L'accès côté rue Salvador Allende, avec une voie de tourne-à-gauche dédiée depuis la rue Proudhon, directement accessible depuis l'échangeur 17, est le plus lisible et permet d'assurer la meilleure intermodalité dans le secteur.

Un jalonnement spécifique sera mis en place depuis la Rocade.

L'itinéraire via la rue Lapébie, constitue un itinéraire peu lisible et beaucoup moins direct depuis l'échangeur 17. Un jalonnement sera réalisé sur l'avenue de Thouars afin d'identifier le P+R et son accès.

5. De nombreuses contributions estiment que les études présentes dans l'étude (notamment étude de trafic), ne tiennent pas compte de l'évolution récente du secteur de Thouars. On compte notamment une résidence avec 364 appartements chemin des Maures (Gradignan), la mosquée de Talence, avec 590 fidèles, une association sportive avec beaucoup d'adhérents et de véhicules, un commerce (une brasserie) avenue de Thouars... **Bordeaux Métropole a-t-elle mis à jour ces études suite aux évolutions urbaines les plus récentes et les plus impactante en termes de densité ?**

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Comme précisé ci-avant, les études de trafic sont basées sur des résultats d'enquêtes réalisées en octobre 2022. Les comptages tiennent ainsi compte des évolutions urbaines en activité à cette date, telle que la mosquée déjà en fonction.

Concernant la résidence de 364 appartements, il s'agit de logements étudiants à destination des étudiants, un type d'usager déjà très fortement tourné vers l'usage des transports collectifs et susceptible de se reporter sur la ligne de bus express.

Les analyses capacitaires quant au dimensionnement des carrefours ont été réalisées en considérant une centaine de véhicules entrant et sortant du chemin de Maures à chaque heure de pointe, une hypothèse maximaliste qui permet d'affirmer que les conditions d'écoulement des flux sur le carrefour seront

satisfaisantes. Ainsi, aucune saturation n'est attendue au niveau du mini-giratoire Thouars/ Chemin des Maures.

6. De très nombreux contributeurs insistent sur l'importance d'intervertir les accès au parc-relais : un accès véhicule depuis l'avenue de Thouars et un accès cycliste et piéton rue Salvador Allende. Bordeaux Métropole présente à nouveau les modalités d'entrée et de sortie des deux accès dans son mémoire en réponse. En revanche, Bordeaux Métropole n'apporte aucune justification à ce choix technique. **Pour quelles raisons n'est-il pas envisageable d'avoir un accès véhicule Avenue de Thouars et un accès piéton/vélo rue Salvador Allende ?**

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Une réponse a été apportée aux points précédents

7. Des inquiétudes ressortent quant au risque de stationnement sauvage à proximité du parc-relais ou encore du terminus Neruda. C'est par exemple un phénomène observable sur la commune de Pessac et rapporté dans un article de 2019 (<https://www.sudouest.fr/gironde/pessac/a-pessac-le-parking-relais-est-desert-les-trottoirs-assaillis-de-voitures-4746951.php>) par Sud-Ouest. **Ce risque a-t-il été anticipé et des mesures ont-elles été d'ores et déjà actée pour prévenir le stationnement sauvage ?**

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

En l'absence d'un parc-relais dans le secteur, les voiries locales et le parking de la piscine seront fortement sollicités pour le stationnement des usagers de la ligne. La présence d'un parc-relais permettra de limiter le stationnement sauvage dans les quartiers connexes.

Bordeaux Métropole poursuivra les études sur le plan de circulation locale qui sera travaillé et échangé avec la Ville et les riverains. Des dispositifs de réglementation du stationnement sur le parking de la piscine, mais également sur les voiries locales à proximité du P+R, pourront être étudiés.

8. Des contributions évoquent la possibilité future d'un agrandissement du parc-relais et ainsi, de la capacité de stationnement et donc d'une augmentation des entrées et sorties du parc-relais et de l'engorgement général du secteur. **Bordeaux Métropole peut-elle détailler sa vision à court/moyen et long terme sur les parcelles concernées dont il est propriétaire ?** De plus, les parcelles qui accueillent actuellement la SPIE auraient fait l'objet d'une préemption. **Bordeaux Métropole peut-elle revenir sur ce point et préciser s'il y a un projet en réflexion sur ce secteur ?**

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Une réponse a été apportée aux points précédents concernant la capacité du parc-relais.

Le présent projet incluant la réalisation d'un parc relais concerne uniquement la parcelle ciblée et présentée dans le cadre du dossier DUP. Les caractéristiques sont précisées aux chapitres 3.3 et 4.3 de la pièce E. Un accroissement de la capacité ne peut se réaliser sans motif impérieux (explosion de la fréquentation) et sans une procédure adaptée.

Les autres parcelles, dont Bordeaux Métropole est propriétaire, ne sont pas concernées par le présent dossier DUP.

9. Sur la localisation de ce parking, la commission d'enquête, après constat sur site, s'interroge sur la justification du choix sur cette parcelle dont elle a la maîtrise foncière. **Si ce facteur en est une des motivations, elle demande une prise en considération effective de l'environnement des lieux, des impacts collatéraux sur la circulation, les accès, le confort du public et sa sécurité. Elle invite le maître d'ouvrage à envisager une localisation alternative plus appropriée voire même de ne pas l'envisager dans le périmètre du projet.**

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Concernant le choix de la localisation et la prise en compte de l'environnement, cf. réponse du maître d'ouvrage au point 1. Ville de Talence.

10. Vous aviez répondu à notre question : « **Pourquoi la connexion avec le tram C**, la gare de Bègles et la gare Saint-Jean n'a-t-elle pas été retenue ? Est-ce uniquement le fait que la commune de Villenave d'Ornon ne le souhaitait pas comme mentionné dans le bilan de la concertation ? Vous avez répondu « *La concertation du projet a eu lieu du 14 mars 2019 au 3 décembre 2019. Le bilan s'est appuyé sur l'ensemble des contributions de la concertation dont l'avis de la Ville de Villenave-d'Ornon. Le bilan de la concertation adopté en janvier 2020 a défini et acté le tracé de la ligne.*

Pour autant, Bordeaux Métropole s'engage à étudier et à mener toutes les procédures nécessaires à la réalisation du projet de jonction avec la ligne de tramway C (notamment à la gare de Bègles) ». Cela réponse nous encourage à vous poser la question suivante:

Est-il envisageable de demander à Bordeaux Métropole d'engager des études de faisabilité technique et stratégique visant cette option de prolonger le projet vers la gare de Bègles, véritable nœud d'interconnexion plébiscité par de nombreux contributeurs ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Dans la continuité du bilan de la concertation, Bordeaux Métropole s'engage à étudier et à mener toutes les procédures nécessaires à la réalisation du projet de jonction avec la ligne de tramway C à la gare de Bègles.

Bordeaux Métropole s'engage également à étudier l'opportunité et le cas échéant, la faisabilité d'un prolongement à la gare St-Jean.

Sur Gradignan/Talence

Concernant le site propre de 420 avenue de Thouars :

1. De très nombreuses remarques pointent l'intérêt réel du site propre de 420m au niveau de l'avenue de Thouars. Le mémoire en réponse intermédiaire de Bordeaux Métropole déclare que L'aménagement d'un site propre sur l'avenue de Thouars permet :
 - L'amélioration des temps de parcours, de la robustesse et de la régularité du bus express ;
 - Une requalification de l'axe à proximité du château de Thouars. ».

Est-il possible de chiffrer précisément le coût spécifique de cet aménagement ? De même concernant l'amélioration des temps de parcours. Bordeaux Métropole peut-elle rappeler le gain de temps concret lié directement et exclusivement à ce site propre ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Une réponse a été apportée aux points précédents concernant l'utilité et l'opportunité de cette aménagement (cf. point 2 ville de Talence).

Il n'est pas possible de fournir un chiffrage isolé spécifique au regard de la stricte performance du bus, puisque l'aménagement proposé est très qualitatif et comprend d'autres éléments tels que l'insertion d'une station, le volet d'aménagement paysager...

2. Dans l'étude, un giratoire est prévu à l'intersection avec le Chemin des Maures. Cet aménagement sera source de nuisances pour les riverains (bruits notamment). **Est-il possible de justifier l'intérêt de cet**

aménagement pour le passage du bus express ? D'autres solutions peuvent-elles être envisagées et présentées ici ?

Les visites sur site effectuées par la commission d'enquête ont permis de constater que cette portion des 400m de la piscine de Thouars au site du Château de Thouars présente effectivement une qualité paysagère indéniable avec des structures de voirie pour pistes cyclables et piétonnes en bon état, fonctionnelles et havre de paix pour de nombreux promeneurs et habitués.

Cette situation a suscité une question pertinente récurrente: pourquoi démolir ce qui fonctionne bien et qui est déjà bien aménagé pour reconstruire autrement et sans bénéfice attendu par rapport à la situation actuelle ? N'est-il pas possible pour Bordeaux Métropole d'engager des études pour conserver l'intégrité de cette portion et l'intégrer tel quelle dans le projet ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Site propre de Thouars : cf. réponses précédentes

Giratoire Chemin des Maures :

La mise en place d'un giratoire permet de gérer de manière sécurisée les entrées et sorties du site propre sans régulation permanente du carrefour.

Le mini-giratoire est particulièrement indiqué sur ce carrefour au regard des flux en présence (circulation entrée/sortie de poids lourds notamment) et des contraintes d'insertion. Il permet notamment au bus venant de Gradignan d'entrer sur son site propre de manière prioritaire par rapport au flux venant du nord depuis l'avenue de Thouars, insertion difficile à mettre en place avec un carrefour non régulé.

L'implantation d'un giratoire est de nature à diminuer les vitesses des véhicules, donc le bruit, et sécurisera les entrées et sorties des poids lourds vers et depuis le chemin des Maures. En complément, des traversées piétonnes autour du giratoire du Chemin des Maures seront réalisées pour permettre la traversée de l'avenue de Thouars vers le bois en toute sécurité.

3. Dans votre réponse précédente, vous faites remarquer que certes, l'emplacement retenu pour le P+R offre une opportunité de connexion à la rocade (échangeur 17 complet) et à l'est (route de Toulouse). **Vous ajoutez qu'une attention spécifique sur le jalonnement sera nécessaire pour garantir l'attractivité des itinéraires à privilégier : qu'entendez-vous par là ?**

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Cf. réponse ci-avant

4. Un peu plus loin, côté Bobet, des contributeurs ont soulevé la question d'ouvrir aux piétons la passerelle au-dessus de la rocade : qu'en adviendra-t-il ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

La passerelle ouverte aux cycles en circulation bidirectionnelle mesure 3,2 m de large. Cette largeur répond au minimum pour permettre la circulation bidirectionnelle des cycles en sécurité, bien que la recommandation du CEREMA soit de 3,5 m.

L'ouverture aux piétons n'est donc pas possible, il n'y a pas d'échappatoire ou de zone refuge pour permettre une cohabitation piéton/cycle sans générer du conflit et des problèmes de sécurité.

C'est pourquoi une bifurcation invite les piétons à emprunter le cheminement sur le pont existant située en amont et en aval de la passerelle cycle.

Sur Gradignan

1. Prolongement vers le Centre de Gradignan et tram

Les nombreuses observations relatives au **prolongement de la branche vers Gradignan** (comme c'est le cas actuellement) nous amènent à poser la question des variantes soumises à concertation préalable. Pourquoi toutes les variantes n'ont-elles pas étudié la solution de desservir le centre de Gradignan comme c'est le cas sur la ligne 8 actuelle et pourquoi faire cette boucle vers Malartic ? Cette variante vers le centre de Gradignan peut-elle être conservée ?

Vous nous aviez alors répondu : « *Le bilan de la concertation adopté en janvier 2020 a défini et acté le tracé de la ligne. Pour autant, Bordeaux Métropole s'engage à étudier un projet de liaison vers Gradignan Centre et à mener les procédures réglementaires en vue de sa réalisation. Une réflexion sera également* ».

Cette perspective est d'autant plus pertinente qu'elle présente l'intérêt de desservir un cœur de ville en attente de 150 logements accompagnés de nombreux équipements publics, donc de conséquents besoins à satisfaire à terme.

a/ Est-il envisageable de demander à Bordeaux Métropole d'engager des études de faisabilité technique et stratégique visant ce prolongement vers le centre-ville ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Bordeaux Métropole s'engage à étudier un projet de liaison vers Gradignan Centre et à mener les procédures réglementaires en vue de sa réalisation.

La desserte de Gradignan centre sera maintenue à la mise en service du bus express.

b/A l'aune de la réflexion sur le réseau tram et le métro, le maître d'ouvrage prévoit-il de lancer des études approfondies pour mesurer au plus près leurs impacts sur le projet actuel, la ville de Gradignan aspirant à une desserte en tramway par un débranchement de la ligne B ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

L'étude d'impact comprend les effets cumulés de tous les projets qui seront mis en service avant notre projet. Concernant les projets qui seront mis en service postérieurement, leur étude d'impact qui prendra en compte les effets cumulés avec notre projet.

Concernant le métro :

Seule une étude d'opportunité et de faisabilité sur une éventuelle ligne de métro est en cours d'étude avec des conclusions qui devraient être rendues d'ici l'automne 2025.

Cette étape ne constitue pas une décision de réalisation, mais un approfondissement technique et stratégique afin de disposer de tous les éléments nécessaires à une décision éclairée sur l'opportunité de créer une ligne de métro à Bordeaux Métropole. Aucune décision politique n'a été prise sur ce sujet.

Ainsi, au-delà de l'absence d'une décision de faire, il n'y a pas de tracé ou de calendrier de mise en œuvre. Si un tel projet devait voir le jour, il faudrait une première décision politique de poursuivre cette étude, puis la mise en place d'un dispositif pour concerter avec le public (de type débat public très certainement). En tout état de cause, aucune ligne ne pourrait être mise en service avant 2040.

Il n'y a donc pas lieu, à ce jour, de considérer un futur projet de métro.

A titre de comparaison, la troisième ligne de métro à Toulouse a été lancée suite aux élections municipales de 2014, avec un débat public conduit fin 2016, et sera mise en service fin 2028 (date annoncée à ce jour), pour un coût estimé à ce jour à plus de 2 milliards d'euros.

Concernant la desserte en tramway de la ville de Gradignan, les études versées à la concertation, qui s'est tenue en 2019, concluaient à une complémentarité des dessertes des territoires par les deux lignes. Les études menées dans ce cadre, présenteront bien les effets cumulés de ces deux projets.

2. **La desserte du lotissement « les Airelles »** : des contributeurs sont venus s'inquiéter sur plusieurs points :

a/ la route empruntée par le bus actuel (et futur) comporte des créneaux de stationnement : **leur disparition risque d'être préjudiciable aux riverains qui en ont besoin pour décharger leur voiture : Comment cela fonctionnera-t-il à l'avenir ?**

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Bordeaux Métropole s'engage à poursuivre les études d'insertion sur le boulevard Malartic, en lien avec les riverains et la commune, et notamment au regard de la restitution du stationnement.

b/ le projet révèle une piste piétonne discontinuée tout le long de la route qui longe le bois : **pourquoi ces décrochés qui obligent le piéton/cycliste à changer de côté fréquemment ? Est-ce bien pertinent ?**

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Comme indiqué dans le chapitre 3.4.8 de la pièce Ebis « Caractéristiques des ouvrages principaux », les aménagements prévus au niveau du boulevard Malartic sont notamment :

- La mise en place d'une voie verte sur tout le linéaire du boulevard Malartic : continuité des circulations douces (avec l'avenue du Maréchal Juin) ;
- La requalification des trottoirs en mauvais état sur la rive opposée à la voie verte.

Ces différents aménagements sont illustrés dans la pièce F « Plan général des travaux ».

La voie verte est une voie réservée aux déplacements non motorisés, tels que les piétons et les vélos.

Une unique modification de l'implantation de la voie verte est prévue au niveau de la station Les Airelles afin de limiter l'impact sur le patrimoine végétal existant, le stationnement et les accès riverains.

Un plateau sera mis en place au niveau du changement d'implantation de la voie verte afin de sécuriser les traversées piétonnes et vélos.

3. La section portant sur la rue de la Croix de Monjous/Pelissey

De très nombreux contributeurs ont pointé la mise en place d'un site propre monodirectionnel axial sur cette section en direction de Bordeaux. Généralement, la suppression des tournes à gauche apparaît comme très impactant sur le report du trafic et du stationnement sur les voiries adjacentes peu calibrées à cette fin. La ville de Gradignan s'interroge sur la pertinence de supprimer ces tournes à gauche. Il existe un pôle de services/commerces qui risque de subir de nombreux inconvénients suite de cette suppression (confusion et croisement des flux voitures/piétons, cyclistes au débouché de l'impasse du Moulin de Pelissey), ce qui présage des situations conflictuelles et de danger. **Bordeaux Métropole peut-il réexaminer tous les tournes à gauche ciblés par le public (exemple Tauzin) ? A la lecture des plans de circulation de substitution, la commission d'enquête estime qu'ils ne répondent pas toujours de manière satisfaisante aux pratiques quotidiennes des usagers locaux.**

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Bordeaux Métropole s'engage à poursuivre les études d'insertion du bus sur la rue Croix de Monjous et du plan de circulation locale, en lien avec la Ville et les riverains.

4. La section portant sur le boulevard Malartic

Le projet prévoit une réhabilitation de la chaussée et la mise en place d'une voie verte sur tout le linéaire du Bd Malartic qui est en attente de rénovation depuis longtemps : la ville de Gradignan demande **si le projet ne présente pas l'opportunité d'inclure dans les travaux les trottoirs opposés à la voie verte. Bordeaux Métropole peut-il examiner cette faisabilité qui contribuerait à résorber un point noir identifié par ailleurs dans le PAVE et répondrait ainsi à un des objectifs du projet qui est d'apporter un traitement qualitatif de façade à façade ?**

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les aménagements prévus sur le boulevard Malartic sont présentés au chapitre 3.4.8 de la pièce Ebis « Caractéristiques des ouvrages principaux :

- La mise en place d'une voie verte sur tout le linéaire du boulevard Malartic : continuité des circulations douces (avec l'avenue du Maréchal Juin) ;
- La mise en place d'un espace vert le long de la voie verte permettant de pacifier l'espace dédié aux modes doux ;
- La requalification des trottoirs en mauvais état sur la rive opposée à la voie verte ;
- La réhabilitation de la chaussée.

Bordeaux Métropole s'engage à poursuivre les études d'insertion sur le boulevard Malartic, en lien avec les riverains et la commune.

Sur Bordeaux

1. **La ville de Bordeaux** émet l'idée que **le tracé pourrait utilement être prolongé jusqu'à Meriadec** (18000 salariés) pour encore renforcer la liaison entre le sud-ouest de la Métropole et l'hyper centre de Bordeaux sachant que les infrastructures sont déjà existantes et que cela permettrait de soulager la ligne B du tram déjà très saturée.

Est-ce que la pertinence d'une liaison avec Mériadec pourrait être envisagée et étudiée ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Bordeaux Métropole s'engage à étudier l'opportunité et la faisabilité d'un projet de liaison au quartier Mériadec.

2. Nuisances sonores

De nombreux contributeurs ont fait part de l'impact qu'ils subissent en termes d'usages des avertisseurs des véhicules spéciaux (urgences/Samu/ambulances..). Vous aviez alors répondu que « *la baisse du trafic entraînera une baisse des nuisances sonores pour les riverains des secteurs concernés* ». Vous comprendrez que cette réponse ne pourrait satisfaire les riverains touchés au quotidien.

Aussi, la question vous est à nouveau posée afin que vous puissiez y répondre parfaitement :

« *Dans le cadre de la mise en place de la ligne de bus Express et dans un souci de diminuer l'impact sonore de la rue du tauzin très bruyante surtout par les avertisseurs spéciaux sonores je souhaite demander le points suivant :*

1 – Permettre à tous les véhicules munis d'avertisseurs spéciaux sonores d'utiliser le couloir réservé aux bus lorsqu'ils sont en mission d'urgence

2 – signaler leur caractère d'urgence en allumant le gyrophare mais SANS UTILISER L'AVERTISSEUR SONORE

3 – permettre à ces véhicules d'impacter le feu rouge du rondpoint afin que ceux-ci permettent le passage de ces véhicules et ainsi les dispenser d'utiliser leur avertisseur sonore avant et sur le passage du rondpoint

Il faut noter que le code de la route par l'article R. 432-1 du CR conditionne « l'usage des avertisseurs spéciaux à l'urgence de la mission et sous réserve de ne pas mettre en danger les autres usagers de la route ». Par ailleurs, l'article R. 415-12 du CR précise le caractère prioritaire en toutes circonstances des véhicules d'intérêt général annonçant leur approche par l'emploi des avertisseurs spéciaux prévus pour leur catégorie. En aucun cas il est fait mention du caractère obligatoire de l'utilisation des avertisseurs sonores, le seul gyrophare étant suffisant selon la réglementation. »

Pouvez-vous prendre en compte cette demande afin de ne pas impacter encore plus la santé des riverains due au stress engendré par ces avertisseurs (jour et nuit) qui risquent de s'amplifier en cas de circulation moins fluide et donc encombrée ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les sites propres pourront être empruntés par les véhicules de secours. L'utilisation des avertisseurs sonores répond à des textes réglementaires édictés par le législateur.

Si les sites propres peuvent contribuer à limiter l'usage des avertisseurs sonores par les véhicules d'urgence, ce n'est pas leur fonction première.

Il convient de rappeler que ces services sont sous l'autorité du Préfet, du SDIS ou du CHU. Bordeaux Métropole ne détient aucun pouvoir de police pour réglementer ou limiter l'usage.

Les aménagements du bus express permettent la sortie en tourne-à-gauche du SAMU, évitant le demi-tour au giratoire Canolle / Bourdelle. Cette proposition permet d'améliorer l'existant en limitant les nuisances riveraines. Par ailleurs, le projet prévoit un site propre axial bidirectionnel sur les axes Pompidou, Canolle, Bourdelle et Tauzin, permettant ainsi d'éloigner les véhicules des habitations.

Questions générales sur le projet :

1. L'étude détaille précisément et par secteur, les gains de temps réalisés entre la ligne 8 et le futur bus express en fonction des tronçons, en heure de point matin et soir. On peut regretter l'absence de la

donnée pour les heures creuses. **De plus, la comparaison entre les deux services n'est-elle pas erronée du fait de la suppression de plusieurs arrêts dans le cas du Bus Express. La simulation en a-t-elle tenue compte ?**

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

L'évaluation socio-économique permet de comparer une situation de référence et une situation de projet, qui tient compte de tous les paramètres idoines, y compris en heures creuses.

Ainsi, la comparaison des deux services prend bien en compte la suppression des arrêts dans le cas du Bus Express.

2. Concernant la modélisation des données du report modal : le dossier d'enquête annonce dans plusieurs pièces du dossier, des chiffres de report modal ou encore des chiffres de déplacements supplémentaires en transport en commun. **Est-il possible de comprendre de manière simple comment ces chiffres ont été obtenus ? Les modèles mathématiques utilisés se basent-ils sur des études scientifiques par exemple ?**

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les résultats ont été obtenus avec le modèle multimodal et multipartenarial de la Gironde (MMM). Ce modèle est dit "à 4 étapes". La méthodologie est décrite dans l'annexe modélisation de la pièce J, dans le chapitre 1. Cette manière de modéliser les déplacements est faite dans les règles de l'art, est utilisée par les autres métropoles pour estimer les impacts des grands projets d'infrastructures.

Le report modal est lié à l'étape 3, le choix modal. Le modèle mathématique du choix modal est la théorie des choix discrets, étudiée par les économistes et les statisticiens. On pourra citer par exemple le livre de cours *Discrete Choice Analysis, Theory and Application to Travel Demand*, de Moshe Ben-Akiva et Steven R. Lerman, MIT, qui cite toutes les publications scientifiques justifiant la théorie.

3. Des contributeurs ont fait remarquer que concernant la ligne express G, déjà en service, les chiffres projetés dans le cadre du dossier d'enquête publique et les chiffres réellement constatés (notamment en termes de gain de temps) diffèrent. Les projections sont plus positives que la réalité constatée. **Bordeaux Métropole a-t-elle revu ces modèles mathématiques suite à ce premier retour d'expérience ? et en a-t-elle tiré des enseignements pour caler les projections du projet ?**

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le modèle MMM de la Métropole fait l'objet de mises à jour régulières tenant compte de l'évolution du territoire et des restructurations du réseau de transport, et du retour d'expérience des projets déjà mis en service.

4. La suppression des arrêts est source de nombre d'inquiétudes et de désapprobation de la part des usagers. Dans son mémoire en réponse intermédiaire, Bordeaux Métropole donne les temps de marche supplémentaire que cela représentera entre deux arrêts. Ces temps de marche se base sur le profil d'une personne lambda, sans souci de mobilité. Cela écarte les personnes les plus âgées, les personnes en situation de handicap, les femmes enceintes ou en poussettes, les enfants en bas âge etc. **Est-il possible de réenvisager le maintien des arrêts les plus fréquentés, afin d'avoir un projet plus inclusif ? Si oui : comment ? Si non : pourquoi ?**

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les arrêts qui sont supprimés dans le cadre du projet présentent une fréquentation faible, voire très faible. Leur maintien n'est pas envisageable puisque leur suppression s'accompagne d'un repositionnement des stations de sorte à garantir une bonne desserte du territoire et une vitesse commerciale performante.

Les stations seront toutes accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) dans des conditions de confort d'accès optimal (revêtement qualitatif, espace à quai, pente adoucie,...).

A noter que depuis la concertation, où l'implantation des stations a été concertée, deux stations (Chouiney et Les Airelles) ont été maintenues dans le cadre des études préliminaires, en concertation avec les riverains et les Villes.

Ainsi, le projet offre une interdistance moyenne de 450 à 500 m sur le tracé qui permet de concilier bonne accessibilité piétonne et performance du système de transport.

Annexe – Réponse à l’avis @50 : Vélocité

En complément des éléments apportés dans le corps du PV, Bordeaux Métropole indique prendre en compte l’avis de Vélocité sur l’amélioration de l’insertion des aménagements cyclables. Les propositions formulées (trottoirs traversants, mobilier, ajustement des trajectoires, etc.) relèvent d’un niveau d’études détaillées. A noter que durant les études AVP, Bordeaux Métropole a consulté l’association Vélocité.

L’avis de Vélocité formulé dans l’enquête publique est identique à celui déjà transmis lors de cette consultation et sera pris en compte dans les études détaillées de niveau PRO pour lesquelles l’association Vélocité sera de nouveau consulté. L’avis de Vélocité formulé dans l’enquête publique est identique à celui déjà transmis lors de cette consultation et sera pris en compte dans les études détaillées de niveau PRO pour lesquelles l’association Vélocité sera de nouveau consultée.

Annexe – Réponse à l’avis @64-65 et 72 : riverains Clos de Thouars

Voir les réponses apportées dans le corps du PV.

Annexe – Réponse aux avis @69 et 70 : pro tram

1) Schéma des Mobilités

Le schéma des mobilités répond à l’une des préoccupations majeures des habitants à savoir la mobilité dans un contexte d’étalement urbain et de croissance démographique, avec le déploiement d’offres de transport structurantes et de dessertes de proximité adaptées.

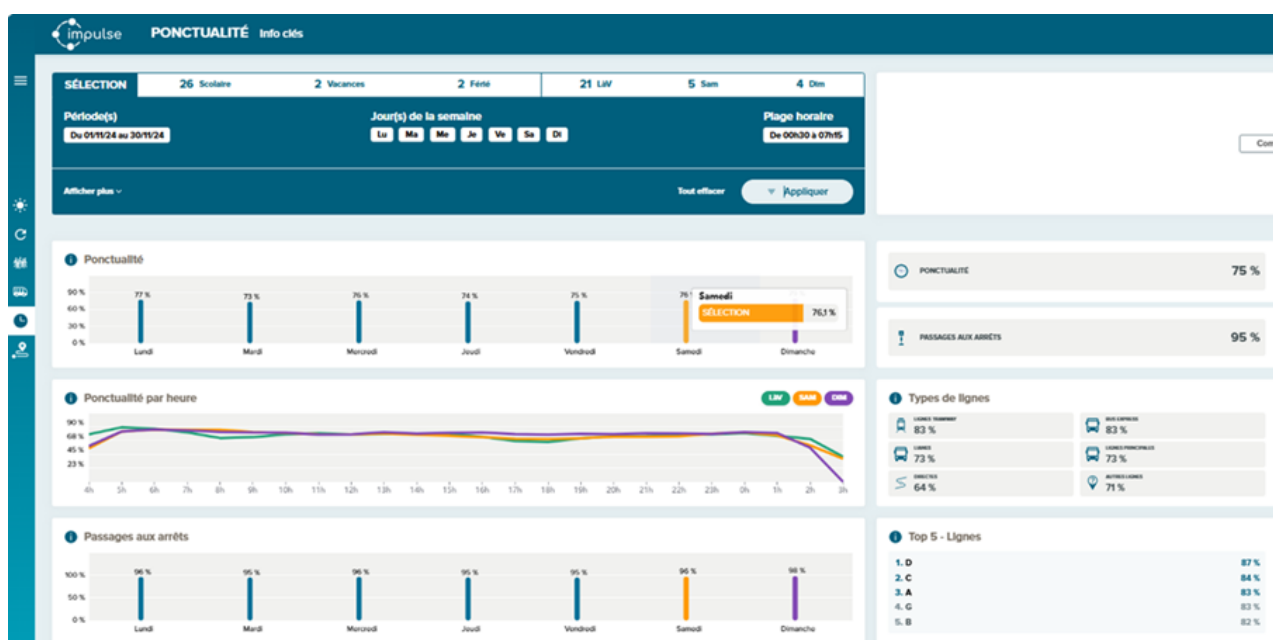
La mobilité ne peut se résoudre avec une unique solution (le tram), c’est pourquoi divers systèmes de transports ont été décidés afin de répondre aux différentes problématiques et/ou contraintes rencontrées sur le territoire métropolitain et au-delà. Face à ces enjeux, les objectifs assignés aux projets portaient sur la qualité des aménagements urbain et paysager, la performance, l’évaluation socio-économique, bilan carbone, et de soutenabilité budgétaire.

2) L’expérience du bus express G St Aubin – gare Saint Jean

Il convient d'être prudent lorsque l'on souhaite évoquer des retours d'expérience surtout lorsqu'il s'agit d'une ligne récente. Le rapport du délégataire sur l'année 2024 fait état d'une vitesse commerciale de 19.8 km/h en moyenne (tableau cf PJ), alors que l'exploitation du bus était en période de rodage et d'optimisation. Cette valeur est donc conforme à la prévision de l'enquête publique du bus express St Aubin-Saint Jean.

Concernant la fréquentation et la fréquence, la ligne est encore en phase de montée en puissance. La fréquence actuelle est à 6min sur la journée, excepté à l'heure de pointe du matin où la fréquence cible à 5 min est effective (évolution de l'offre mise en place récemment par l'exploitant pour faire face à la demande très importante). Pour autant, la ligne a largement dépassé le niveau des lignes qu'elle a substituées (environ 15 000 voy/j) ce qui conforte l'intérêt et la réalisation d'un tel projet.

S'agissant de la régularité de la vitesse commerciale et du temps de parcours, sur l'ensemble du mois de novembre, le bus express G se hisse au même niveau que le tram en matière de ponctualité et 10 pts au-dessus des bus (et finie 4^{ème} au classement derrière D, C, A – cf graphique ci-dessous)



3) Le projet Pellegrin-Thouars-Malartic

Exploitation de 2 branches :

L'exploitation d'une ligne avec deux branches ne peut pas être qualifiée de complexe. L'exploitant devra s'assurer que les véhicules sur le tronc commun à partir de la piscine de Thouars, en provenance des deux branches, circulent avec 5 minutes d'intervalle. A noter que ce type d'exploitation avec plusieurs branches par ligne est pratiquée par l'exploitant depuis de nombreuses années sur l'ensemble de notre réseau de tramway.

Desserte de la mairie de Gradignan :

Cf. réponse dans le PV

Fréquentation et bilan socio-économique :

La hausse de fréquentation, par rapport à la lianes 8 actuelle, s'explique par les gains de temps sur la ligne, mais également grâce à :

- l'ouverture de la halte Talence-Médoquine et l'ensemble des projets urbains et de transports qui sont déjà pris en compte en situation de référence à l'horizon 2027, et qui entraînent, comme indiqué dans la *pièce J (article 4.4)*, une hausse de 45% de l'utilisation des transports en commun par rapport à 2021, indépendamment de la mise en service du Bus Express ;
- Au prolongement de la ligne jusqu'aux boulevards (Barrière Saint-Augustin), qui améliore nettement la correspondance avec la ligne 9 actuelle (future ligne H) ;
-

Comme indiqué dans la pièce J chapitre 4.6.2.1), le projet contribue à la réduction du nombre de déplacements en voiture sur le périmètre du projet.

De manière générale cette baisse du nombre de déplacements en voiture se traduit par une amélioration des conditions de circulation comme le montre les cartes issues de la modélisation présentées *p66 de la pièce J*.

Par ailleurs, le bilan socio-économique est un exercice réglementé. La méthode utilisée suit en tout point la méthodologie demandée par l'instruction-cadre du 16 juin 2014 sur l'évaluation des grands projets, ainsi que les valeurs tutélaires recommandées par la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) afférentes.

Pour rappel, le projet présente une valeur actualisée nette (VAN) de 314 M€. Tous les tests de sensibilité réalisés (chapitre 4.7.5 de la pièce J) donnent une VAN positive.

4) Comparaison entre le bus G et le projet présenté

Les éléments chiffrés se situent dans la pièce J

5) Projet peu crédible

Cf. réponse ci-avant.

6) Nos propositions

Le projet répond aux propositions formulées dans cet avis.

Annexe – Réponse à l’avis @74 : association des 3 hameaux sur le parc relais- les lieux vulnérables avec une pétition de parents d’élèves

S’agissant des remarques ou questions relevant du parc-relais, ses accès ou de l’opportunité de création du site propre bidirectionnel sur l’avenue de Thouars, les réponses du maître d’ouvrage sont apportées dans le PV.

En complément :

Etude des lieux vulnérables :

Comme indiqué dans le mémoire en réponse à l’avis de l’autorité environnementale (cf. pièce K), et suite à l’avis de l’Autorité Environnementale, indiquant la présence de nombreux établissements sensibles ainsi que la couverture du territoire par un plan de protection de l’atmosphère, un complément de l’étude air et santé de niveau I a été réalisé au droit des établissements sensibles. Les résultats de cette étude sont présentés dans la *pièce K, article 9*. L’école maternelle Picasso fait bien partie des établissements recensés dans cette étude.

Entretien hebdomadaire et surveillance du site : Comme indiqué dans la pièce Ebis, article 8.2, le parking sera entièrement clôturé afin de contrôler les accès à la fois des piétons et des véhicules. Si l’accès au P+R est libre pour les piétons pendant les périodes d’ouverture du public, ce n’est pas le cas pour les véhicules motorisés. L’accès au parking pour les véhicules motorisés s’effectuera au moyen de barrières levantes, en entrée et en sortie, pilotées par des lecteurs de titres de transport.

Des caméras de vidéosurveillance, permettant une surveillance en tout point de l’enceinte ainsi que des voies d’accès vers la voirie publique et stations, seront mises en place.

S’agissant de l’entretien du site, le parc-relais sera remis à l’exploitant qui devra en assurer l’entretien et la maintenance du site tel que prévu à son contrat.

Site propre bidirectionnel Proudhon :

La mise en place d’un site propre sur l’avenue Pierre Proudhon n’a pas été retenue pour les raisons suivantes :

- Les études de trafic indiquent que les principales difficultés de circulation sur l’avenue Pierre Proudhon sont en direction de la Rocade (et non de Bordeaux) ;
- Les emprises disponibles ne permettent pas l’implantation d’un site propre bidirectionnel sans impact conséquent sur les espaces verts existants (talus végétalisé).

Le réaménagement de l'avenue Pierre Proudhon, avec la mise en place d'un site propre bus monodirectionnel latéral ouest (direction Rocade) au sud de la rue Victor Jara, permet ainsi d'assurer une bonne exploitation du bus tout en limitant les impacts.

Mini-giratoire Proudhon-Allende :

Les analyses capacitaires ainsi que les modélisations dynamiques n'indiquent aucune saturation sur le carrefour Proudhon/Allende. Ces modélisations ont permis de vérifier qu'il n'y avait pas de gêne à la circulation générale du fait de l'augmentation de trafic sur le mouvement de « tourne-à-gauche » vers la rue Salvador Allende. Les conditions d'accès sont satisfaisantes et la création d'une voie de tourne-à-gauche permet de garantir une fluidité pour le Bus Express qui circule en banalisé en direction de Bordeaux.

Renforcement de la ligne 23 direction Villenave : Bordeaux Métropole prend note de cette demande qui sera étudiée en lien avec le délégataire de transport public et la commune. Bordeaux Métropole prend note de cette demande et sera étudié afin d'évaluer sa pertinence.

Annexe – Réponse à l'avis @75 : Association des Quartiers Pessac

La réflexion globale à l'échelle du territoire métropolitaine (voire au-delà) est portée dans le cadre du schéma des mobilités qui garantit la cohérence d'ensemble.

Les propositions formulées sur les autres lignes de BEX seront remontées aux équipes en charge de ces études.

Annexe – Réponse à l'avis @101 : intéressante analyse ligne G

Bordeaux Métropole apporte les réponses sur l'ensemble de sujets évoqués dans cet avis dans le corps du PV.

En complément, il est rappelé que l'exercice du bilan socio-économique est un exercice réglementé, réalisé dans les règles de l'art, et dont la méthodologie a suivi en tout point l'instruction-cadre du 16 juin 2014 sur l'évaluation des grands projets, et les notes techniques et recommandations de valeurs tutélaires afférentes (fiche-outils de la DGITM).

Le projet présente une valeur actualisée nette (VAN) de 314 M€. Tous les tests de sensibilité réalisés (*chapitre 4.7.5 de la pièce J*) donnent une VAN positive.

Les gains de temps importants qui sont dits « *irréalistes* » sont à mettre en parallèle des aménagements prévus et du coût du projet. Ce projet vise une amélioration sensible du temps de parcours, qui passe par l'aménagement de sites propres sur une part importante du linéaire, et le réaménagement des carrefours pour assurer une priorité au bus express.

C'est différents points justifient les gains de temps importants pour ce projet.

Annexe – Réponse à l'avis @130 : Métro de Bordeaux

Calage du modèle MMM

Le modèle MMM est le modèle utilisé pour estimer l'impact de tous les grands projets d'infrastructure de Bordeaux Métropole, et il est aussi utilisé par l'Etat, la Région et par le Département pour les projets dont ils sont maîtres d'ouvrages à l'échelle de la Gironde. Il est régulièrement mis à jour par un unique gestionnaire au service des partenaires, pour prendre en compte les nouveaux projets urbains ou de transports, une nouvelle offre de transport, des nouvelles données de comptage, etc.

La version utilisée pour chaque projet est ainsi la version la plus à jour du modèle, et le prestataire en charge de la maîtrise d'œuvre effectue un recalage local sur la base des données les plus récentes disponibles. En l'occurrence, au lancement des études pour la maîtrise d'œuvre, les données les plus récentes étaient celles de 2021-2022, d'où leur utilisation pour le recalage.

Critique des lignes de Bus express vs le Métro : cf : réponse @75 et @69-70

Annexe – Réponse à l'avis @ 131 : Groupe local des Ecologistes de Talence avec analyse du dossier « *les arbres ne sont pas du mobilier urbain qu'on déplace* »

- **Préservation des arbres existants**

Stratégie générale :

Comme indiqué dans la pièce *Ebis*, *paragraphe 2.9*, le projet a été conçu dans un objectif de limiter au maximum les impacts sur les alignements d'arbres existants, tout en proposant la création d'alignements sur les axes n'en disposant pas actuellement.

Les arbres existants sur les secteurs d'étude seront conservés au mieux, en respectant leur ZPR (zone de protection racinaire).

Les arbres, incompatibles avec le projet, pourront faire l'objet d'une transplantation sous réserves des résultats de l'étude phytosanitaire. Les possibilités de relocalisation des arbres transplantés seront échangées avec les Villes dans la suite des études.

Lorsque les plantations arborées ne seront pas envisageables, du fait des réseaux ou des contraintes d'accessibilité pompiers par exemple, elles seront remplacées par des plantations arbustives ou de vivaces qui maintiendront la présence du végétal dans les aménagements.

Dans les études détaillées, l'implantation d'arbres supplémentaires sera considérée à chaque fois que c'est possible.

Impact végétal sur l'avenue de Thouars : cf. réponse ci-avant dans le PV

Impact végétal sur l'avenue de l'Université :

Les enjeux du secteur ont mis en avant le besoin de restitution de places de stationnement sur l'avenue de l'Université. La restitution de stationnement en longitudinal, accolé à une piste cyclable, nécessite la mise en place d'un passe-pied pour des raisons sécuritaires (risque d'emportierage). Or les emprises disponibles ne permettent pas d'insérer ce passe-pied. La piste cyclable a ainsi été inversée avec le trottoir pour assurer la sécurité de l'ensemble des usagers.

Ilots de chaleur urbains :

Le projet s'inscrit dans la démarche de la métropole « plantons 1 million d'arbres » comme indiqué dans le chapitre 3.9 de la pièce H3. Le choix est donc fait dès que cela sera possible de planter des arbres supplémentaires ou végétaliser davantage (strates basses par exemple).

Le projet s'intègre également dans une démarche environnementale comme précisé dans la *pièce E, article 10.1* :

- Le traitement paysager apporté aux voiries (aménagement de la voirie, mise en place de plantations et arbres d'alignements, réalisation des stations, insertion de modes doux, ...) permet une requalification urbaine des axes ;

- Le report de trafic et la diminution des kilomètres parcourus par les bus confèrent une plus-value environnementale au projet. De plus, la réalisation d'aménagements cyclables de qualité permet une facilitation du report modal vers le vélo.
- Une démarche d'économie circulaire est présente sur le projet afin de limiter la consommation excessive de matériaux et fera l'objet de la Labellisation 2EC, portée par le CEREMA.
- Le projet du bus express Pellegrin-Thouars-Malartic est également en cours de certification HQE Infrastructures Durables, portée par Certivéa (2^e projet en France). Cette certification atteste qu'une infrastructure répond à l'ensemble des enjeux du développement durable.

En complément, le projet prévoit :

- La mise en place de revêtements clairs, permettant d'apporter des réponses aux enjeux d'adaptation au réchauffement climatique et limiter au maximum le phénomène l'îlot de chaleur (*pièce Ebis, article 2.6*) ;
- Une gestion des eaux pluviales limitant l'infiltration des sols et favorisant la lutte contre le phénomène d'îlot de chaleur (*pièce Ebis, article 2.8*) ;
- Un renforcement du parti végétal avec des essences végétales adaptées au territoire et faciles d'entretien (*pièce Ebis, article 2.9*).

Aménagement de la rue F. Rabelais :

Les principaux généraux d'insertion sont détaillés dans la pièce *Ebis, article 2.2*. L'insertion des voies dédiées au bus express (site propre) nécessite de tenir compte du partage modal de la voirie avec les autres fonctionnalités (circulation générale, modes actifs, stationnement, espaces verts, etc.), notamment pour redonner plus d'espace aux modes actifs et améliorer le cadre de vie.

Les possibilités de végétaliser seront regardées dans la suite des études.

Aménagement de la rue Salvador Allende : cf. réponse dans le PV

Création de places de parking :

La création des 2 poches de stationnement au niveau de l'avenue de la mission Haut-Brion/Diderot relève d'un autre projet, à savoir le projet des espaces publics du Pôle d'échanges multimodal Talence-Médoquine ayant fait l'objet d'une enquête publique et d'une déclaration de projet.

Des enquêtes de stationnement (occupation et rotation) ont été réalisées en 2023 et sont présentées dans la *pièce H, article 4.3.2.4.*

Les études de stationnement ont mis en avant un fort enjeu de stationnement sur l'avenue de l'Université et la rue François Rabelais. La poche de stationnement proposée au croisement Thouars / Marne, permet de compenser le stationnement supprimé sur la rue François Rabelais. Les places de stationnement pourront être végétalisées afin de limiter l'imperméabilisation des sols.

Dimensionnement du parc-relais : cf. réponse dans le PV

Annexe – Réponse à l'avis @135 : Fédération quartiers Pessac

Avis identique à l'avis @75.

Annexe – Réponse à l'avis @136 : Vélo Cité avec suggestions sur Talence/Médoquine

L'aménagement des espaces publics du Pôle d'Echange Talence-Médoquine n'est pas inclus dans le projet du bus express, objet de la présente enquête publique. On notera que le PEM de Médoquine, opération du projet de RER métropolitain a fait l'objet d'une enquête publique et d'une déclaration de projet propre.

Annexe – Réponse à l'avis @144 : proposition illustrée accès P+R par Lapébie

cf. réponse ci-avant dans le PV

Annexe – Réponse à l'avis @147 : Thouars

Cf. réponses précédentes

Annexe – Réponse à l'avis @152 divers

Concernant les aménagements cyclables, le projet répond en tout point aux remarques soulevées (tourne à gauche vélo accolé aux traversée piétonne, giratoire à priorité cycle aménagement aux standards REVE, ...). A noter qu'un giratoire à priorité cycles existe sur la Métropole au niveau du giratoire Pierre Mendès-France / François Mitterrand. Les retours d'expérience sur ce giratoire à fort trafic sont concluants. Ce projet est le premier à généraliser ce type de giratoire sur le territoire métropolitain.

Les plans de circulations locaux (tourne à gauche, mise en sens unique, etc) seront étudiés et échangés avec les communes concernées et les riverains.

Intermodalité tarifaire complète : l'acceptation tarifaire fait bien partie de la feuille de route du schéma des mobilités et du projet de RER Métropolitain.

Avertisseur tram sur les bus : Les bus sont déjà équipés d'avertisseurs. Des consignes peuvent être donnée en sens à l'exploitant. Pour autant, dans le cadre du projet, il a été privilégié, dès que possible, la séparation entre les bus et les vélos

Dénomination des arrêts : la dénomination est donnée à titre indicative pour se repérer par rapport aux arrêts existants, la dénomination définitive des arrêts sera faite pour la mise en service en lien avec les élus du territoire.

Gestion des infractions pendant les matchs : Bordeaux Métropole ne détient pas le pouvoir de police.

Mutualisation des sites propres et station avec les cars régionaux : Cf. réponse dans le PV intermédiaire.

La mutualisation des arrêts avec les cars régionaux est un sujet complexe en exploitation en raison de leur temps d'arrêt plus long en station ce qui pénalise la performance du Bus express. Ce sujet sera regardé dans la suite des études.

Positionnement des stations Hôpital Pellegrin : A Hôpital Pellegrin, le Bus Express sera en correspondance principalement avec le tram A. La distance entre l'arrêt du Bus Express et celui du tram A est de 180 m (environ 2 min 30 de marche).

Au regard des contraintes d'insertion, de sécurité avec la circulation du tramway, et de trafic sur le secteur, il n'est pas possible de rapprocher la station bus express. Un travail fin sur les cheminements, la signalétique et la sécurisation des piétons sera réalisé dans la suite des études.

Rappel - PV INTERMEDIAIRE :

ANALYSE QUANTITATIVE DES CONTRIBUTIONS du 7 au 25 avril 2025

PV INTERMEDIAIRE :

ANALYSE QUANTITATIVE DES CONTRIBUTIONS du 7 au 25 avril 2025

A- Dossier DUP

1- Contributions favorables

1-1 Arguments principaux du soutien sans conditions :

- **Amélioration de la desserte** : Le projet vise à renforcer le maillage territorial du réseau de transport, en particulier la desserte du CHU de Pellegrin, du campus universitaire et du sud- ouest de l'agglomération. Le projet est un moyen d'accélérer les liaisons transversales et de mieux connecter les quartiers de Thouars et Malartic au reste de la métropole.
- **Fréquence et rapidité** : Un tronc commun avec une fréquence de 5 minutes en heure de pointe entre Pellegrin et l'arrêt Piscine de Thouars est prévu, offrant une alternative rapide aux transports existants.
- **Connexion multimodale** : La ligne sera connectée aux lignes de tramway A et B, au RER métropolitain, et au réseau vélo express REVe, facilitant les déplacements intermodaux.
- **Engagement écologique** : Le projet prévoit des bus à motorisation zéro émission carbone, des aménagements adaptés à la mobilité douce (piétons, vélo) et des équipements adaptés au réchauffement climatique notamment une végétalisation importante, contribuant à la réduction de l'empreinte environnementale.

Les avis favorables avec des remarques/suggestions

Aménagements urbains et voirie :

❓ les principaux axes identifiés par le public sont :

1. Rue Croix de Monjous

-les conséquences du projet sur cette rue :

- **Circulation déjà saturée** : notamment en fin de journée depuis Auchan Malartic, ce qui rendrait l'ajout de feux tricolores ou l'interdiction de tourner à gauche encore plus problématique, notamment pour le lotissement Impasse du Moulin de Pelissey qui ne pourront plus tourner à gauche pour rentrer chez eux et l'accès aux commerces (pharmacie) et services (kiné...) sur cette rue.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250711-lmc1109689-DE-1-1
Date de télétransmission : 17/07/2025
Date de réception préfecture : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025

Le plan de circulation sur la rue de la Croix de Monjous est présenté dans la pièce *Ebis*

« *Caractéristiques des ouvrages les plus importants* », chapitre 3.4.6.

Le fonctionnement actuel au carrefour Croix de Monjous / Maréchal Juin (carrefour à feux) est conservé. Les accès (entrée et sortie) à la contre-allée de la boulangerie à l'allée Don Bosco sont maintenus.

Sur le secteur Croix de Monjous, plusieurs mouvements de tourne-à-gauche sont supprimés, effaçant ainsi certains conflits de circulation :

- rue de la Croix de Monjous vers la rue de la Mignonne ;
- impasse du Moulin de Pelissey vers la rue de la Croix de Monjous ;
- rue de la Croix de Monjous vers la station-service Avia ;
- allée des Catalpas vers la rue de la Croix de Monjous ;
- rue de la Croix de Monjous vers l'allée des Catalpas.

Ces interdictions entraînent des reports limités grâce à la présence de giratoires et au bon maillage du réseau routier. Les itinéraires de report sont présentés dans la pièce *Ebis* « *Caractéristiques des ouvrages les plus importants* », chapitre 3.4.6, ainsi que dans la pièce *H* « *Etude d'impact* », chapitre

3.3.3.2.

Les interdictions de mouvement de tourne-à-gauche de la rue de la Mignonne vers la rue de la Croix de Monjous et la rue Montesquieu vers la rue de la Croix de Monjous sont maintenues.

L'entrée de la pharmacie en tourne-à-gauche est maintenue ce qui permet d'améliorer les accès à la station de service et à l'allée des Catalpas.

Comme indiqué dans la pièce *H* « *Etude d'impact* », chapitre 3.3.3.2, la mise en service de la ligne de bus express entraînera une diminution de l'utilisation de la voiture particulière par report modal vers les transports en commun et/ou les modes de déplacement actifs. Ainsi, 72 300 véhicules.kilomètres seront économisés chaque jour.

En complément, les études de trafic réalisées dans le cadre du projet indiquent que les aménagements proposés ne dégradent pas les conditions de circulation actuelles sur la Croix de Monjous :

- Un écoulement du trafic sur les branches du giratoire équivalent entre la situation actuelle et projet
- Une amélioration de l'écoulement des flux sur la rue de Bénédictes le soir (environ 15s gagnées)
- Aucune dégradation des temps de parcours automobiles en approche du giratoire par rapport à l'actuel
- **Rue de la Croix de Monjous :**
 - Pas de réduction de la capacité viaire (nombre de voies) par rapport à l'actuel.

Enfin, dans le cadre du schéma des Mobilités 2020-2030, Bordeaux Métropole met en œuvre des projets structurants visant au report modal vers les transports en commun et également au développement des modes (marche et vélo). L'ensemble de ces démarches participent à la réduction de la congestion routière.

- **Giratoire rue de la Croix de Monjous (Pascal) :** besoin de revoir sa configuration pour faciliter le passage des bus avec une trajectoire plus rectiligne.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Dans un souci de juste utilisation des deniers publics, seuls les aménagements nécessaires à la bonne circulation du bus et des modes actifs sont réalisés. Aussi, ce giratoire n'est pas réaménagé car ce n'est pas nécessaire, du fait de la mise en œuvre de feux de régulation sur les branches. Pour mémoire, cette configuration avait été présentée et validée lors de la concertation publique en 2019.

Comme indiqué dans la pièce *Ebis Caractéristiques des ouvrages les plus importants* », chapitre 3.4.6., le projet prévoit la mise en place de feux de régulation R22j (jaune clignotant – jaune – rouge) aux différentes branches du carrefour giratoire (Croix de Monjous Est, Saint-François Xavier Sud et Bénédictes) pour favoriser l'exploitation des bus. .

Les bus de la liane 8 circulent actuellement sur le giratoire Bénédictes / Croix de Monjous / Saint-François Xavier. Aucune difficulté majeure de giration n'a été remontée par l'exploitant à ce jour.

La conservation du giratoire actuel permet d'assurer :

- Une bonne exploitation du futur bus express ;
- Aucune dégradation des temps de parcours automobiles en approche du giratoire par rapport à l'actuel ;

La conservation des espaces paysagers existants sur l'îlot central. En effet, l'un des principes de

- **Suppression de stationnements :** crainte d'un report de ces voitures vers des rues adjacentes et des impasses résidentielles comme l'allée des Catalpas qui bénéficie de peu de places pour les habitants.

Demande d'aménagements pour éviter ce report de stationnement (marquage au sol d'interdiction, poteaux...).

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le remaniement global de l'emprise rendu nécessaire par l'insertion de tous les modes (bus en site propre, voitures, cycles, piétons, végétal) conduit à une adaptation de l'offre de stationnement sur la rue de la Croix de Monjous.

Une enquête d'occupation a été réalisée aux abords de la rue de la Croix de Monjous afin d'appréhender le niveau de pression sur le stationnement à différents moments de la journée (6h, 10h, 15h et 20h).

Comme indiqué au chapitre 4.3.2.4 de la pièce H4, l'enquête stationnement réalisée en 2023 a révélé les conclusions suivantes : *« Sur la rue de la Croix de Monjous, les 23 places de stationnement gratuites libres d'accès sont utilisées à moitié au plus fort de la journée (12 véhicules stationnés). Par ailleurs, un repérage sur le terrain a permis de constater que la quasi-totalité des riverains (une exception repérée au niveau du n°84 de la rue de la Croix de Monjous) dispose d'au moins une place de stationnement privée sur leur parcelle. Enfin, sur les voiries adjacentes, les enquêtes d'occupation ont mis en évidence une réserve de capacité très importante, d'au moins 100 places à tout moment de la journée ».*

Les conclusions de l'étude de stationnement mettent donc en avant :

- Un nombre de véhicules stationnés au moins deux fois inférieur à l'offre sur le secteur ;
- Une pression sur le stationnement faible aux alentours de la rue de la Croix de Monjous permettant un report des usagers des places supprimées, quelle que soit la période de la journée, sur différentes zones du secteur tel que la rue de la Mignonne.

L'offre maintenue est ainsi suffisante pour accueillir les usagers actuels, et si besoin, des réserves de capacité importantes existent aux abords.

En complément, le projet du bus express :

- N'a pas d'impact sur le stationnement dans les contre-allées et sur le parking de la pharmacie ;
- Prévoit la restitution de 2 places de stationnement longitudinal en rive Est de la rue à proximité de l'allée des Catalpas et de la future station bus express.

Enfin, la mise en place d'éventuels aménagements spécifiques, pour éviter le report de stationnement (marquage au sol d'interdiction, poteaux, disque bleu, etc.), pourra être étudiée avec la Ville de Gradignan qui détient le pouvoir de police en matière de stationnement.

- **Impact sur la qualité de vie** : la création d'infrastructures lourdes (gares de bus, voirie dédiée) semble disproportionnée par rapport à la fréquentation observée et le gain de temps attendu sur cette portion. La ligne 8, sur l'ensemble du tracé de Gradignan, n'est jamais encombrée. Des places assises sont facilement accessibles à toute heure.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Les études de trafic ont révélé que la rue de la Croix de Monjous est actuellement congestionnée en heure de pointe, pénalisant ainsi l'exploitation des bus. Ce constat est indiqué au chapitre 4.3.2.2 de la pièce H4

La mise en place du site propre permet de gagner 2 minutes en heures de pointe (direction Bordeaux), soit un temps de parcours divisé par 2 sur cet axe.

Cet aménagement bus permet notamment de réduire considérablement les irrégularités des bus en début de ligne et un meilleur respect des horaires, profitant ainsi à l'ensemble de usagers de la ligne. En plus de la vitesse commerciale, la régularité de la ligne de transport est un critère majeur d'attractivité pour les usagers mais n'est pas pour autant quantifiée dans les bilans socio-économiques (voir pièce J, chapitre 4.6.2.2, page 68).

Ce site propre profitera également aux autres lignes de bus qui circuleront sur l'axe, dont le bus express Extra-rocade.

2. Requalification du boulevard Malartic

Proposition d'une restructuration complète :

- **Nouvelle chaussée et aménagements cyclables/piétons.**
- **Reconstruction des trottoirs**, pour moderniser l'axe dans sa globalité.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Comme indiqué au chapitre 3.4.8 de la pièce Ebis « Caractéristiques des ouvrages principaux », ces types d'aménagements sont bien prévus au niveau du boulevard Malartic :

- La mise en place d'une voie verte sur tout le linéaire du boulevard Malartic : continuité des circulations douces (avec l'avenue du Maréchal Juin) ;
- La mise en place d'un espace vert le long de la voie verte permettant de pacifier l'espace dédié aux modes doux ;
- La requalification des trottoirs en mauvais état sur la rive opposée à la voie verte ;
- La réhabilitation de la chaussée.

Ces différents aménagements sont illustrés dans la pièce F « Plan général des travaux ».

3. Rue des Bénédictes / rue du Bourdillat

- Secteur à fortes nuisances pour les riverains (trafic important : voiture, bus, marchandises et autres services en lien avec le centre pénitencier, bruit et vibrations liées au passage des bus, vitesse importante des voitures etc...) – souhait d'aménagements doux (surtout piétons) et stationnement rue des Bénédictes pour sécuriser

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

D'après les chapitres 3.4.3 et 3.4.4 de la pièce Ebis « Caractéristiques des ouvrages principaux », les aménagements suivants sont prévus :

- La circulation des bus en banalisé avec un itinéraire dissocié sur les rues du Bourdillat et de Bénédigues permettant de diviser par deux le nombre de passage sur chaque axe ;
- Une réhabilitation de la chaussée ;
- La création d'une piste cyclable bidirectionnelle en rive Ouest sur la rue de Bénédigues. L'insertion de cette piste cyclable implique de devoir réduire la vitesse de circulation des véhicules.

Ces différents aménagements sont illustrés dans la pièce F « Plan général des travaux ».

Afin de proposer un matériel roulant plus vertueux et confortable, la motorisation des bus express sera électrique, à batterie. Grâce à son moteur électrique, le bus express circulera de façon quasiment silencieuse.

Par ailleurs, lors du passage d'un bus (fréquence cible de 5 min en heures de pointe), les voitures le suivant devront de fait respecter les limitations de vitesse.

L'ensemble de ces aménagements participent à la réduction des nuisances riveraines et à proposer des continuités cyclables continues et sécurisées.

Une étude acoustique et vibratoire a été réalisée dans le cadre de l'étude d'impact. 23 mesures acoustiques et plusieurs capteurs de vibrations ont été installés tout au long du linéaire du bus Express pour établir l'état initial de l'environnement sonore et vibratoire du projet. Les résultats de ces mesures sont présentés dans la pièce H4 – chapitre 6.2 (page 181) et 6.3 (page 196).

Une modélisation a ensuite été réalisée afin de mesurer l'impact sonore et vibratoire du bus express. L'impact du bus express sur l'environnement sonore et vibratoire sont présentés dans la pièce H5 – chapitre 3.5.3 (page 125) et 3.5.4 (page 128).

Ces études démontrent que le bus express n'engendre pas de nuisances sonores et vibratoires supplémentaires par rapport à l'état existant sur le secteur Bénédigues / Bourdillat.

4. **Reconfiguration des rues Tausin et Béchade** pour une meilleure répartition entre voitures, bus, vélos et piétons, surtout les jours de match au stade Lescure.

- Des tourne-à-gauche à reconfigurer (Tausin face aux Tulipiers et Sortie du SAMU)
- Aménagement des rues Tausin et Béchade pour une meilleure cohabitation bus/vélos/piétons.
- Gestion des véhicules d'urgence : pourront-ils emprunter les voies de bus (limite les sirènes et le bruit)?

-Un courrier du conseil syndical des copropriétaires de la résidence Les Tulipiers dans le secteur Tausin accompagne le présent procès-verbal. La maîtrise d'ouvrage est invitée à y répondre point par point.

-Un courrier détaillé de Mr et Mme Coudesfeytes dans le secteur Tausin accompagne le présent procès-verbal. Le maître d'ouvrage est invité à y répondre point par point.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Aménagements des rues Béchade et Tausin :

D'après le chapitre 3.1.6 de la pièce Ebis « Caractéristiques des ouvrages principaux », il est prévu les aménagements suivants sur la rue de la Béchade :

- Reprise de l'aménagement existant pour insérer des aménagements cyclables continus le long du ReVE n°8 (pistes cyclables de 2m avec bordure séparatrice vélo) ;
- Couloirs prévus en approche des deux giratoires afin de garantir une efficacité du bus.

D'après le chapitre 3.1.7 de la pièce Ebis « Caractéristiques des ouvrages principaux », il est prévu les aménagements suivants sur la rue du Tausin :

- En direction de Bordeaux : insertion d'un site propre axial continu avec débouché en banalisé sur le giratoire Béchade / Bethmann ;
- En direction de Talence : le bus express débute en banalisé puis site propre axial jusqu'au giratoire Tausin / Gallieni / Jaurès ;
- Mise en place de pistes cyclables monodirectionnelles de 2m (réseau ReVE) ;
- Végétalisation de l'axe.

Ces différents aménagements sont illustrés dans la pièce F « Plan général des travaux ».

Le projet du Bus Express prévoit ainsi d'améliorer la séparation des différents modes sur les rues de la Béchade et Tausin.

L'ensemble de ces aménagements visent à proposer des continuités cyclables continues et sécurisées avec la mise en place de bordures séparatrices ou espaces végétalisés entre la piste cyclable et la voirie.

Sur la rue de la Béchade, les trottoirs existants sont conservés (économie de projet et emprises très contraintes). Sur la rue du Tauzin, la création d'aménagements cyclables sécurisés permet de mettre à distance les piétons par rapport à la chaussée (gain de confort).

Itinéraires offerts pour les véhicules d'urgence

Les aménagements du bus express permettent la sortie en tourne-à-gauche du SAMU, évitant le demi-tour au giratoire Canolle / Bourdelle. Cette proposition permet d'améliorer l'existant en limitant les nuisances riveraines. En effet, le projet prévoit un site propre axial sur les axes Pompidou, Canolle, Bourdelle et Tauzin, permettant ainsi d'éloigner les véhicules des habitations.

En complément, s'agissant de l'impact foncier, le projet prévoit une acquisition limitée au besoin strictement nécessaire et sera accompagnée d'une reconstitution des fonctionnalités impactées (notamment du fait du recul de la clôture).

En effet, réduire le profil de voirie dégraderait fortement la sécurité de tous les usagers (modes actifs, VL et poids lourds).

Réponse à l'avis @18 et à l'avis @37 les Tulipiers

Cf. réponses complémentaires en annexe du présent PV.

Fonctionnement, Accessibilité et intermodalité

Plusieurs intervenants insistent sur **l'importance de relier cette ligne express aux pôles déjà bien desservis** pour assurer la cohérence du réseau (lycées, centre-ville, arrêts existants), pour assurer la facilité et le confort des usagers (personnes âgées, étudiants, actifs ..) et soulignent des **interconnexions manquantes** :

1-Tracé à optimiser en prolongeant le bus express vers la Gare de Bègles :

- **il est** regrettable que le tracé ne rejoigne pas **le terminus Villenave Pyrénées** de la ligne C du tramway, ratant une **opportunité d'interconnexion stratégique** (gare de Bègles, lycée Vaclav Havel) et de désengorgement de la route de Toulouse notamment
 - **Il est** souhaitable de prévoir un **retour de la desserte du lycée Victor Louis**, aujourd'hui omise
- Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Dans la continuité du bilan de la concertation, Bordeaux Métropole s'engage à étudier et à mener toutes les procédures nécessaires à la réalisation du projet de jonction avec la ligne de tramway C (notamment à la gare de Bègles).

Concernant la desserte du Lycée Victor Louis :

Le tracé du bus express a fait l'objet d'une concertation, du 14 mars 2019 au 3 décembre 2019. À l'issue de la concertation, un itinéraire via le cours de la Libération a été retenu au regard du potentiel de desserte plus important. Ainsi, le tracé via le Cours de la Libération et la rue François Rabelais permet de desservir de nombreux pôles d'habitat (Résidence Château Raba,...), équipements et établissements, notamment le CREPS, Kedge Business School, l'IRTS, l'IEM et SESSAD, le lycée Hôtelier.

La desserte du Lycée Victor Louis sera assurée par :

- la future ligne de bus express Presqu'île-Campus J dans le cadre du futur réseau de bus à l'horizon 2027 ;
- la station "Lycée Kastler" du bus express I (bus express objet de la présente enquête publique) située sur l'avenue de l'Université. Cette station a été rapprochée au maximum du giratoire Libération / Rabelais afin de limiter le temps de parcours depuis/vers le Lycée

2-Tracé à optimiser en conservant le tracé du bus express vers le centre de Gradignan :

- Prolonger le tracé du bus express jusqu'au centre-ville pour maintenir une desserte utile comme celle assurée par la Liane 8.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Bordeaux Métropole s'engage à étudier un projet de liaison vers Gradignan Centre et mener les procédures réglementaires en vue de sa réalisation. Une réflexion sera également menée pour maintenir la desserte de Gradignan centre, dès la mise en service du bus express.

Parc relais (P+R)

Certains estiment que l'emplacement du P+R près de la **rocade (sortie 17)** est pertinent mais suggèrent des améliorations :

- il est mal desservi : seulement une branche sur deux du bus y passe.
- proposition de reconfigurer l'itinéraire pour que le P+R soit intégré pleinement, avec arrêt à l'intérieur même du parking et signalétique dédiée.
- suggestion d'un aménagement du tracé au sein du P+R pour qu'il soit réellement intégré dans la ligne.
- Risque de déport sur le parking de la piscine de Thouars (gratuit) et de conflit avec les autres usages (piscine, pompier, associations...). Nécessité de prendre en compte ce paramètre dans la signalisation et l'orientation des véhicules
- L'association de riverains comprenant les quartiers Clos de Thouars, Hameau du Lugan, Haut Madère et Impasse Jacques Anquetil font une proposition d'aménagement sur les tronçons aller-retour allant de la station piscine de Thouars à la station Bobet puis sur le tracé station piscine de Thouars à station Neruda. La zone est considérée comme déjà saturée (notamment rue Salvador Allende avec du stationnement sauvage lié à l'activité économique et sociale du quartier). Il en est de même pour le rond-point Prudhon/Neruda, l'avenue Pierre Prudhon et le boulevard Antoine Gautier. Les propositions de l'association sont les suivantes :
 - Un accès routier au niveau de l'avenue Thouars mais un accès piétonnier/cycliste uniquement vers la rue Alfred de Musset.
 - La mise en place d'une signalétique dès l'échangeur 17 pour rejoindre l'avenue Thouars sans passer à l'intérieur du quartier pour en laisser la priorité aux riverains et instaurer une signalétique du type priorité à droite pour les riverains empruntant la desserte locale (rue Pablo Picasso puis rue Alfred de Musset).
 - Prévoir le mini-giratoire avenue de Thouars à l'entrée et sortie du futur parc-relais pour fluidifier le trafic et non pas au niveau du Chemin des Maures pour limiter les nuisances sonores des riverains les plus exposés.

Le courrier détaillé d'une des membres de l'association accompagne le présent procès-verbal. La maîtrise d'ouvrage est invitée à y répondre point par point.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le projet du bus express Pellegrin-Thouars-Malartic prévoit la création d'un parc-relais de surface pour participer au report modal vers le bus express et favoriser la mobilité collective.

Les facteurs de réussite d'un parc-relais sont les suivants :

- **La facilité d'accès** : le parc relais bénéficie d'une bonne accessibilité automobile, en se situant à proximité des grandes infrastructures de voirie (sortie d'autoroute, pénétrantes). Il doit concilier facilité d'accès en voiture au parc relais et accès rapide et fréquent en transports collectifs au ville-centre, d'où une position privilégiée de ces équipements au croisement d'importantes infrastructures routières et de transport collectif.

- **La congestion de l'axe** (et de ses environs) sur lequel il se situe : afin d'inciter les usagers à laisser leur voiture et à utiliser les transports collectifs, ils doivent chercher à se positionner en amont des zones de congestion.
- **La politique de stationnement de la ville** : la politique locale de stationnement dans l'aire d'influence du parc relais doit permettre d'éviter toute forme de concurrence entre le stationnement sur voirie et le parc relais.
- **L'offre de transports collectifs associée** : les lignes de transports collectifs se doivent donc d'être performantes, en termes de fréquence, de rapidité et de fiabilité.

Implantation et desserte du P+R :

L'emplacement retenu pour le P+R offre une opportunité de connexion à la rocade (échangeur 17 complet) et à l'est (route de Toulouse). Une attention spécifique sur le jalonnement sera nécessaire pour garantir l'attractivité des itinéraires à privilégier.

Comme indiqué au chapitre 8.1 de la pièce Ebis « Caractéristiques des ouvrages les plus importants », le parc-relais est situé à proximité des stations bus express suivantes :

- Station « Château de Thouars » accessible en 1 minute à pied (60m), soit un accès direct au bus express toutes les 10 min minutes en heure de pointe ;
- Station « Piscine de Thouars » accessible en 5 min à pied (350m), où la fréquence du bus express sera renforcée à 5 minutes.
- Station « Thouars » accessible en 5 min à pied (350m), où la fréquence du bus express sera de 10 minutes en heure de pointe.

Tracé au sein du P+R :

La suggestion d'un aménagement du tracé au sein du P+R n'est pas optimale en termes de :

- Tracé, desserte et exploitation du bus express :
 - o La rue Salvador Allende n'est pas dimensionnée pour accueillir la circulation des bus express ;
 - o Les quartiers de Thouars (Rimbaud, Gauguin) ne seraient plus desservis par le bus express sauf à prévoir un retournement du bus au niveau du giratoire Rimbaud / Pl. Charles de Gaulle, dégradant fortement l'exploitation de la ligne.
- Aménagement du parc-relais : l'insertion d'une voie bus au sein du parc-relais réduirait considérablement la capacité de ce dernier.

Proximité du parking de la piscine de Thouars

Il est bien prévu un jalonnement du P+R qui sera disponible à la mise en service de la ligne de bus express.

Des échanges avec la Ville de Talence sur les dispositifs de réglementation du stationnement sur le parking de la piscine, mais également sur les voiries locales à proximité du P+R, sont prévus dans la suite des études (solutions de type "1h ou 2h de gratuité", validation d'un ticket de sortie à la piscine ou chez certains partenaires).

Localisation par rapport aux congestions

L'état du trafic habituel en jour ouvré révèle peu de congestion forte sur le périmètre. Néanmoins, des niveaux de congestion plus importants sont constatés au niveau de la sortie de la rocade, sur la rue Pablo Neruda. L'accès à la rue Proudhon et donc au P+R est toutefois relativement épargné par ces difficultés. Les conditions de circulation se dégradent surtout en aval de l'emplacement retenu, au niveau du Cours de la Libération.

L'emplacement du parc-relais, situé intra-rocade et en amont des congestions, est ainsi pertinent.

Les retours d'expérience montrent qu'un parc-relais se remplit généralement sur une période de deux heures le matin. Ainsi, sur un parc-relais d'une capacité de 150 places, le trafic induit à l'heure de pointe du matin serait d'une centaine de véhicules.

A l'heure actuelle, plus de 1 000 véhicules circulent sur l'avenue de Thouars et l'avenue Pierre Proudhon le matin en direction du centre de l'agglomération. Ainsi, le trafic en lien avec le parc-relais représente moins de 10% de ce trafic : l'impact capacitaire est donc minime. L'impact sur le trafic est d'autant plus limité que les flux captés par le parc-relais sont généralement des flux déjà présents sur le secteur. Les usagers de ce parking seront, en majorité, des automobilistes circulant sur l'avenue de Thouars ou la rue Proudhon et qui interrompront leur trajet en voiture pour se reporter sur le bus.

Depuis la rue Proudhon, des modélisations ont permis de vérifier qu'il n'y avait pas de gêne à la circulation générale du fait de l'augmentation de trafic sur le mouvement de « tourne-à-gauche » vers la rue S. Allende.

Accès sur parc-relais

Comme indiqué au chapitre 8.1 de la pièce Ebis « *Caractéristiques des ouvrages les plus importants* », le parc-relais sera accessible par deux accès (voiture, piétons, vélos) :

- Accès 1 : Création d'un accès côté rue Salvador Allende. Cet accès, accessible depuis l'échangeur 17 permet d'assurer une intermodalité forte ;
- Accès 2 : Création d'un accès côté avenue de Thouars.

Accès n° 1 : Avenue Pierre Proudhon

- **Entrées** : elles s'effectuent en tourne-à-gauche vers le P+R depuis l'avenue Pierre Proudhon. Des modélisations ont permis de vérifier qu'il n'y avait pas de gêne à la circulation générale du fait de l'augmentation de trafic sur le mouvement de « tourne-à-gauche » vers la rue Salvador Allende. Les conditions d'accès sont satisfaisantes et la création d'une voie de tourne-à-gauche permet de garantir une fluidité pour le Bus Express qui circule en banalisé en direction de Bordeaux.
- **Sorties** : Sur la rue Salvador Allende puis en tourne-à-droite vers l'avenue Proudhon. Cette sortie est assez aisée à gérer par perte de priorité, ce qui permet d'éviter toute gêne au Bus Express. Aucune difficulté n'est à attendre dans l'hypothèse d'un dimensionnement de 100- 150 places.

Accès n° 2 : Avenue de Thouars

- **Entrées/Sortie** : les accès se font en tourne-à-droite ou tourne-à-gauche depuis /vers le parc- relais. Au regard du trafic observé sur l'avenue de Thouars, la mise en place de voies de pré- sélection sur l'avenue de Thouars n'est pas nécessaire. La sortie est aisée à gérer par perte de priorité. Un mini-giratoire à l'entrée et sortie du futur parc-relais pour fluidifier le trafic n'est pas justifié au regard du trafic.

Fréquentation, coûts et utilité perçue

Fréquentation actuelle faible: certains pointent la **sous-utilisation actuelle de la ligne 8**, censée être remplacée et doutent de l'utilité du projet

- les infrastructures proposées sont surdimensionnées.
- Peu d'usagers actuellement aux arrêts = faible retour sur investissement.
- Gain de temps minime sur les trajets ne justifierait pas des sacrifices en termes de stationnement, végétalisation ou circulation.
- Gain de temps perçu comme faible, comparé aux nuisances engendrées.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Comme indiqué *p.36 de la pièce J (chapitre J.4.5.2)*, la Lianes 8 cumulait en 2022, 1 850 000 montées d'après le rapport annuel du délégataire du réseau TBM, soit environ 7 220 montées quotidiennes en semaine. La Lianes 8 a ainsi vu son trafic augmenter de 44% entre 2015 et 2022. Les montées et descentes se concentrent sur les arrêts les plus importants (Hôpital Pellegrin, Arts et Métiers, Lycée Hôtelier, etc.). De nombreux arrêts comptabilisent moins de 100 montées et descentes par jour et peuvent donc apparaître donc peu utilisés, mais la fréquentation de la ligne au total reste importante.

Les aménagements proposés dans le cadre du projet bus express Pellegrin-Thouars-Malartic (sites propres, réduction du nombre station, priorité aux carrefours) vont permettre des gains de temps significatifs pour les trajets en bus par rapport aux temps de parcours actuels. Les aménagements permettront également d'améliorer significativement la régularité et la fiabilité des lignes (temps de parcours maîtrisés, temps d'attente en station limités, etc.).

La fréquence est elle aussi améliorée (1 bus toutes les 5 minutes en projet contre 1 bus toutes les 12 à 15 minutes aujourd'hui).

Les gains de temps sont présentés dans la pièce *Ebis, chapitre 4.2.1*. Les gains de temps importants, de l'ordre de 9 minutes sur l'ensemble du parcours en heure de pointe du matin, et 6 minutes en heure de pointe du soir.

La réalisation du projet se traduit par une forte augmentation de la fréquentation de la ligne de bus express en comparaison de la Lianes 8, puisque la fréquentation prévisionnelle est évaluée à 24 300 montées quotidiennes en semaine (*pièce J « Socio-économie, chapitre 4.6.2.1, p 61*). Le projet génère 11 200 déplacements supplémentaires par jour sur le réseau de transports en commun à la mise en service (*pièce J, chapitre 4.6.2.1, p61*), en grande partie reportés depuis la voiture.

Le projet a donc un fort intérêt public, en atteste le bilan socio-économique très largement positif (cf. tableau 10 p.73 de la pièce J, chapitre 4.7.3).

Fréquence et exploitation

Un problème opérationnel est évoqué:

- La société TBM aurait des **difficultés de recrutement**, rendant la **fréquence visée de 5 minutes peu réaliste** : proposition de **passer à 10 minutes** pour éviter un lancement bancal du projet ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

L'exploitation du bus express I (bus express Pellegrin-Thouars-Malartic) avec une fréquence de 5 minutes est prévue dans le cadre de la délégation de service public. Le délégataire est ainsi engagé à mettre en œuvre le service commandé par Bordeaux Métropole.

Environnement et cadre de vie

1. Végétalisation vs efficacité

Pertinence de **réduire un peu la végétation** pour **faciliter l'accès au P+R** et **augmenter l'usage des transports en commun**, ce qui aurait un impact environnemental positif à long terme.

2. Préoccupations esthétiques et fonctionnelles

- Crainte des **dégradations** sur les arrêts (panneaux de verre abîmés), comme déjà observé ailleurs.
- Regretter les **manœuvres inconfortables dans certains ronds-points**, nuisant à l'expérience usager.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Végétalisation :

Comme indiqué au chapitre 8.1 de la pièce Ebis « *Caractéristiques des ouvrages les plus importants* », le bus express Pellegrin-Thouars-Malartic permet une requalification des espaces publics au bénéfice des modes doux et des bus, mais également en proposant des aménagements paysagers.

L'un des enjeux est notamment d'améliorer la qualité de vie des quartiers grâce à un apport végétal source d'aménité et de fraîcheur, permettant un impact environnement positif à long terme. Aucune végétalisation n'est proposée au détriment de l'efficacité des transports en commun.

Dégradations sur les arrêts de bus :

La mise en place de vitrage aux abris bus a pour objectif d'améliorer le confort des usagers en les protégeant notamment du vent et de la pluie.

Dans le cadre de sa délégation de service public, l'exploitant dispose d'une mission d'entretien et de maintenance, permettant un remplacement des vitrages dans les meilleurs délais en cas de dégradation.

L'exploitant mène en parallèle des réflexions sur les matériaux des vitres dans l'objectif d'augmenter la robustesse et éviter les dégradations.

Manœuvres inconfortables dans certains ronds-points :

Comme indiqué au chapitre 5. 2 de la pièce Ebis « *Caractéristiques des ouvrages les plus importants* », dès que l'environnement le permet, le projet prévoit la reconfiguration des giratoires ou carrefours existants en « giratoires percés ». Ces giratoires percés ont pour objectifs de :

- Améliorer l'exploitation des bus avec un itinéraire direct et la priorité au carrefour ;

- Améliorer le confort passager (absence de courbes / contre-courbes).

Certains giratoires n'ont pas été percés afin de conserver le patrimoine végétal existant, tout en préservant l'insertion prioritaire du bus dans le carrefour. En effet, le projet prévoit la préservation d'un maximum de sujets arborés existants qui ont une valeur fondamentale pour le maintien de la biodiversité et la qualité paysagère des secteurs traversés.

2- Contributions défavorables

Les thèmes développés reprennent en grande partie les suggestions reprises ci-dessus mais sans être favorable au projet dans sa globalité

Critiques récurrentes :

- **Perturbations locales** : Des riverains, notamment de la rue Croix de Monjous, Tauzin, Thouars et Pellegrin expriment des inquiétudes concernant la suppression de places de stationnement et l'aggravation des embouteillages, en particulier en fin de journée.

Réponse du maitre d'ouvrage :

Circulation :

Le projet de bus express, de part notamment l'aménagement de voies dédiées et la priorisation des transports collectifs et des modes actifs sur les carrefours au niveau des giratoires, induit nécessairement une contrainte sur les conditions d'écoulement des flux automobiles. Des modélisations ont été réalisées sur l'ensemble de la ligne afin de quantifier les impacts capacitaires induits par le projet.

Généralement aux alentours de 10%, les impacts capacitaires sont de l'ordre de 15 à 20% sur les axes les plus impactés : l'axe Pompidou/Canolle, la rue de la Béchade, le cours de la Libération notamment. Une analyse de la typologie des flux empruntant ces axes (quelques itinéraires, quelles distances parcourues), a toutefois permis de constater que ces flux peuvent, pour une grande part, être reportés modalement, que ce soit sur les transports collectifs*, mais également le vélo en lien avec l'amélioration sensible de la qualité des aménagements cyclables.

Enfin, il convient de noter que les impacts capacitaires évalués sont des impacts maximalistes, étant basés sur des volumes de trafic comptés en 2022. Or il apparaît que sur certains axes comme la rue de la Béchade ou le cours de la Libération, le trafic en 2024 était déjà de 10% inférieur à celui comptabilisé en 2022.

**à noter que les infrastructures bus bénéficieront également aux autres lignes TBM ainsi qu'aux cars de la Région.*

Le chapitre 3.3.3.2 de la pièce H « Impacts et Mesures », détaille l'impact sur les déplacements routiers.

La mise en service de la ligne de bus express entraînera une diminution de l'utilisation de la voiture particulière par report modal vers les transports en commun et/ou les modes de déplacement actifs. Ainsi, 72 300 véhicules.kilomètres seront économisés chaque jour. Cette réduction du trafic entraîne :

- Des gains de temps pour les automobilistes qui continuent à se déplacer en voiture (gains de décongestion) ;
- Une baisse de l'accidentologie sur les secteurs concernés, le nombre d'accidents étant proportionnel au nombre de véhicules.kilomètres parcourus sur le réseau ;

- Une baisse des nuisances sonores pour les riverains des secteurs concernés ;
- Une baisse de la pollution locale pour les riverains des secteurs concernés ;
- Une baisse des émissions de gaz à effet de serre pour l'ensemble de la collectivité (cf. chapitre 3.6.2 du présent document).

L'impact indirect du projet sur les déplacements routiers est ainsi positif.

Stationnement :

Comme indiqué au chapitre 3.3.3.3 de la pièce H « *Impacts et Mesures* », le projet de bus express Pellegrin-Thouars-Malartic impose, par la création d'aménagement dédiés aux bus, aux modes actifs et au végétal, une redistribution de l'espace public et une réduction de l'offre en stationnement.

Sur la commune de Bordeaux, une partie de l'offre en stationnement est supprimée au profit d'espaces paysagers améliorant le cadre de vie des usagers et riverains. À noter que suite à la concertation (où 100% de l'offre en stationnement était supprimée), un effort a été porté dans la poursuite des études pour maintenir plus de la moitié de l'offre existante.

Sur la commune de Talence, l'offre supprimée est pour partie, peu utilisée, ou située dans des secteurs disposant de réserves capacitaires dans les voiries adjacentes. Le report modal suffit à absorber la réduction de l'offre de stationnement. ;

Sur Gradignan : cf. réponse détaillée sur la rue de la Croix de Monjous ci-avant.

Enfin, aucune place de stationnement située sur la commune de Villenave d'Ornon n'est impactée par le projet.

- **Nuisances sonores** : Des riverains témoignent des nuisances sonores côté Hôpital (circulation des ambulances, SAMU ...)

Cf. réponse ci-avant au point4.

- **Vibrations (rue du Chouiney ??)**

Réponse du maître d'ouvrage :

Une étude vibratoire a été réalisée dans le cadre de l'étude d'impact. Plusieurs capteurs de vibrations ont été installés tout au long du linéaire du bus Express pour établir l'état initial de l'environnement vibratoire du projet. Les résultats de ces mesures sont présentés dans la pièce *H4 – chapitre 6.3 (page 196)*.

Une modélisation a ensuite été réalisée afin de mesurer l'impact vibratoire du bus express. L'impact du bus express sur l'environnement vibratoire sont présentés dans la pièce *H5 – chapitre 3.5.4 (page 128)*.

Cette étude démontre que le bus express n'engendre pas de nuisances vibratoires supplémentaires par rapport à l'état existant.

Par ailleurs le choix d'un matériel roulant électrique présente de meilleures performances acoustiques et vibratoires que le recours à un matériel roulant à énergie thermique.

- **Fréquentation estimée faible** : Certains estiment que la portion de ligne concernée est peu fréquentée, remettant en question la pertinence de l'investissement.
- **Coût du projet /économie**: Le coût est jugé élevé pour un gain de temps estimé à 10 minutes sur le trajet complet, contestation sur la **vitesse commerciale annoncée** et la **pertinence économique** du projet.

Réponse du maitre d'ouvrage :

La fréquentation de la ligne de bus express à la mise en service est évaluée à 24 300 montées quotidiennes en semaine (*pièce J, chapitre 4.6.2.1, p 61*). C'est une fréquentation importante. La charge maximale estimée sur la ligne est de 6400 personnes par sens, soit environ 40 personnes par

sens de la pointe, cette valeur moyenne sera très largement dépassée, justifiant une offre importante.

Le bilan socio-économique est un outil encadré par l'Etat pour estimer la pertinence de l'investissement en monétarisant les effets du projet. Elle vise à évaluer l'intérêt de sa réalisation pour la collectivité et à éclairer le public sur le choix d'aménagement soumis à enquête.

Le bilan socio-économique du projet présente une Valeur Actualisée Nette Socio-Economique (VAN-SE) largement positive qui s'établit à +314 M€2023. La VAN par euro investi est de 1,71 ce qui est très satisfaisant. Ces indicateurs traduisent la rentabilité socio-économique du projet (*Pièce J-chapitre 4.7.3, p73*).

L'évaluation socio-économique met en avant que le projet de création d'un bus express Pellegrin-Thouars-Malartic parvient à capter un nombre d'usagers significatif et permet des reports depuis la route réduisant les externalités (congestion, sécurité, effet de serre, pollution locale, nuisances sonores). Il apporte aux usagers actuels de la Lianes 8 des gains significatifs de temps, grâce à une fréquence plus importante, une meilleure vitesse commerciale et des temps de parcours plus réguliers. Il s'inscrit bien dans la volonté d'améliorer l'accessibilité tous modes dans un secteur promis à un développement économique majeur et soumis à une congestion chronique.

Les gains monétarisés compensent très nettement les coûts d'investissement et d'exploitation afférents au projet.

- **Propositions alternatives** : Des suggestions incluent l'extension du futur bus jusqu'à Gradignan et jusqu'à la Gare de Bègles pour d'une part desservir pertinemment le centre de Gradignan et ses équipements publics et d'autre part pour favoriser des interconnexions intéressantes avec d'autres moyens de transport en commun à Bègles.

Réponse du maitre d'ouvrage :

cf réponses apportées précédemment.

- **Suggestions d'améliorations** :

- ajustements spécifiques rue de Tauzin pour limiter les impacts fonciers

- **rond-point, feux intelligents et sécurisation renforcée**

- répondre aux **besoins de stationnement non comblés** autour du CHU et du stade :

augmentation des embouteillages et une **pénalisation des usagers** du CHU

- **intégration paysagère** du parc relais.

- Redoute un **effet de congestion recréée** à long terme.

Réponse du maitre d'ouvrage :

Impacts fonciers rue du Tauzin :

Concernant l'impact foncier au droit de la résidence « Les Tulipiers » (50 bis rue du Tauzin), voir

Rond-point, feux intelligents et sécurisation renforcée :

Le chapitre 2.5 de la pièce Ebis « Caractéristiques des ouvrages les plus importants », précise le principe de la priorité aux feux.

La priorité aux carrefours constitue un élément essentiel pour assurer un haut niveau de service aux bus. L'objectif de la priorité bus aux carrefours est de garantir les gains de vitesse commerciale et d'assurer la régularité des temps de parcours. Ces gains s'obtiennent :

- En réduisant le temps d'approche du carrefour ;
- En supprimant le temps d'attente au carrefour.

Sur le tracé du bus express, la majorité des carrefours sont des giratoires avec feux avec la mise en place d'un feu R24 permettant de gérer les conflits entre les automobilistes et les bus.

En complément, comme indiqué au chapitre 3.6.2.2 de la pièce Ebis « Caractéristiques des ouvrages les plus importants », le CEREMA propose une série de recommandations sur l'aménagement de ces giratoires, visant à grandement favoriser le confort et la sécurité des usagers cyclistes. Le projet propose de quasi-généraliser la mise en place d'un anneau prioritaire (unidirectionnel ou bidirectionnel) pour les vélos sur les giratoires.

Stationnement autour du CHU et du stade

Comme indiqué au chapitre 3.3.3.3 de la pièce H5 « Impacts et Mesures », le remaniement global de l'emprise rendu nécessaire par l'insertion de tous les modes autour du CHU (bus en site propre, voitures, cycles, piétons, végétal) conduit à une évolution de l'offre de stationnement.

Les enquêtes de stationnement réalisées sur ce secteur ont mis en exergue, une utilisation de l'offre actuelle pour plus de moitié par des véhicules dits « ventouses » (voiture utilisant de manière prolongée un espace de stationnement), qui ont été repérés sur l'ensemble des passages de 6h à 20h. L'utilisation de l'espace public par ces véhicules, d'autant plus dans un contexte de stationnement contraint, n'est pas souhaitable.

La décision de végétaliser sur le nord (Pompidou, Canolle) impose une évolution significative des usages actuels, avec notamment un report modal important pour les pendulaires du secteur, et un recours accru, pour les résidents, à l'offre disponible dans les parkings en ouvrage du secteur, notamment le parking Met'Park situé rue du Général Larminat.

Intégration paysagère : Cf. réponse ci-avant

Congestion routière : Cf. réponse ci-avant

- Déploire un **manque de prise en compte des effets sur les lignes existantes** et les véhicules prioritaires.

Réponse du maitre d'ouvrage :

Sur la majorité du parcours, les cars régionaux et les autres lignes du réseau TBM pourront bénéficier des aménagements réalisés pour le bus express comme indiqué au chapitre 3.1 de la pièce E.

Le projet aura un effet positif l'ensemble des lignes de bus empruntant l'itinéraire, qui pourront bénéficier de gains de temps et de régularité grâce à l'utilisation des sites propres.

Par ailleurs, les véhicules prioritaires pourront emprunter les voies dédiées du bus, qui seront franchissables pour les véhicules de secours. Le projet est donc de nature à faciliter le déplacement rapide de ces véhicules dans la ville, notamment à proximité de l'hôpital.

- **Refus de la création du parc relais avenue de Thouars, jugé incompatible avec un environnement résidentiel dense.**

Réponse du maître d'ouvrage :

La création du parc-relais répond à l'un des objectifs du projet d'encourager le report modal comme indiqué au chapitre 2.3 de la pièce E « notice explicative ». Dans cette optique, plusieurs critères rentrent en jeu afin de déterminer sa localisation, essentielle, à son bon fonctionnement comme décrit au chapitre 4.3.3 de la pièce E.

Afin de garantir son insertion dans son contexte urbain, le parc-relais fait l'objet de mesures importantes en matière de désimperméabilisation et de végétalisation comme décrit au chapitre 2.4.5, et illustré au chapitre 4.3.3 de la pièce E.

Perturbations locales et impacts sur la circulation

Des habitants, notamment de la rue Croix de Monjous à Gradignan, ont exprimé leurs préoccupations concernant les conséquences directes du projet sur leur quotidien. Ils redoutent une aggravation des embouteillages, en particulier en fin de journée, en raison de la suppression des tourne-à-gauche et de la priorité accordée aux bus aux carrefours. La suppression d'une dizaine de places de stationnement est également pointée du doigt, avec des craintes de report de stationnement dans les rues adjacentes, comme l'allée des Catalpas et l'impasse du Moulin de Pelissey. Les riverains demandent, à minima, le marquage au sol de l'interdiction de stationnement en face des portails de sortie de véhicules des maisons concernées.

Réponse du maître d'ouvrage : Cf. réponse ci-avant

Fréquentation estimée faible

Certains participants estiment que la portion de ligne concernée est peu fréquentée, remettant en question la pertinence de l'investissement. Ils soulignent que, sur cette portion, ils n'ont jamais observé plus de 10 passagers par bus. De plus, la fréquentation de cette portion de ligne pourrait être encore réduite, notamment en raison de la fin du transfert des lycéens de Gradignan Nord vers le lycée de Talence, prévu à la prochaine rentrée scolaire.

Réponse du maitre d'ouvrage :

Comme indiqué p36 de la pièce J (J.4.1.5.2), la Lianes 8 cumulait en 2022, 1 850 000 montées d'après le rapport annuel du délégataire du réseau TBM, soit environ 7 220 montées quotidiennes en

descentes se concentrent sur les arrêts les plus importants (Hôpital Pellegrin, Arts et Métiers, Lycée Hôtelier, etc.). De nombreux arrêts comptabilisent moins de 100 montées et descentes par jour et peuvent donc apparaître donc peu utilisés, mais la fréquentation de la ligne au total reste importante.

Par ailleurs, il est normal que la charge observée dans les bus en bout de ligne (ici à Gradignan) soit plus faible. Comme le montre le graphique de la *pièce J, chapitre 4.5.1.2 (p37)*, les principaux points d'intérêt de la ligne sont l'hôpital Pellegrin d'une part, et d'autre part le secteur de l'Université (entre lycée hôtelier et Arts et Métiers) à Talence. À partir de Talence, la charge moyenne diminue. Pour autant, il faut calibrer l'offre sur le tronçon le plus chargé.

Coût du projet jugé élevé

Le coût du projet est estimé entre 86,6 et 121,2 millions d'euros hors taxes. Certains riverains jugent cet investissement disproportionné, surtout pour un gain de temps estimé à seulement 10 minutes sur le trajet complet entre Malartic et Pellegrin. Ils estiment que ces fonds pourraient être mieux utilisés pour des solutions de transport plus efficaces ou pour améliorer les infrastructures existantes.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les coûts du projet sont détaillés dans la *pièce E « Notice Explicative », chapitre 7*.

Le coût des travaux (infrastructures bus express, mesures environnementales, parc-relais) s'élève à 74,10M€ (valeur déc. 2023), soit 6,45 M€/km.

Le coût global du projet s'élève à 112,43M€ (valeur déc. 2023), soit 9,78 M€/km. Ces coûts intègrent également l'acquisition du matériel roulant et la création d'un centre remisage.

Propositions alternatives : extension du tracé

Plusieurs contributeurs suggèrent que l'extension du futur bus jusqu'à Gradignan d'une part et jusqu'à la gare de Bègles d'autre part serait une solution plus efficace pour d'une part desservir pertinemment le centre de Gradignan et ses équipements publics **et** d'autre part pour favoriser des interconnexions intéressantes avec d'autres moyens de transport en commun à la station Pivot de Gare de Bègles. . Ils estiment que le projet, en raison de sa capacité et de sa régularité, pourrait mieux répondre aux besoins de mobilité de la population locale.

Réponse du maître d'ouvrage : Cf. réponse ci-avant

Annexe : Réponses à l'avis contri@18 Tulipiers Tauzin

1. Remarques et demandes sur l'aménagement

Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250711-lmc1109689-DE-1-1
Date de télétransmission : 17/07/2025
Date de réception préfecture : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025

1.1 Remarques et demandes

1) Vitesse commerciales et gains de temps

La vitesse commerciale du projet est présentée dans la pièce H3 chapitre 5.3 (p63). Elle est de 21,6 km/h sur le tronc commun, pour un temps de parcours de 29min20.

- La vitesse de 20 km/h mentionnée au E-2.2 fait référence au bilan de la concertation préalable de 2020, basées sur des études antérieures à celles menées pour la constitution du dossier d'enquête publique. Les dernières études de conception de projet ont permis d'améliorer la vitesse commerciale attendue.
- Dans la présentation du projet au E-3.1, la vitesse commerciale a été arrondie à 21 km/h dans le texte, mais le tableau qui suit détaille les vitesses commerciales, qui sont bien les mêmes que dans la pièce H3.

Mutualisation des infrastructures bus

La pièce A « Guide », chapitre 3.1 n'exclut pas l'utilisation des sites propres par les autres lignes. Au contraire, elle précise « *Les différents aménagements (site propre, gestion carrefour, ...) du bus express Pellegrin-Thouars-Malartic bénéficieront à la régularité des autres bus du réseau TBM et cars interurbains, et réduiront les temps de trajets contribuant ainsi à renforcer l'efficacité du réseau et le maillage en transport en commun de l'agglomération.* »

Comme indiqué dans le chapitre 4.2.3 de la pièce Ebis « *Caractéristiques des ouvrages les plus importants* », l'objectif est de faire bénéficier les infrastructures bus à un maximum de lignes du réseau de transport.

Les principes suivants sont retenus pour la mutualisation des infrastructures entre le bus express, les autres lignes TBM et les cars Région :

- Les sites propres sont mutualisés au maximum ;
- Pour les carrefours à feux et les giratoires percés, toutes les lignes empruntant le site propre devront être équipées du système de détection pour la priorité aux feux (pièce H5 chapitre 3.3.3.2) ;
- Pour les giratoires percés, ils ne peuvent être empruntés par les autres lignes que si l'itinéraire est le même que le bus express, le cas échéant ils devront sortir du site propre en amont du carrefour.

À noter, un franchissement du site propre est généralement prévu en amont et aval des intersections, afin que les bus puissent emprunter le site propre dans les configurations suivantes :

- Lignes de bus ou cars non équipées de priorité aux feux ;
- Ligne de car de la Région dont les arrêts ne sont mutualisés avec les stations bus express ;

- Lignes de bus ou cars n'ayant pas la même origine-destination que le bus express ;

- Fonctionnement en modes dégradés.

Les arrêts des bus express et des lignes TBM seront mutualisés.

De manière générale, les arrêts du bus express ne seront pas mutualisés avec les cars régionaux. En effet, les cars peuvent avoir des durées d'arrêt assez longues pour faire monter les voyageurs à bord. Ceci est de nature à perturber la régularité du bus express. Cependant, la mutualisation bus express/car régionaux est prévue à Thouars, où le nombre de montées dans les cars est faible, et le nombre de bus et de cars par heure est aussi réduit. Pour autant, les cars pourront utiliser une partie significative des sites propres du bus express, notamment grâce à la suppression et le déplacement de certains arrêts.

2) Motivations du projet

En 2018, les élus de Bordeaux Métropole ont jugé que la réalisation d'un tramway ou d'un BHNS sur les boulevards était trop pénalisante (effet important sur la circulation), et ont préféré considérer une ligne CHU-Talence-Gradignan indépendante des boulevards. À la suite du bilan de la concertation, Bordeaux Métropole a réaffirmé dans le schéma des mobilités le projet de ligne CHU-Talence- Gradignan,

3) Gestion des véhicules d'urgence

Cf. réponse dans le PV

4) Impact stationnement

Cf. réponse dans le PV

5) Impact mesures compensatoires ou de réduction des impacts

Les horaires spécifiques de travaux seront précisés dans la suite des études. Les travaux se feront essentiellement en journée, exceptionnellement de nuit, en respectant les dispositions réglementaires préfectorales. Lors des réunions avec les riverains, les contraintes de chantiers seront explicitées.

6) Coût du projet

Cf. réponse dans le PV

7) Aménagements bus

Comme indiqué dans la pièce E « Notice explicative » chapitre 3.1, le projet propose plusieurs types d'aménagement :

- des sites propres bus (bidirectionnel axial ; bidirectionnel latéral ; monodirectionnel axial ; couloir d'approche, etc.) mis en place afin d'améliorer significativement l'efficacité des bus, en les affranchissant des aléas de la circulation ;
- Les giratoires « percés », que seuls les bus express pourront traverser, en leur centre ;
- La suppression de carrefours à feux pour fluidifier le trafic ;
- La priorité aux carrefours grâce à la signalisation ;

- Des stations apaisées, où les voitures ne peuvent pas doubler le bus à l'arrêt en raison d'une

bordure centrale.

Les différents aménagements (site propre, gestion carrefour, ...) du bus express Pellegrin-Thouars- Malartic bénéficieront à la régularité et robustesse des bus, et réduiront les temps de trajets contribuant ainsi à renforcer l'efficacité du réseau et le maillage en transport en commun de l'agglomération.

La mise en place d'un site propre bidirectionnel axial sur la rue du Tauzin permet une meilleure exploitation du bus pour les raisons suivantes :

- Absence de conflit entre le bus et les véhicules accédants aux entrées charretières ;
- Non mutualisation des bus et des vélos (couloir bus partagés à l'existant) ;
- Une traversée des carrefours prioritaires efficace.

9) Gains de décongestion dans le bilan socio-économique

Comme indiqué dans la *pièce J, chapitre 4.6.2.1*, le projet a pour effet de réduire de 9 500 le nombre de déplacements en voiture sur le périmètre du projet.

Ainsi, si au niveau de certains axes dont la capacité est réduite par le projet, on pourra observer une augmentation ponctuelle de la congestion, de manière générale cette baisse du nombre de déplacements en voiture se traduit par une amélioration des conditions de circulation comme le montre les cartes issues de la modélisation présentées *p66 de la pièce J*. C'est ce que traduisent les gains de décongestion. La valeur retenue pour les gains de décongestion est issue du rapport « Mobilités – Coûts externes et tarification du déplacement » du Commissariat Général au Développement Durable (2020).

10) Bilan pour les riverains

Le bilan socio-économique ne monétarise pas que les effets positifs, mais les effets intégrés dans la catégorie « bilan pour les riverains » sont effectivement positifs puisque le projet améliore la qualité de vie des riverains ; il s'agit des effets sur le bruit et sur la pollution locale (Pièce J, chapitre 4.7.4.4). Les riverains sont aussi des usagers, et leurs pertes et gains sont aussi valorisés à ce titre dans les « gains des usagers » (Pièce J, chapitre 4.7.4.1) : il s'agit notamment des gains de temps dans les transports en commun, et des gains de décongestion. Ces gains sont calculés sur l'ensemble du périmètre du projet, et dans les faits, il est possible que certains usagers subissent une perte de temps, que ce soit dans les transports en commun, ou en voiture : ces pertes de temps sont bien comptabilisées et intégrées au total des gains de temps.

1.2. Autres observations

1) Augmentation du trafic sur la rue du Tauzin

En lien avec la modification des conditions de circulation au niveau de la rue de Pessac, une étude sera menée avec les Villes concernées pour adapter le plan de circulation locale.

2) Etude socio-économique

Effectivement, un commentaire intermédiaire semble ne pas avoir été supprimé pour la version définitive, et nous nous en excusons (cf. pièce J- chapitre 4.6.2.2). Nous confirmons que les coefficients

listés dans la pièce sont bien ceux qui ont été pris en compte pour le calcul des gains de temps, et qui correspond à la méthode de calcul réglementée.

3) Matériel roulant

En l'absence de projet (situation de référence), le bilan socio-économique tient bien compte du renouvellement du parc matériel roulant de la LIANES 8 vers un matériel électrique (cf. chapitre 6.5.4 de la pièce J).

Le bilan socio-économique a vocation à comparer le projet avec une situation réaliste de référence, qui inclut les travaux et projets qui seront faits si le projet n'est pas réalisé.

4) Evolution de l'offre TBM

Effectivement, entre le moment où l'état initial a été rédigé et aujourd'hui, le réseau TBM a évolué, avec notamment la Lianes 1 qui remplace la Lianes 4. On note qu'il s'agit toujours d'une Lianes, qui emprunte localement autour du bus express le même itinéraire que la Lianes 4.

Dans la modélisation des trafics, le recalage du modèle a été fait sur une situation 2021 pour le transport en commun (Annexe Modélisation-1.3), pour laquelle on disposait d'une offre et de niveaux de demande bien documentés. La situation 2027 a été modélisée sur la base du réseau 2027 tel que l' imagine l'exploitant du réseau TBM, en lien avec Bordeaux Métropole, en intégrant les nouvelles lignes, et notamment les lignes de bus express réalisées d'ici là (Annexe Modélisation-2.1.2). Ainsi, la modification récente de l'offre TBM n'est pas de nature à modifier les résultats de l'étude présentés à l'enquête publique.

5) Etude bruit

Cf. réponse ci-avant

6) Prix fictif de rareté des fonds publics (PFRFP)

Le PFRFP intervient effectivement dans la VAN, avec un effet négatif, en ajoutant 5% supplémentaires à toutes les dépenses publiques du projet.

Le PFRFP est normé car issu de la note technique du 27 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport, et les fiche-outils afférentes intitulées *V - COFP et PFRFP* et *V - Valeurs de référence prescrites pour le calcul*.

2. Remarque particulière sur le quartier de Tauzin

Cf. réponse dans le PV

3. Demandes portants sur deux aménagements de la rue du Tauzin

Cf. réponse dans le PV

S'agissant de l'impact foncier en particulier, le projet prévoit une acquisition limitée au besoin strictement nécessaire et sera accompagnée d'une reconstitution des fonctionnalités impactées (notamment du fait du recul de la clôture).

En effet, réduire le profil de voirie dégraderait fortement la sécurité de tous les usagers (modes actifs, VL et poids lourds).

Annexe : Réponses à l'avis contri@37 Les Tulipiers

1. a) Démonstration de l'utilité publique

Le projet n'inclut pas le futur métro, notamment dans le bilan socio-économique. cf réponse dans le PV.

1. b) Gains de temps : Cf. réponse avis @18

1. c) Bus express des Boulevards : Cf. réponse avis @18

1. d) Véhicules de secours : Cf. réponse dans le PV

1. e) Gains de temps : Cf. réponse avis @18

2.a) Tracé sur la place Amélie Raba-Léon

Le passage des bus sur l'ilot central de la Place Amélie Raba-Léon (direction Gradignan) a été étudié dans le cadre des études techniques. Cette option a été écartée par l'exploitant et le STRMTG car jugée trop impactante vis-à-vis de l'exploitation du tramway (risque de remontée de files sur la plateforme tramway lors du passage d'un bus).

2. b) Giratoires percés et priorité vélo

Le chapitre 2.5 de la pièce Ebis « Caractéristiques des ouvrages les plus importants », précise le principe de la priorité aux feux.

Sur le tracé du bus express, la majorité des carrefours sont des giratoires avec feux avec la mise en place d'un feu R24 permettant de gérer les conflits entre les automobilistes et les bus.

En complément, comme indiqué dans le chapitre 3.6.2.2 de la pièce Ebis « Caractéristiques des ouvrages les plus importants », le CEREMA propose une série de recommandations sur l'aménagement de ces giratoires, visant à grandement favoriser le confort et la sécurité des usagers cyclistes. Le projet généralise dès que cela est possible la mise en place d'un anneau prioritaire (unidirectionnel ou bidirectionnel) pour les vélos sur les giratoires.

Lors du passage d'un bus, les vélos ne seront pas prioritaires (feux R25 allumé).

2. c) Coût du projet : Cf. réponse dans le PV

2. d) Bruit sur Tauzin

Comme le montre l'annexe Modélisation (Figure 37 p 28), le projet se traduit par une baisse du trafic sur la rue du Tauzin, de 500 véhicules par jour dans le sens nord-sud, et de 400 véhicules par jour dans le sens sud-nord, d'où l'impact positif sur le bruit.

2.e) Matériel roulant : Cf. réponse avis @18

3) Résidence Les Tulipiers : Cf. réponse dans le PV

Annexe : Réponses à l'avis contri@40 Talence Mairie

Dans son courrier, la Ville de Talence apporte son plein soutien à ce projet structurant pour Talence et l'ensemble de l'agglomération.

Le courrier n'appelle pas de réponse de la part de la maîtrise d'ouvrage. Annexe : Réponses à l'avis « Contris annexé regis papier collectif riverains parc relais »

1) P+R

Cf. réponse dans le PV

2) Utilité du site propre sur l'avenue de Thouars entre le chemin des Maures

L'aménagement d'un site propre sur l'avenue de Thouars permet :

- L'amélioration des temps de parcours, de la robustesse et de la régularité du bus express ;
- Une requalification de l'axe à proximité du château de Thouars.

3) INRIA

Lors la concertation réalisée en 2019, la suppression de la station actuelle INRIA sur l'avenue de la Vieille-Tour était d'ores et déjà proposée.

La station INRIA dessert principalement les parcelles viticoles, le Hameau de Noailles, l'INRIA et la rue Marc Sangnier (résidences universitaires). Les données de fréquentation de mars 2022 indiquent 66 montées + descentes à l'arrêt INRIA, dont 60% en lien avec le CHU. Cet arrêt semblant être plus utilisé par des habitants (résidences étudiantes de la rue Sangnier par exemple) que par les employés de l'INRIA.

En l'absence de la station INRIA, la desserte du secteur reste efficace via la station Arts et Métiers située à proximité.

- Résidences universitaires de la rue Marc Sangnier : 5 min
- INRIA : 6 min
- Secteurs universitaire (à l'est de Vieille-Tour) : < 10min

Par ailleurs, les emprises disponibles très contraintes ne permettent pas l'insertion de la station tout en assurant une insertion réglementaire des autres modes, notamment pour les aménagements cyclables.

En l'absence de la station INRIA, le projet permet d'assurer une bonne desserte du territoire tout en assurant une bonne exploitation du bus.

QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Sur l'emplacement du Parking Relais

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

Le projet du bus express Pellegrin-Thouars-Malartic prévoit la création d'un parc-relais de surface pour participer au report modal vers le bus express et favoriser la mobilité collective.

Les facteurs de réussite d'un parc-relais sont les suivants :

- **La facilité d'accès** : le parc relais bénéficie d'une bonne accessibilité automobile, en se situant à proximité des grandes infrastructures de voirie (sortie d'autoroute, pénétrantes). Il doit concilier facilité d'accès en voiture au parc relais et accès rapide et fréquent en transports collectifs au ville-centre, d'où une position privilégiée de ces équipements au croisement d'importantes infrastructures routières et de transport collectif.

La congestion de l'axe (et de ses environs) sur lequel il se situe : afin d'inciter les usagers à laisser leur voiture et à utiliser les transports collectifs, ils doivent chercher à se positionner en amont des zones de congestion.

- **La politique de stationnement de la ville** : la politique locale de stationnement dans l'aire d'influence du parc relais doit permettre d'éviter toute forme de concurrence entre le stationnement sur voirie et le parc relais.
- **L'offre de transports collectifs associée** : les lignes de transports collectifs se doivent donc d'être performantes, en termes de fréquence, de rapidité et de fiabilité.

Implantation et desserte du P+R :

L'emplacement retenu pour le P+R offre une opportunité de connexion à la rocade (échangeur 17 complet) et à l'est (route de Toulouse). Une attention spécifique sur le jalonnement sera nécessaire pour garantir l'attractivité des itinéraires à privilégier.

Comme indiqué au chapitre 8.1 de la pièce Ebis « Caractéristiques des ouvrages les plus importants », le parc-relais est situé à proximité des stations bus express suivantes :

- Station « Château de Thouars » accessible en 1 minute à pied (60m), soit un accès direct au bus express toutes les 10 min minutes en heure de pointe ;
- Station « Piscine de Thouars » accessible en 5 min à pied (350m), où la fréquence du bus express sera renforcée à 5 minutes.
- Station « Thouars » accessible en 5 min à pied (350m), où la fréquence du bus express sera de 10 minutes en heure de pointe.

Tracé au sein du P+R :

La suggestion d'un aménagement du tracé au sein du P+R n'est pas optimale en termes de :

- Tracé, desserte et exploitation du bus express :
 - o La rue Salvador Allende n'est pas dimensionnée pour accueillir la circulation des bus express ;
 - o Les quartiers de Thouars (Rimbaud, Gauguin) ne seraient plus desservis par le bus express sauf à prévoir un retournement du bus au niveau du giratoire Rimbaud / Pl. Charles de Gaulle, dégradant fortement l'exploitation de la ligne.
- Aménagement du parc-relais : l'insertion d'une voie bus au sein du parc-relais réduirait considérablement la capacité de ce dernier.

Proximité du parking de la piscine de Thouars

Il est bien prévu un jalonnement du P+R qui sera disponible à la mise en service de la ligne de bus express.

Des échanges avec la Ville de Talence sur les dispositifs de réglementation du stationnement sur le parking de la piscine, mais également sur les voiries locales à proximité du P+R, sont prévus dans la suite des études (solutions de type "1h ou 2h de gratuité", validation d'un ticket de sortie à la piscine ou chez certains partenaires).

Localisation par rapport aux congestions

L'état du trafic habituel en jour ouvré révèle peu de congestion forte sur le périmètre. Néanmoins, des niveaux de congestion plus importants sont constatés au niveau de la sortie de la rocade, sur la rue Pablo Neruda. L'accès à la rue Proudhon et donc au P+R est toutefois relativement épargné par ces difficultés. Les conditions de circulation se dégradent surtout en aval de l'emplacement retenu, au niveau du Cours de la Libération.

L'emplacement du parc-relais, situé intra-rocade et en amont des congestions, est ainsi pertinent.

Les retours d'expérience montrent qu'un parc-relais se remplit généralement sur une période de deux heures le matin. Ainsi, sur un parc-relais d'une capacité de 150 places, le trafic induit à l'heure de pointe du matin serait d'une centaine de véhicules.

A l'heure actuelle, plus de 1 000 véhicules circulent sur l'avenue de Thouars et l'avenue Pierre Proudhon le matin en direction du centre de l'agglomération. Ainsi, le trafic en lien avec le parc-relais représente moins de 10% de ce trafic : l'impact capacitaire est donc minime. L'impact sur le trafic est d'autant plus limité que les flux captés par le parc-relais sont généralement des flux déjà présents sur le secteur. Les usagers de ce parking seront, en majorité, des automobilistes circulant sur l'avenue de Thouars ou la rue Proudhon et qui interrompront leur trajet en voiture pour se reporter sur le bus.

Depuis la rue Proudhon, des modélisations ont permis de vérifier qu'il n'y avait pas de gêne à la circulation générale du fait de l'augmentation de trafic sur le mouvement de « tourne-à-gauche » vers la rue S. Allende.

Accès sur parc-relais

Comme indiqué au chapitre 8.1 de la pièce Ebis « Caractéristiques des ouvrages les plus importants », le parc-relais sera accessible par deux accès (voiture, piétons, vélos) :

- Accès 1 : Création d'un accès côté rue Salvador Allende. Cet accès, accessible depuis l'échangeur 17 permet d'assurer une intermodalité forte ;
- Accès 2 : Création d'un accès côté avenue de Thouars.

Accès n° 1 : Avenue Pierre Proudhon

- **Entrées** : elles s'effectuent en tourne-à-gauche vers le P+R depuis l'avenue Pierre Proudhon. Des modélisations ont permis de vérifier qu'il n'y avait pas de gêne à la circulation générale du fait de l'augmentation de trafic sur le mouvement de « tourne-à-gauche » vers la rue Salvador Allende. Les conditions d'accès sont satisfaisantes et la création d'une voie de tourne-à-gauche permet de garantir une fluidité pour le Bus Express qui circule en banalisé en direction de Bordeaux.
- **Sorties** : Sur la rue Salvador Allende puis en tourne-à-droite vers l'avenue Proudhon. Cette sortie est assez aisée à gérer par perte de priorité, ce qui permet d'éviter toute gêne au Bus Express. Aucune difficulté n'est à attendre dans l'hypothèse d'un dimensionnement de 100- 150 places.

Accès n° 2 : Avenue de Thouars

- **Entrées/Sortie** : les accès se font en tourne-à-droite ou tourne-à-gauche depuis /vers le parc- relais. Au regard du trafic observé sur l'avenue de Thouars, la mise en place de voies de pré- sélection sur l'avenue de Thouars n'est pas nécessaire. La sortie est aisée à gérer par perte de priorité. Un mini-giratoire à l'entrée et sortie du futur parc-relais pour fluidifier le trafic n'est pas justifié au regard du trafic.

Les nombreuses observations relatives **au prolongement de la branche vers Gradignan** comme c'est le cas actuellement nous amènent à poser la question des variantes soumises à concertation préalable

- Pourquoi toutes les variantes n'ont-elles pas étudié la solution de desservir le centre de Gradignan comme c'est le cas sur la ligne 8 actuelle et pourquoi faire cette boucle vers Malartic ?
- Cette variante vers le centre de Gradignan peut-elle être conservée?

Réponse du maitre d'ouvrage :

Le bilan de la concertation adopté en janvier 2020 a défini et acté le tracé de la ligne.

Pour autant, Bordeaux Métropole s'engage à étudier un projet de liaison vers Gradignan Centre et à mener les procédures règlementaires en vue de sa réalisation. Une réflexion sera également

- Pourquoi la connexion avec le tram C, la gare de Bègles et la gare Saint-Jean n'a-t-elle pas été retenue ? Est-ce uniquement le fait que la commune de Villenave d'Ornon ne le souhaitait pas comme mentionné dans le bilan de la concertation?

Réponse du maitre d'ouvrage :

La concertation du projet a eu lieu du 14 mars 2019 au 3 décembre 2019. Le bilan s'est appuyé sur l'ensemble des contributions de la concertation dont l'avis de la Ville de Villenave-d'Ornon.

Le bilan de la concertation adopté en janvier 2020 a défini et acté le tracé de la ligne.

Pour autant, Bordeaux Métropole s'engage à étudier et à mener toutes les procédures nécessaires à la réalisation du projet de jonction avec la ligne de tramway C (notamment à la gare de Bègles).

- Est-ce que la desserte du Lycée Victor-Louis a été envisagé et pourquoi n'a-t-elle pas été retenue ?

Réponse du maitre d'ouvrage : cf

[réponse ci-avant](#)

- Les accès au parking relais semblent problématiques, que ce soit de l'avenue de Thouars ou de la rue Salvador Allende, sachant que sa large utilisation (souhaitée) va augmenter significativement les flux dans ce secteur, quelles sont les solutions envisagées pour fluidifier le trafic sur ce secteur multi-usages (entreprises, habitats individuels, commerces, salle de sports, école maternelle, bureaux....). Est-il envisagé de déplacer l'école par exemple à proximité du château de Thouars avec moins de nuisances ? Est-il concevable de proposer d'autres circuits automobiles pour accéder à ce P+R sans perturber le quotidien des riverains ?

Réponse du maitre d'ouvrage :

Cf. réponse ci-avant

- Les études concernant le comptage des véhicules/jour ainsi que celle sur les places de stationnement date de plusieurs années (2019 et 2021). Une actualisation des données est-elle prévue ?

Réponse du maitre d'ouvrage :

Les études de trafic ont été réalisées sur la base de comptages réalisés en 2022 par CPEV.

Les études de stationnement ont été réalisées en 2022.

Au regard de la date de réalisation de ces enquêtes et comptages, et des flux similaires observés actuellement, il n'est pas nécessaire de mettre à jour ces données .

- L'étude de faisabilité d'une ligne de métro à Bordeaux est en cours avec une première proposition de tracé qui reprend en partie le tracé de la ligne 8. Comment a été intégré ce projet de métro dans la réflexion sur le tracé du Bus express ?

Réponse du maitre d'ouvrage :

Seule une étude d'opportunité et de faisabilité sur une éventuelle ligne de métro est en cours d'étude avec des conclusions qui devraient être rendues d'ici l'automne 2025.

Cette étape ne constitue pas une décision de réalisation, mais un approfondissement technique et stratégique afin de disposer de tous les éléments nécessaires à une décision éclairée sur l'opportunité de créer une ligne de métro à Bordeaux Métropole. Aucune décision politique n'a été prise sur ce sujet.

Ainsi, au-delà de l'absence d'une décision de faire, il n'y a pas de tracé ou de calendrier de mise en œuvre. Si un tel projet devait voir le jour, il faudrait une première décision politique de poursuivre cette étude, puis la mise en place d'un dispositif pour concerter avec le public (de type débat public très certainement). En tout état de cause, aucune ligne ne pourrait être mise en service avant 2040. Il n'y a donc pas lieu, à ce jour, de considérer un futur projet de métro.

À titre de comparaison, la troisième ligne de métro à Toulouse a été lancée suite aux élections municipales de 2014, avec un débat public conduit fin 2016, et sera mise en service fin 2028 (date annoncée à ce jour), pour un coût estimé à ce jour à plus de 2 milliards d'euros.

B- Dossier MECDU

1- Les éléments concernant la MECDU se sont trouvés dispersés entre le dossier MECDU, le RNT et l'EI dans 2 endroits différents du document H5

Question :

Est-il possible de trouver dans le seul document MECDU la totalité de ces éléments pour favoriser une manipulation plus aisée afin que le lecteur puisse disposer d'une information claire et étayée ?

Réponse du Maître d'Ouvrage

Le Résumé non technique a vocation à présenter une synthèse de l'ensemble des pièces de l'étude d'impact. Il reprend donc essentiellement les éléments qui sont développés dans l'étude d'impact.

Comme le prévoit l'article R122-27 du code de l'environnement, une procédure d'évaluation environnementale commune peut être mise en œuvre, à l'initiative du maître d'ouvrage concerné pour un projet subordonné à déclaration d'utilité publique impliquant soit la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme lorsque l'étude d'impact du projet contient l'ensemble des éléments mentionnés à l'article R. 122-20. Dans le cadre du projet de bus express, les éléments exigés au titre de l'article R122-20 concernant les impacts environnementaux de la MECDU sont présentés dans un chapitre spécifique au sein de l'étude d'impact.

Dans le RNT, les éléments concernant la MECDU sont présentés au chapitre 8 et 9. Dans la pièce H5, les impacts sur l'environnement de la MECDU sont présentés au chapitre 5 page 146.

2- ER S 218 à Bordeaux

Nature de cette incompatibilité :

- L'**emplacement réservé S218** est une parcelle identifiée dans le PLUi pour être affectée à un usage précis (par exemple : création d'un espace vert, d'une voie, d'une infrastructure publique spécifique).
- Le projet de bus express occuperait ou modifierait cet emplacement de manière **non conforme**

à l'usage initialement prévu par le PLUi.

- Cela crée une **incompatibilité juridique** entre le projet et le document d'urbanisme en vigueur.

Nature de la modification : modifier le PLUi pour adapter l'affectation de l'emplacement réservé S218 aux besoins du projet de bus express - réajuster le tracé ou les aménagements du bus express pour éviter l'atteinte à l'emplacement réservé S218 et respecter son usage initial prévu par le PLUi.

Commentaire de la commission d'enquête

Cette réduction de l'emplacement réservé pour prioriser les travaux du tracé du futur bus au détriment de la voie n'entrave-t-elle pas le fonctionnement de tout ce rond-point au regard des remarques et critiques formulées par les résidents du secteur dont ceux de la résidence Les Tulipiers ? Leurs inquiétudes ne se trouvent-elles pas accentuées par cette modification ?

Réponse du Maître d'ouvrage

Comme indiqué au chapitre 3.1.7 de la pièce Ebis « Caractéristiques des ouvrages principaux », le projet prévoit une reconfiguration du giratoire tout en restant dans les emprises publiques existantes. Le réaménagement du giratoire permet :

- la végétalisation du secteur ;
- l'amélioration des aménagements cyclables ;
- l'amélioration de l'exploitation des bus.

Le projet n'est pas incompatible avec une évolution potentielle de la voie, d'où le maintien de l'ER S218.

3- ER T1991 Gradignan

Le projet de bus express empiète sur l'emplacement réservé T1991 sur la commune de Gradignan. Cet emplacement réservé est inscrit au bénéfice de la commune de Gradignan et a vocation à permettre la réalisation d'une piste cyclable sur l'avenue Maréchal Juin. L'emprise du projet représente 230m² sur l'emplacement réservé.

Commentaire de la commission d'enquête

Cette réduction de l'emplacement réservé pour prioriser les travaux du tracé du futur bus au détriment de la voie n'est-elle pas préjudiciable au projet de sa requalification prévu dans le cadre du PLUi actuel ?

L'emplacement réservé T1991 a vocation à permettre la réalisation d'une piste cyclable sur l'avenue Maréchal Juin. Cet aménagement a déjà été réalisé.

par ailleurs, comme indiqué aux chapitres 3.4.7 et 3.4.8 de la pièce Ebis « Caractéristiques des ouvrages principaux », le projet prévoit la création d'une voie verte sur le boulevard de Malartic et un raccordement à la piste cyclable existante sur l'avenue du Maréchal Juin.

La réalisation de ces ouvrages nécessite une modification de l'emplacement tout en restant compatible à la vocation de l'ER T1991.

Par conséquent, la réduction de l'emplacement réservé n'est pas préjudiciable pour une requalification future étant donné que les travaux du projet express améliorent la continuité cyclable objet de l'emplacement

4- La modification de la servitude de mixité sociale et la mise en place d'une servitude de localisation

Dans l'objectif de réaliser un nouveau dépôt de bus à Bordeaux, dans un secteur intégrant la servitude de mixité sociale SMS.085, Bordeaux Métropole a décidé d'introduire une nouvelle servitude de localisation d'intérêt général (non numérotée pour l'instant, appelée provisoirement IG.XX).

En parallèle, une modification de la servitude SMS.085 a été opérée :

- La part minimale de surface de plancher dédiée à l'habitat est abaissée à 0 %,
- Toutefois, la part de surface dédiée au logement locatif social est maintenue à 50 % ou plus.

La DDTM33 (Direction Départementale des Territoires et de la Mer) a questionné la décision de maintenir la servitude de mixité SMS.085, devenue en partie inopérante à cause du projet de Bus Express.

Bordeaux Métropole avait alors répondu (PV examen conjoint) : « *maintien de la servitude pour préserver la possibilité future de construire des logements sociaux sur ce site* ».

Question de la commission d'enquête

Cette justification est peu explicite : pouvez-vous préciser les arguments motivant cette modification afin que cela soit compréhensible pour le public ?

Réponse du Maître d'ouvrage

La modification consiste à modifier la servitude de mixité sociale et à la mise en place d'une servitude de localisation d'intérêt général pour la modification du parking Gautier.

Comme indiqué dans le chapitre 5.2 de la pièce I, le maintien de la servitude de mixité sociale permet de ne pas obérer l'avenir.

Cette modification permet ainsi de ne pas exclure l'accueil éventuel d'autres bâtiments tels que les bureaux, équipements, etc. La part de 50% de logement social restera exigée uniquement dans le cadre de la production de logements.

5- Réduction d'EBC

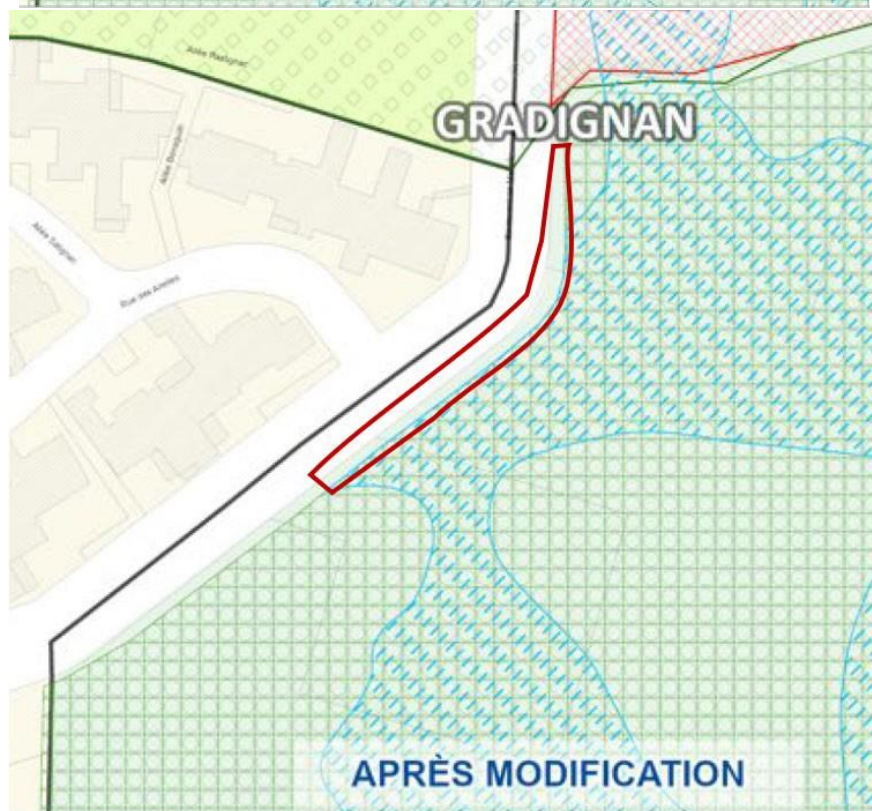
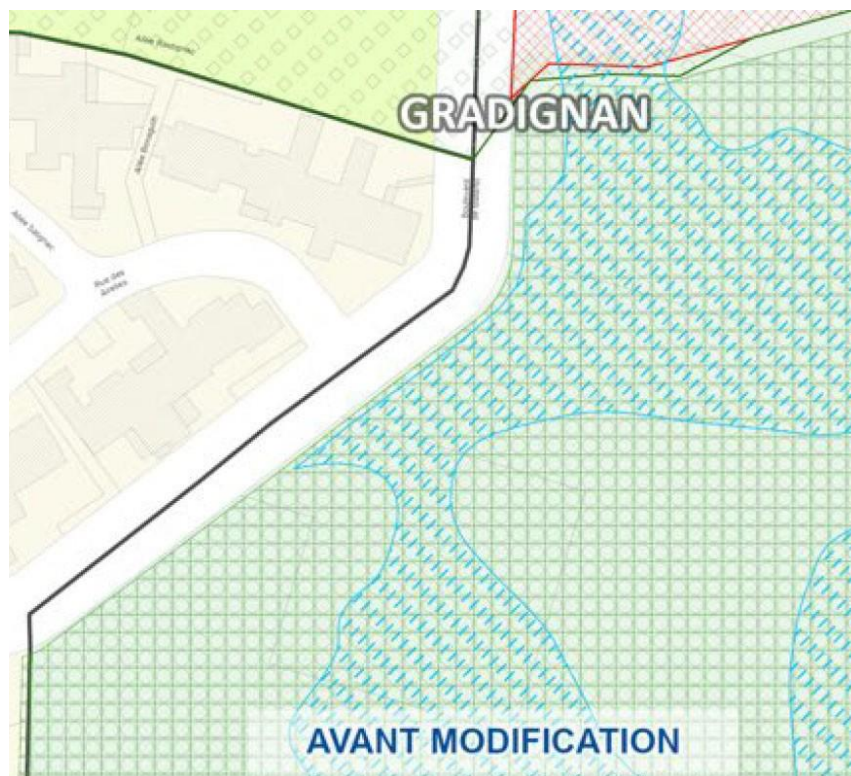
Réduction d'Espace Boisé Classé (EBC) : sur la commune de Gradignan, une réduction de 577 m² d'EBC a été réalisée afin de permettre la création d'une piste cyclable accompagnée d'une bande tampon de 4 mètres.

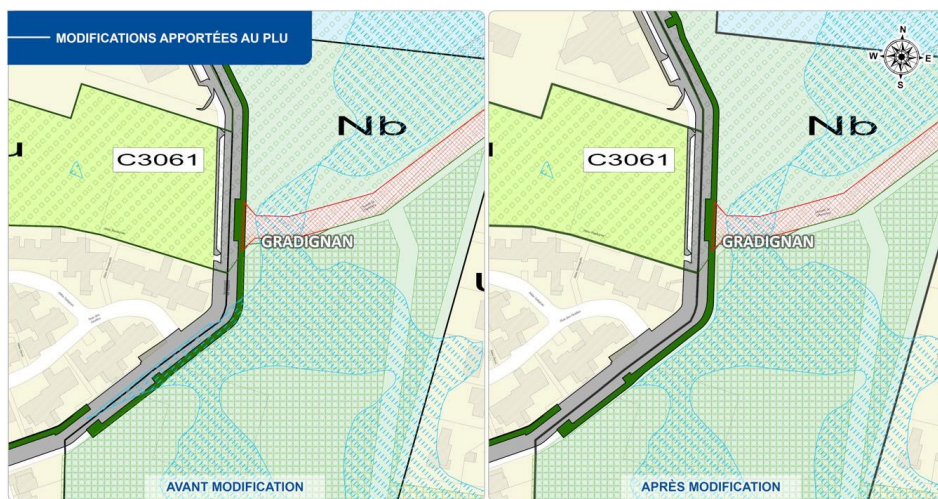
Question de la commission d'enquête

Le plan « avant » - « après » du dossier ne permet pas de distinguer où se situe cet EBC réduit ; Certes, l'échelle ne permet pas de le faire figurer de façon lisible mais pouvez-vous fournir un plan où il est possible de localiser cet EBC en l'entourant par exemple ?

Réponse du Maître d'ouvrage

Deux zooms sur les cartes ont été réalisés pour permettre de voir la réduction de la superficie de l'EBC. Il





6- Plus généralement, pour toutes ces modifications, la Commission d'enquête souhaite disposer de justifications plus étayées afin d'éclairer le public et motiver ces conclusions.

Réponse du Maître d'ouvrage cf

réponses ci-avant