



## **COMPTE-RENDU**

### **Point sur l'actualité du projet de Bus à Haut Niveau de Service BHNS Bordeaux Saint-Aubin du Médoc sur le secteur Saint-Seurin en vidéoconférence**

Mercredi 1<sup>er</sup> avril 2021 à 18 heures

Mairie de quartier, 19 rue Père Louis de Jabrun



Etaients présents :

- Amine Smihi, Maire-adjoint du quartier Bordeaux centre
- Clément Rossignol Puech, Vice-président de Bordeaux Métropole
- Nadia Saadi, Conseillère municipale déléguée pour le quartier Bordeaux centre
- Sébastien Dabadie, Directeur des infrastructures et déplacements, Directeur du projet BHNS, Direction Générale des Mobilités, Bordeaux Métropole
- Emilie Chadoutaud, Cheffe de projet Bus à Haut Niveau de Service, Direction Tramway SDODM Grandes infrastructures, Direction Générale des Mobilités, Bordeaux Métropole
- Monique Bourland, Responsable du service Médiation, Bordeaux Métropole
- Marie Saragueta, Référente du projet, Service Médiation, Bordeaux Métropole
- Barbara Lapéna, Secrétaire générale, Mairie de quartier de Bordeaux centre
- Christine Le Pape-Martin, Chargée de concertation, Ville de Bordeaux

27 participants en ligne

- dont Anne Fahmy, Conseillère Municipale Déléguée

## **INTRODUCTION**

Amine Smihi accueille les participants inscrits à cette réunion d'information numérique dédiée au lancement des travaux du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur le secteur Saint-Seurin. Il remercie Clément Rossignol-Puech, Vice-Président de Bordeaux Métropole en charge des mobilités et de Nadia Saadi, Conseillère municipale déléguée pour le quartier Bordeaux centre d'être présents à ses côtés.

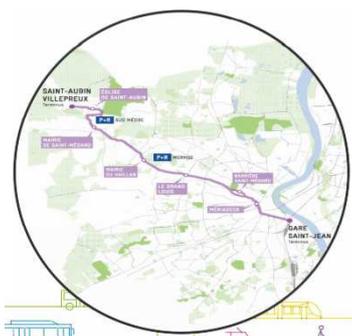
## LE RAPPEL DU PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)

Le projet de BHNS prévoit de relier Saint-Aubin du Médoc à la gare Saint Jean. L'idée est de désengorger la circulation et de permettre à tout le quadrant nord-ouest de pouvoir accéder au centre-ville et rejoindre la gare, avec 50% de voies réservées sur la partie urbaine, et ce en une heure. Le projet BHNS va modifier les sens de circulation.

### Les objectifs du projet :

- Un réseau dynamique, le plus étendu de France (21 km de Saint-Aubin du Médoc à la gare Saint-Jean).
- Un mode de transport performant : vitesse (21 km/h de vitesse moyenne), régularité, confort, services associés.
- Un bus de 18 mètres de long échelonné toutes les 5 minutes en heure de pointe.
- Une connexion avec les autres modes de déplacements : réseau tramway, vélo, automobile...
- Une dépense maîtrisée. Le BHNS a un coût inférieur au tramway (7 M du kilomètre) ; le coût d'investissement global (matériel roulant compris) s'élève à 154,6 M d'euros HT.
- Une amélioration du confort et de la sécurité des cyclistes.
- Une amélioration du cadre de vie (qualité de l'air, diminution du bruit, qualité des espaces publics) avec notamment un matériel 100% électrique.
- C'est 100 000 personnes desservies (habitants salariés et scolaires) ; 50 000 voyageurs attendus par jour et un report modal de 18 000 déplacements en moins chaque jour.

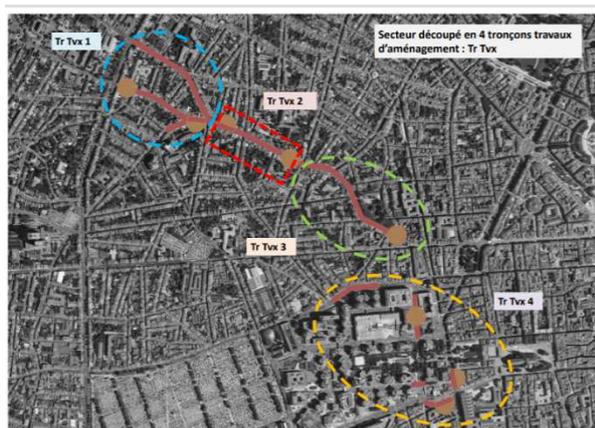
### Le tracé du projet :



### Le planning de travaux :

- Enquête publique : du 1<sup>er</sup> octobre au 2 novembre 2020
- Arrêté DUP : 29 mars 2021
- Le renouvellement des réseaux des concessionnaires : les travaux réseaux des concessionnaires débutent début avril 2021.
- La préparation des travaux va durer de juillet à septembre pour un démarrage en octobre 2021
- Les travaux d'infrastructure du BHNS commenceront en octobre/novembre 2021
- La mise en service du BHNS est prévue au 1<sup>er</sup> trimestre 2024

Le secteur 5 (du cours d'Albret au Boulevards) est découpé en 4 tronçons pour les travaux d'aménagement.



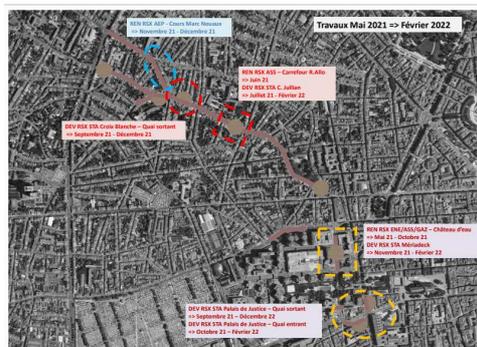
Les travaux du secteur 5 seront réalisés en 3 phases différentes

- Une 1<sup>ère</sup> phase de travaux qui consiste au renouvellement des réseaux des concessionnaires ; il s'agit de travaux d'opportunité sans lien avec le BHNS. Les concessionnaires profitent que la voirie va être refaite à neuf pour renouveler leurs réseaux.
- Une 2<sup>ème</sup> phase de travaux de renouvellement des concessionnaires. Il s'agit de travaux très ponctuels au niveau d'une station. Une station représente une longueur de 50 mètres.
- La 3<sup>ème</sup> phase de travaux est dédiée aux travaux d'infrastructures directement en lien avec le BHNS.

#### 4 tronçons différents sur cet aménagement global

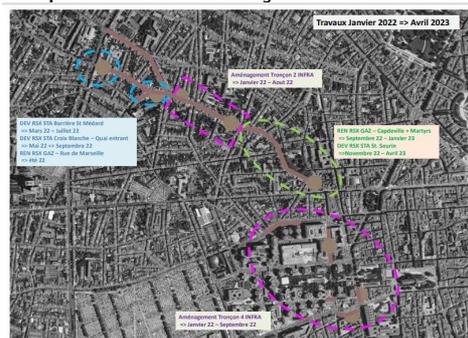
A partir de 2021, les travaux ponctuels de renouvellement et de dévoiement sur le quartier vont débiter.

Les premiers travaux qui vont avoir lieu sur le quartier seront des travaux de renouvellement et d'assainissement à partir de juin 2021. Puis les travaux de dévoiement seront lancés au niveau de la station Camille Jullian, entre juillet 2021 et février 2022. La 2<sup>ème</sup> zone de travaux sera la station Croix Blanche, avec un dévoiement des réseaux à partir de septembre 2021 jusqu'en décembre 2022.

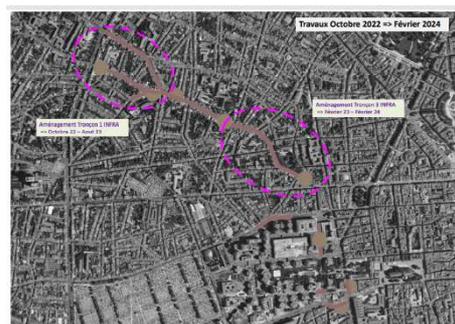


Il s'agit d'un calendrier prévisionnel.

En 2022 : Lancement des travaux d'aménagements de janvier à août 2022. Un tronçon sur deux sera mis en travaux. Les tronçons 2 et 4 seront mis en travaux en même temps. Cela permettra de laisser plus de respiration aux tronçons 1 et 3.



2023 : Les tronçons 1 et 3 seront mis à leur tour en travaux.



Les travaux ne dureront pas plus de 18 mois par tronçon. Les entreprises travailleront en horaires élargis (jusqu'à 18 heures).

#### La médiation :

Une équipe de médiation est mise en place par Bordeaux Métropole afin d'accompagner les riverains et commerçants tout au long des travaux. La médiation a pour principales missions de diffuser l'information, de répondre aux demandes des riverains, de veiller à la bonne tenue des chantiers et des cheminements piétons et de faire le lien avec les différents services.

Une équipe à votre service que vous pouvez contacter par mail: [mediation@bhns-bordeaux-saintaubin.com](mailto:mediation@bhns-bordeaux-saintaubin.com) ou par téléphone : Marie Saragueta, référente du projet au 06 69 23 52 83 David-Alexandre Schiala, en appui au 06 99 60 21 90 ; Monique Bourland, responsable du service au 06 17 15 07 97 et un site internet dédié : <https://www.bordeaux-metropole.fr/Grands-projets/Grands-projets-mobilite/Liaison-Bordeaux-Saint-Aubin-de-Medoc-BHNS>

Vous pouvez également vous inscrire via l'adresse mail de la médiation afin de recevoir régulièrement les informations sur le chantier.

## LES ECHANGES

Les questions posées en direct aux intervenants et via le fil d'actualité de Teams concernent :

-En réponse à Claude Borrel, habitant du secteur, Clément Rossignol Puech, Vice-président de Bordeaux Métropole en charge des mobilités, indique que le BHNS n'est pas la seule ligne de transport en commun en site propre dont les travaux ont débuté. Il cite l'exemple de l'extension de la ligne A du tramway vers l'aéroport. Ce projet est un projet qui avait été validé et qui a pris du retard.

Il confirme à Françoise Basteau, habitante du secteur, qu'effectivement la période de travaux risque d'être difficile à vivre pour les commerçants et les entrepreneurs. Cependant, les équipes travaillant sur ce chantier ont beaucoup d'expérience et vont organiser le chantier afin d'en minimiser les nuisances et les contraintes ; d'où la mise en place du séquençage des travaux. En cas de perte de chiffre d'affaires, les commerçants et les professions libérales pourront s'adresser à la commission d'indemnisation amiable du préjudice commercial (CIA) de Bordeaux Métropole (tél : 05 56 99 89 18).

Clément Rossignol invite Claude Borrel qui souhaite accéder à la synthèse de l'enquête publique ou toute personne désireuse d'en prendre connaissance d'aller consulter, en accès libre, les délibérations sur le site de Bordeaux Métropole. La synthèse reprend l'ensemble des contributions et des avis qui sont, souligne-t-il, majoritairement favorables au projet.

-Claude Borrel, habitant, s'interroge sur la pertinence de créer du stationnement rue Henry Deffes - et sur trois autres rues du quartier - alors que cette rue est étroite, avec de nombreuses familles. Il souligne la faible participation des Bordelais à l'enquête publique avec seulement 474 participants et la juge ridicule au regard du projet. Il se questionne également sur la recevabilité des contributions en lien avec l'identification des contribuables.

-Amine Smihi, maire-adjoint du quartier, indique que la méthodologie utilisée pour l'enquête publique ne relève pas de l'échelon local. C'est une réserve qui s'entend.

-Sébastien Dabadie, directeur des infrastructures et déplacements auprès de la direction Générale des Mobilités de Bordeaux Métropole, précise que, concernant les petites rues qui ont été identifiées pour éventuellement offrir une possibilité de stationnement, l'idée émanait de riverains qui avaient proposé cette solution techniquement réalisable. Cette idée a été reprise dans le dossier d'enquête publique car elle semblait en effet répondre à une attente des habitants du quartier. Il précise qu'il a toujours été indiqué que cette solution ne serait mise en œuvre qu'après une concertation complémentaire, à l'échelle des rues concernées.

Rien n'est arrêté à ce jour. Une enveloppe financière existe pour mener à bien ces opérations si jamais les riverains y étaient favorables.

-Claude Borrel, habitant s'étonne que la demande de stationnement puisse émaner des riverains de ces quatre rues.

- Amine Smihi, maire-adjoint du quartier, se dit favorable à une concertation au niveau de ces quatre rues afin de recueillir l'avis des riverains sur la création ou non de stationnement.

-Anne Fahmy, conseillère municipale, demande s'il est toujours prévu de lancer une concertation sur les sens de circulation impactés, par quartier et si cela pourrait couvrir cet aspect stationnement également.

-Sébastien Dabadie, Bordeaux Métropole, indique qu'à ce jour ce n'est pas prévu. Il y avait eu, en 2019, à l'occasion de trois ateliers, des compléments de concertation sur les plans de circulation. Réunis en tables rondes, les riverains avaient fait des propositions sur les plans de circulation. Les propositions avaient été mises au vote au niveau de chaque table. Il en était ressorti que le meilleur projet était le projet initial qui protégeait le mieux le quartier tout en garantissant le bon niveau de service du véhicule. Sébastien Dabadie précise que toutefois, les plans de circulation pourront évoluer. Des scénarii différents pourraient être expérimentés.

-Anne Fahmy, conseillère municipale, pensait qu'il était prévu d'inverser le sens de circulation de la rue du Manège, ainsi que sur d'autres rues, afin d'améliorer la fluidité du trafic routier qui va se déporter.

-Sébastien Dabadie, Bordeaux Métropole, lui confirme l'inversion du sens de circulation rue du Manège afin de protéger le quartier d'un report de trafic.

-Sébastien Dabadie, Bordeaux Métropole, adhère à la demande d'Anne Fahmy, conseillère municipale, qui souhaiterait qu'une communication soit mise en place afin d'informer les usagers de ces changements.

-Johnny Lebeau, habitant du secteur, questionne les techniciens sur le report modal que va induire la ligne du BHNS et les moyens à mettre en œuvre pour l'améliorer. Johnny Lebeau estime que quand on regarde les temps de trajet du BHNS par rapport aux temps de trajet en voiture, on se rend compte que le BHNS n'est pas beaucoup plus rapide que la voiture. Il demande si les services ont envisagé la possibilité de supprimer certaines stations ou de les écarter afin de limiter le nombre d'arrêts et ainsi permettre d'augmenter la rapidité du BHNS qui met quand même une heure pour rejoindre la gare Saint-Jean depuis Saint-Aubin du Médoc. Pour Johnny Lebeau, le temps de trajet est plus court en voiture.

-Sébastien Dabadie, Bordeaux Métropole, précise le nombre d'arrêts a été sensiblement réduit et l'inter distance a été augmentée passant de 300 à 500 mètres. Cette augmentation induit une réduction de 30% du nombre d'arrêts. Concernant la vitesse, celle du BHNS sera de 21 km/h, soit une vitesse supérieure à la vitesse du tramway qui a entraîné un report modal sur la Rocade. Ce niveau de vitesse est suffisant pour attirer du monde. Mais la régularité est un facteur tout autant important pour les usagers. Le BHNS la garantira. Les temps d'arrêt seront optimisés par rapport à un réseau de bus classique. Les titres de transport ne seront plus vendus dans les bus mais des billetteries seront installées sur les quais.

-Le Bar Meunier commerçant sur la place Lucien Victor Meunier, indique qu'en qualité d'entrepreneur, il envisage le BHNS comme une opportunité pour le quartier. Il aborde le projet validé dans le cadre de la 1<sup>ère</sup> édition du Budget participatif de la Ville de Bordeaux relatif à l'aménagement de la place Lucien Victor Meunier. Ce projet prévoit de ramener de la vie et de créer du lien. Il se demande s'il pouvait être envisagé de réaliser les travaux du projet plutôt en hiver, période moins impactante pour son activité commerciale.

-Amine Smihi, maire-adjoint du quartier, indique qu'il a rencontré, il y a quelques jours, des riverains de la place Lucien Victor Meunier et la placette du Prado. A cette occasion, il s'était enquis des projets envisagés sur les deux sites et Meunier Bar l'avait alerté sur le lien entre les travaux du projet d'aménagement de la place et ceux du BHNS. Amine Smihi précise que

si l'évolution sur cette place va être entièrement corrélée aux travaux envisagés dans le cadre du BHNS, le projet d'aménagement de la place envisagé dans le cadre du Budget participatif est lui aussi toujours d'actualité. Il lui semble nécessaire d'attendre la fin des travaux du BHNS pour connaître le rendu de ces deux places et réfléchir alors ensemble à la façon de les rendre encore plus fonctionnelles et plus commodes en termes d'usages, d'accessibilité, de mobilités douces et de végétalisation.

-Johnny Lebeau-pin, porteur du projet d'aménagement de la place Lucien Victor Meunier dans le cadre du Budget participatif, indique que quand son projet était entré dans la phase de réalisation des travaux, on lui avait indiqué qu'un projet de réaménagement, qui était partie intégrante du projet du BHNS, était déjà prévu. Or, ce projet n'était pas totalement en accord avec celui des riverains. Johnny Lebeau-pin demande si le projet de réaménagement va être mis en œuvre en même temps que le BHNS et si sa rénovation va être suspendue le temps de mener à bien les travaux du BHNS. Il demande si une nouvelle concertation est envisagée et si des modifications peuvent être encore apportées au projet tel qu'il est prévu actuellement.

Il revient sur le fait que le projet du Budget participatif porte sur l'aménagement d'un espace continu devant le bar susceptible d'accueillir des terrasses mais que cet aménagement ne fait pas partie du projet du BHNS. Il demande aux services si les 120 000 € qui avaient pu être retenus dans le cadre du projet du Budget participatif pourront être sanctuarisés pour participer aux travaux de réaménagement de la place et de ses alentours.

-Amine Smihi, maire-adjoint du quartier, indique que le motif de sa présence sur site, il y a une quinzaine de jours, était précisément de comparer les deux projets et voir comment ils s'articulaient. Il a pleinement conscience que dans le projet BHNS il est bien prévu la rénovation de cette place et des aménagements de rénovation également sur la petite place du Prado. Il n'ignorerait pas non plus l'existence du projet du Budget participatif. Amine Smihi souligne la nécessité d'être très attentif au respect du cahier des charges du projet et donc ce qui est écrit dans le projet doit être accompli afin de ne pas affaiblir l'enquête publique. En revanche, une marge d'adaptation et d'évolution pourra être gardée le moment venu.

Il propose à Johnny Lebeau-pin de venir rencontrer les riverains, d'échanger avec eux autour du projet et de comparer les aménagements déjà prévus dans le cadre des travaux du BHNS avec ceux du projet du Budget participatif, et voir comment ils s'articulent, s'il est possible que les travaux soient concomitants ou au contraire se succèdent.

- Emilie Chadoutaud, cheffe de projet Bus à Haut Niveau de Service auprès de la direction Tramway SDOGM Grandes infrastructures, direction générale des Mobilités de Bordeaux Métropole, indique que les travaux sur la place Lucien Victor Meunier font partie du tronçon. Le renouvellement de gaz et les renouvellements de réseaux sont prévus fin 2022-début 2023. Les travaux d'aménagement pour le BHNS sont programmés à partir de 2023.

-Nicolas De Giorgio, habitant du secteur, revient sur une observation de Sébastien Dabadie qui indiquait que le trajet du tramway était difficilement modifiable une fois les rails posés. Il se demande si, avec beaucoup de demandes et d'instance, et pour des raisons pertinentes, le trajet du BHNS pourrait être modifié après sa mise en service et sous quelles conditions. Comment cela pourrait-il d'organiser ?

-Sébastien Dabadie, Bordeaux Métropole, indique que le BHNS a une plus grande souplesse que le tramway. Il pourra sortir de son itinéraire pour des raisons particulières (ex. manifestation...). Concernant une modification structurante de l'itinéraire, il faut tout d'abord que le BHNS soit mis en service. Un tracé direct et semblant le plus optimal en termes de report modal a été retenu. Cependant, s'il apparaissait des difficultés dans le temps ou une faible fréquentation, il serait toujours possible de regarder les améliorations à mettre en œuvre sur des sections. Des améliorations en continu au niveau des aménagements de voirie ou des modifications de carrefours seront peut-être envisageables pour améliorer ses performances ou pour résoudre les petites difficultés éventuellement rencontrées.

-Clément Rossignol Puech, vice-président de Bordeaux Métropole, précise que pour un BHNS on ne peut pas avoir des changements structurels alors que pour un bus classique, on peut

changer les arrêts. La modification du tracé est théoriquement possible mais si on change le tracé, il fait savoir que le coût du kilomètre s'élève à 7 M €. En pratique, ce changement ne peut pas intervenir à la légère, les raisons doivent être essentielles et validées. Il faut laisser un temps de rodage au BHNS, quelques années.

-Amine Smihi, maire-adjoint du quartier, indique que de très nombreux trajets ont été modélisés et étudiés longuement. Le choix qui a été arrêté et entériné correspond au choix semble-t-il le plus pertinent.

-Claude Borrel, habitant, demande si on peut lui indiquer les taux de remplissage de la ligne D du tramway depuis son inauguration et aimerait que l'on fasse le parallèle avec les chiffres prévisionnels des personnes transportés par le BHNS.

-Clément Rossignol Puech, vice-président de Bordeaux Métropole, indique que cette ligne a été inaugurée en décembre 2019, trois mois avant le confinement qui a induit une chute importante du nombre d'usagers. Les chiffres sont en-deçà des prévisions cependant ils ne sont pas significatifs. En effet, l'ensemble du réseau a perdu 30 % de sa fréquentation en raison de la situation sanitaire. Quand les techniciens ont estimé la fréquentation du BHNS, ils ont tenu compte de la situation du réseau actuel : baisse de la fréquentation sur la ligne D du tramway ainsi que sur les autres lignes de bus. Néanmoins, on constate une augmentation de la population au sein de la Métropole Bordelaise ; le département de la Gironde est très attractif. Il gagne 20 000 habitants de plus par an dont 10 000 sur la Métropole. Cela est un véritable enjeu en termes de voyageurs. La ligne du BHNS sera l'une des lignes les plus attractives de l'agglomération. Elle desservira notamment l'aéroparc, véritable vivier d'emplois.

-Sébastien Dabadie, Bordeaux Métropole, indique que 1 500 voyageurs par heure ne représentent pas un chiffre extravagant, il semble au contraire très réaliste. Sur le pont de pierre, on enregistre plus de 4 500 voyageurs par heure sur la ligne A du tramway. Aujourd'hui, les lignes 3 ou 2 qui passent dans le quartier toutes les 10 mn sont bien remplies. C'est presque 1 million de voyageurs par jour. Il n'y a pas d'incertitude quant à la fréquentation envisagée.

-Nicolas De Giorgio, habitant, souligne que beaucoup de jeunes lycéens de Camille Jullian viennent à vélo. Il demande si la métropole a envisagé, pendant la période des travaux, une solution pour eux et s'il était envisageable de les faire stationner dans l'enceinte du lycée.

-Sébastien Dabadie, Bordeaux Métropole, précise qu'il est prévu de remplacer les arceaux vélos gênants par des racks, déplaçables au gré de l'avancement du chantier. Les services métropolitains s'efforceront de maintenir pendant la durée des travaux une offre de stationnement sur voirie.

-Amine Smihi, maire-adjoint du quartier, précise que le chef d'établissement a été sollicité afin de savoir s'il lui était possible d'augmenter l'offre de stationnement au sein du lycée durant la période des travaux. Il semble que cela ne soit pas possible d'augmenter la capacité d'accueil des vélos dans les deux années à venir. La Mairie de quartier continue à travailler à d'autres pistes, notamment auprès de la Région, afin de trouver des solutions transitoires à mettre en œuvre sur le secteur pendant cette période de travaux.

-Johnny Lebeauvin, habitant, souhaiterait savoir si les services métropolitains ont prévu des aménagements cyclables dédiés, en site propre et non partagés avec le BHNS. Il estime que si l'on veut aujourd'hui développer des autoroutes à vélos au niveau de la métropole, il est nécessaire de protéger les cyclistes et de façon plus large tous les usagers des mobilités douces.

-Sébastien Dabadie, Bordeaux Métropole, précise que les sites propres bus sont partagés avec les vélos, uniquement lorsque la place est insuffisante pour un autre aménagement. A partir d'Eysines, il y a des bandes cyclables qui sont dissociés des sites propres bus, idem sur le secteur de Saint Médard. Quand on arrive dans Bordeaux, et notamment en intraboulevards, il n'y a pas la place pour positionner à la fois un site propre pour le bus et un aménagement cyclable. Pour ce qui concerne la cohabitation entre les vélos et les transports en commun, le retour d'expérience montre qu'il n'y a pas d'accidentologie particulière. Ce partage d'usages

peut paraître étonnant mais bus et vélos cohabitent très bien ; les conducteurs des bus sont particulièrement formés à cette configuration. Les retours des cyclistes sont positifs. Les services ont cherché à mixer les flux mais quand la place est insuffisante le partage est alors de mise.

-Jonhny Lebeauvin, habitant, fait part de ses craintes quant à la cohabitation des bus et des mobilités douces sur une seule voie sur le secteur de la Croix Blanche sur lequel on dénombre plusieurs écoles.

## **CLOTURE DE LA REUNION**

Amine Smihi, maire-adjoint de quartier, se réjouit de la richesse des débats. Il indique qu'il y aura d'autres temps d'échanges sur le phasage et l'organisation de ce chantier. Barbara Lapéna, secrétaire générale et l'équipe de la Mairie de quartier sont là pour noter les besoins qui seront les vôtres et accompagner au mieux la mise en œuvre de ce projet. Une attention particulière sera portée aux problématiques des commerces, de voisinages et de circulation pendant cette période de travaux. Il précise que la présentation faite ce soir sera annexée au compte-rendu de la réunion ainsi que les trois comptes-rendus des ateliers des 6, 13 et 27 novembre 2017 et les plans des sens de circulation pendant sur travaux. Il remercie les élus, les services et les participants en ligne et clôt la réunion.