

PROJET DE CRÉATION DE DEUX LIGNES DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)

CONCERTATION PRÉALABLE
DOSSIER DE CONCERTATION

BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

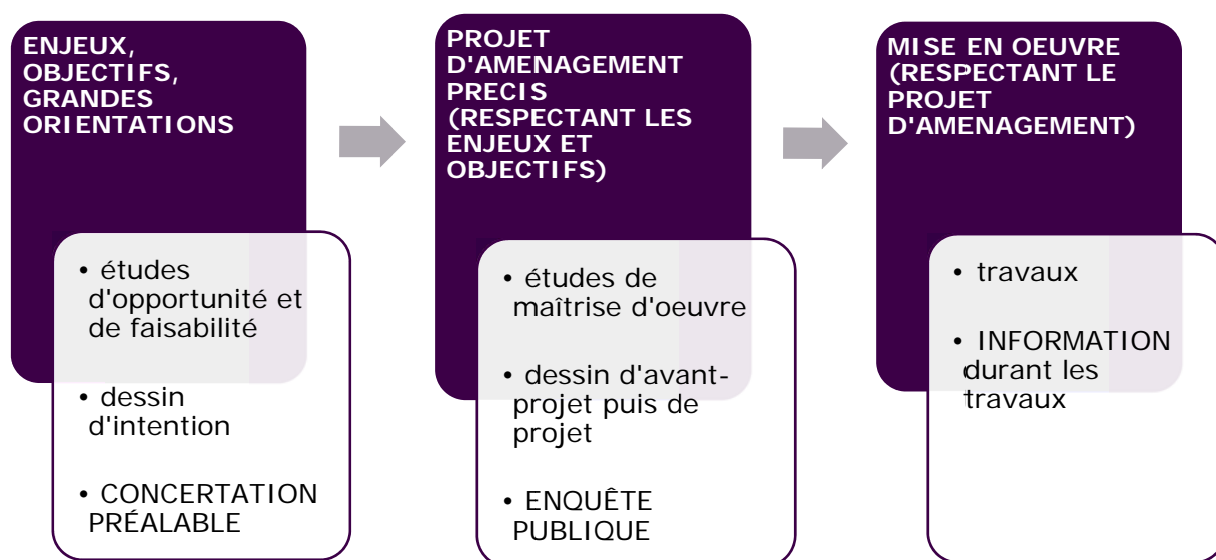
PRESENTATION DE LA CONCERTATION PREALABLE

La concertation préalable intervient dès le début du projet de BHNS. En effet, elle a pour objectif de présenter à la population les grands objectifs de ce projet et ses lignes directrices et de recueillir l'ensemble des remarques portant sur ces objectifs et grands principes.

Ce n'est qu'une fois la concertation préalable achevée que le projet pourra faire l'objet des études pré-opérationnelles, particulièrement de la maîtrise d'œuvre, qui approfondiront les études précédentes et permettront de définir très précisément les éléments du projet, par exemple le dessin précis des voies bus ou des pistes cyclables, le type d'aménagement prévu, etc.

La concertation préalable n'est pas la seule étape de dialogue avec la population sur le projet. L'étape suivante est l'enquête publique, qui se déroule lorsque le projet aura atteint un niveau de précision suffisant. A ce moment, la concertation portera sur les éléments de projet et non plus simplement sur les objectifs et les grands principes.

La concertation préalable fait partie du processus du projet :



REALISATION DES MODALITES PREVUES

Les modalités de concertation prévues

Extrait de la délibération D_2015_080 du 18 mai 2015 :

« Les modalités de la concertation préalables sont les suivantes :

- La concertation préalable se déroulera du mardi 1er septembre 2015 au vendredi 30 octobre 2015 ;
- Elle fera l'objet de toutes les mesures de publicité réglementaire ;
- Un dossier permettant de prendre connaissance des enjeux et principales caractéristiques du projet ainsi que la délibération communautaire et les avis des communes sera mis à disposition du public dans chacune des communes de l'agglomération et au siège de la Communauté urbaine de Cherbourg, durant toute la durée de la concertation préalable. Il sera accompagné d'un registre destiné à recueillir les observations de la population. Une permanence d'information d'une journée sera assurée dans chacun des lieux de mise à disposition.
- Le dossier sera également consultable sur le site internet de la Communauté urbaine : <http://www.cuc-cherbourg.fr> avec la possibilité pour la population de réagir par le biais du formulaire de contact ;
- Une réunion publique sera organisée dans chaque commune ;
- Le Conseil de Développement de la Communauté urbaine sera consulté sur le projet ;

A l'issue de la période de concertation préalable, un bilan de la concertation sera présenté au Conseil de communauté urbaine. »

Mise à disposition du dossier

Conformément aux modalités prévues, le dossier de présentation, incluant la délibération D_2015_080 ainsi que les avis des communes, a été mis à disposition du 1^{er} septembre au 30 octobre inclus dans les lieux suivants :

- Mairie de Cherbourg-Octeville (dossier papier)
- Mairie annexe de la Butte (dossier papier)
- Mairie d'Equedreville-Hainneville (dossier papier)
- Mairie de La Glacerie (dossier papier)
- Mairie de Querqueville (dossier papier)
- Mairie de Turlaville (dossier papier)
- Hôtel de communauté urbaine (dossier papier)
- Site internet de la Communauté urbaine de Cherbourg (dossier téléchargeable).

Dans chacun des lieux de dépôt du dossier papier, un registre a été mis à disposition du public pour recueillir observations et propositions.

La mise à disposition du dossier en ligne sur le site de la Communauté urbaine a été accompagnée d'un lien direct vers le formulaire de contact, afin de pouvoir recueillir observations et propositions.

En complément des modalités prévues, un hashtag twitter a été créé pour permettre l'expression des habitants sur ce réseau social.





Rechercher

Accueil
 Météo
 Accès
 Plan site
 Aide
 Contacts

Grandes opérations

- La Cité de la Mer
- Renouveau urbain
- Stations d'épuration
- Contrat de projet État-Région
- Université U3M

La vie institutionnelle

- Conseils & délibérations
- Enquêtes publiques & procédures de concertation

Marchés publics

Plan local d'urbanisme

Plan de ville interactif 3D

Atlas cartographique

Espace de téléchargement

Liens

Informations & services

- Magazine Cuc
- Offres d'emploi
- Développement économique
- Cycle de l'eau
- Propreté
- Développement durable
- Déplacements
- Logement
- Étudiants
- Technopole
- Observatoire communautaire
- La Cité de la Mer
- Maison de l'emploi et de la formation
- Service public

Présentation

- La Cuc en bref
- Les élus
- Finances
- Communautés urbaines de France

Organisation

- Les trois pôles
- Organigramme

BHNS : la concertation

Le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre en phase de concertation préalable du mardi 1er septembre au 30 octobre 2015. A l'issue de cette période, un bilan sera présenté au Conseil de communauté urbaine qui permettra ensuite de lancer les études de maîtrise d'œuvre pour définir plus précisément le projet. Il sera soumis une nouvelle fois à la population dans le cadre d'une enquête publique en 2017 avant le lancement des travaux pour une mise en service des lignes en 2020. Des réunions publiques d'information sur le projet BHNS sont organisées dans les cinq communes de la CUC (une par commune) avec des registres ouverts pour recueillir les observations de la population. L'occasion pour tous de prendre connaissance des enjeux et des caractéristiques du projet.

Les réunions publiques

- 5 réunions pour répondre à vos questions
- > Cherbourg-Octeville : **22 septembre**, 18h, grand salon, Hôtel de ville [plan](#)
- > Equeurdreville-Hainneville : **23 septembre**, 18h30, salle Davoury, rue F. Buisson [plan](#)
- > Querqueville : **30 septembre**, 20h, salle Imagin'Arts, rue R. Glinef [plan](#)
- > Tourlaville : **8 octobre**, 20h, salle de l'Europe, rue de la Moignerie [plan](#)
- > La Glacière : **14 octobre**, 18h30, salle du Conseil, Hôtel de ville [plan](#)

Les permanences d'information

- Une permanence d'information d'une journée est assurée dans chacune des communes de l'agglomération et au siège de la CUC :
- > CUC : **11 septembre**, à l'accueil de 8h à 12h30 et de 13h30 à 17h30 (fermé le samedi)
- > Cherbourg-Octeville : **28 septembre**, [horaires d'ouverture de la mairie](#)
- > Equeurdreville-Hainneville : **7 octobre**, [horaires d'ouverture de la mairie](#)
- > Querqueville : **12 octobre**, [horaires d'ouverture de la mairie](#)
- > Tourlaville : **19 octobre**, [horaires d'ouverture de la mairie](#)
- > La Glacière : **22 octobre**, [horaires d'ouverture de la mairie](#)

Les documents

- Dossier de concertation



Dossier à disposition du public dans chacune des communes de l'agglomération et au siège de la Communauté urbaine de Cherbourg. Ce dossier comprend également la délibération communautaire et les avis des communes. Il est accompagné d'un registre destiné à recueillir les observations de la population.

[> Télécharger le dossier de concertation](#)

Réagissez et participez à la diffusion de l'information sur les réseaux sociaux avec le hashtag [#bhns2020](#)

Je donne mon avis maintenant ! contact@lacuc.fr

Une difficulté dans la disponibilité du dossier à l'hôtel de ville de Cherbourg-Octeville a été signalée par une personne le 28 octobre 2015.

La Ville de Cherbourg-Octeville a apporté la réponse suivante : le dossier BHNS et le registre ont bien été accessibles à l'accueil de l'hôtel de ville et de la mairie de la butte la durée de l'enquête sauf qu'en effet une dame n'a pu y accéder le 28 octobre en début d'après-midi.

L'agent d'accueil qui a reçu la dite personne a oublié que ce dossier BHNS et le registre étaient mis à la disposition du public et a donc renvoyé cette personne vers la DAG et la direction de l'urbanisme qui suivent généralement les enquêtes publiques. Mais les dossiers, remis directement à l'accueil, n'avaient pas été enregistrés dans le logiciel de courrier, et aucune information précise sur cette enquête (contenu, calendrier, lieu de mise à disposition) n'avait été diffusée par écrit dans les services.

Le dossier et le registre étaient bien en consultation à l'accueil côté salle d'attente mais un malheureux concours de circonstances a fait qu'aucune personne sollicitée à ce moment-là n'était en mesure d'en informer cette personne.

La Ville précise que l'enregistrement systématique des dossiers de ce type dans le logiciel courrier entrant quel que soit leur mode de dépôt permettrait de remédier à ce dysfonctionnement.

La personne concernée a cependant pu consulter le dossier et porter ses remarques dans le registre disponible à l'accueil de la Communauté urbaine de Cherbourg le même jour.

Réunions de présentations du projet et permanences.

Conformément aux modalités prévues, des permanences d'information d'une journée se sont déroulées à l'accueil de la Communauté urbaine et dans l'hôtel de ville de chacune des communes, aux dates mentionnées dans le dossier de concertation :



Les permanences dans les communes ont toutes fait l'objet d'une annonce complémentaires lors des réunions publiques, afin d'inciter les personnes présentes à revenir poser leurs questions et porter leurs annotations sur les registres.

La permanence à la Communauté urbaine n'a pas fait l'objet de visite. Les permanences à Cherbourg-Octeville, Querqueville, Tourlaville et La Glacerie ont été utilisées par une seule personne à chaque fois. La permanence à Equeurdreville-Hainneville a été utilisée par deux personnes.

Ces permanences ont avant tout permis de présenter le projet et de répondre à des questions.

Conformément aux modalités prévues, une réunion publique s'est tenue dans chacune des communes, aux dates mentionnées dans le dossier de concertation :



Les réunions publiques et permanences ont été annoncées par voie de presse, et relayées le cas échéant par les communes dans les réseaux sociaux.

Ces réunions ont réuni en moyenne 12 à 15 personnes, avec un nombre variant entre 6 et 23 personnes.

En complément des réunions prévues, le projet a également été présenté :

- Le 16 septembre à Equeurdreville-Hainneville (ouvert à tout public) dans le cadre de la semaine de la mobilité ;
- Le 13 octobre à Cherbourg-Octeville dans le cadre du comité modes doux réunissant représentants d'associations de cyclistes et de marcheurs, et représentants des conseils de quartier ;
- Le 2 novembre à la Communauté urbaine lors d'une réunion où étaient conviés des commerçants et des représentants d'associations de commerçants de Cherbourg-Octeville, de la Chambre du Commerce et de l'Industrie, de la Chambre des Métiers, du Centre de marée et de Ports Normands Associés.

Ces réunions ont permis d'identifier des points sur lesquels il existait des attentes en termes d'approfondissement du projet, et d'exprimer des attentes en termes d'association de la société civile à ce travail.

Présentation au Conseil de développement

Le Conseil de Développement a été consulté le 5 octobre 2015 et a réuni 35 personnes.

Les questions posées dans le cadre du Conseil de Développement ont globalement rejoint les questions posées dans le cadre de la concertation préalable dont une synthèse thématique est réalisée dans le présent bilan.

Publicité autour du projet

Le projet a fait l'objet d'une présentation dans le magazine Convergence de la Communauté urbaine, en plus de la présentation succincte accompagnant le dossier de concertation sur le site internet de la CUC.



Les communes de l'agglomération ont elles aussi évoqué le projet, en annonçant les réunions publiques sur leur site internet et leur page Facebook le cas échéant, en faisant un lien vers le dossier disponible sur le site de la CUC, ou encore en publiant une brève sur leur site internet.



La Ville de Cherbourg-Octeville a également inséré une brève concernant le BHNS dans son magazine municipal de septembre.

Ville de La Glacerie
12 octobre, 14:59

Réunion publique mercredi 14 octobre à 18h30 en mairie : le bus à haut niveau de service.

Augmenter et améliorer l'offre en matière de transport public urbain, voilà l'ambition du projet de bus à haut niveau de services que les élus de l'agglomération souhaitent mettre en service à l'horizon 2019. Les premières réflexions vous sont présentées dans un cahier de concertation disponible à l'accueil des mairies mais aussi sur leur site Internet.

De quoi s'agit-il ?
Une enquête réalisée auprès des usagers du transport urbain conclut à une demande de plus de confort, plus de fréquences, plus de respect des horaires et plus de lignes directes. Le BHNS répond à ces exigences. Entre bus et tramways, il circule sur une voie spécifique qui assure sa ponctualité.

À combien ce projet est-il évalué ?
L'équipement de 3 premières lignes a été évalué à 36 millions d'euros. Cependant, le projet a déjà reçu l'assurance d'une subvention minimum de 13 millions d'euros (Europe, état, Région).

Réunions publiques et permanences d'information
Le projet n'en est qu'à ses prémices. La concertation avec la population se veut la plus large possible. Des réunions de présentation sont organisées dans toutes les mairies ainsi qu'une journée d'information.

Pour La Glacerie :

- réunion : mercredi 14 octobre à 18h30, salle du conseil municipal ;
- permanence : jeudi 22 octobre de 8h à 12h et de 13h30 à 17h.

<http://www.cuc-cherbourg.fr/Pages/bhns.htm>



Bus à haut niveau de service : mieux se déplacer en ville

Afin de fluidifier et d'encourager les transports en communs dans une logique de développement durable, la CUC étudie un nouveau projet : les Bus à Haut Niveau de Service, concept proche du tramway. Plusieurs réunions de présentation du projet ont été organisées. Vous pouvez encore participer à celle de Tourlaville le 8 octobre, 20h, salle de l'Europe, rue de la Moignerie, et celle sur La Glacerie, le 14 octobre, 18h30, salle du Conseil, Hôtel de Ville.

Par ailleurs, la presse écrite locale lui a consacré 7 articles durant les deux mois de la phase de concertation.

Respect des modalités prévues

L'ensemble des modalités de concertation prévues dans la délibération D_2015_080 ont été respectées.

Les informations fournies par les communes, et les réunions supplémentaires organisées par la Communauté urbaine ont permis de renforcer la concertation autour du projet.

BILAN QUANTITATIF

DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC

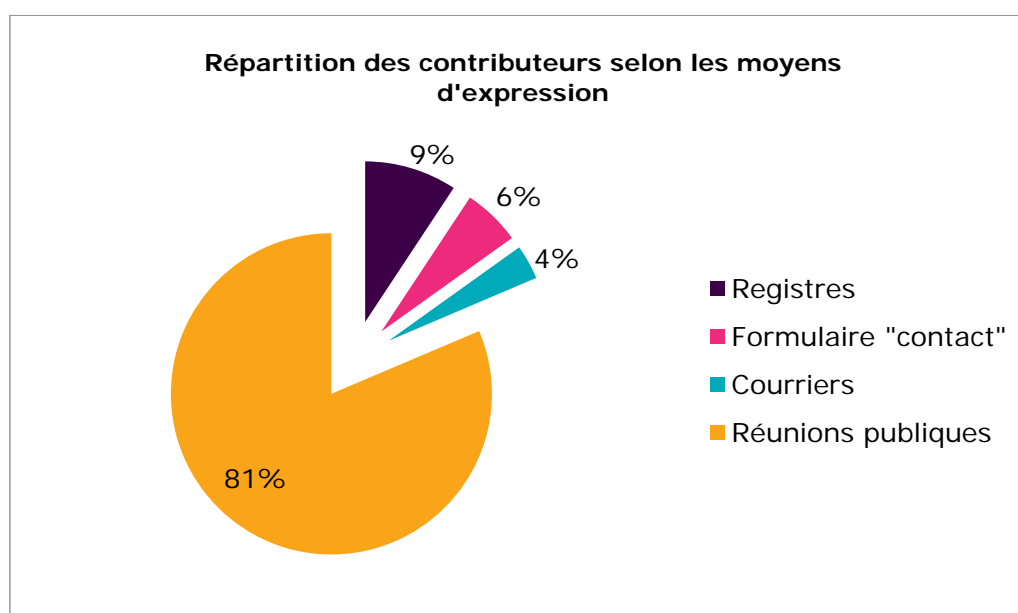
ANNOTATIONS PORTEES DANS LES REGISTRES ET PAR LE BIAIS DU FORMULAIRE CONTACT

REGISTRES ET « CONTACT »	CONTRIBUTEURS	NOMBRE DE PAGES UTILISEES
Communauté urbaine	1	2 pages
Cherbourg-Octeville (2 registres)	2	1 page + 1 document de 2 pages agrafé au registre
Equeurdreville-Hainneville	5	2 pages
La Glacerie	0	0
Querqueville	0	0
Tourlaville	0	0
Formulaire « contact »	5	sans objet
TOTAL	13	6

Courriers reçus		
Contribution institutionnelle	2	
Particulier	1	
TOTAL	3	

PRESENCE EN REUNION PUBLIQUE ET NOMBRE DE REMARQUES OU QUESTIONS

REUNION PUBLIQUE	NOMBRE DE PERSONNES PRESENTES
Cherbourg-Octeville	23
Equeurdreville-Hainneville	16
La Glacerie	12
Querqueville	22
Tourlaville	6
TOTAL	79



SYNTHESE THEMATIQUE

DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC

A noter que trois structures ont fait part de contributions spécifiques :

- L'association Vélorution par le biais d'un document agrafé au registre de Cherbourg-Octeville ;
- Le Centre de marée par courrier ;
- Le centre hospitalier Louis Pasteur par courrier

Les contributions du centre de marée et du centre hospitalier soulignent les spécificités de ces deux établissements en terme de besoins d'accès véhicules, d'horaires de fonctionnement, et d'interface entre les bus et l'activité des centres. Elles seront transmises à la maîtrise d'œuvre pour une bonne prise en compte dans le projet définitif.

Les thèmes récurrents lors de la phase de concertation préalable sont abordés par le biais d'une synthèse des préoccupations exprimées et des réponses apportées. Les thèmes suivants regroupent l'essentiel des préoccupations exprimées :

- L'opportunité du projet ;
- Le tracé et les aménagements ;
- L'intermodalité, les points d'arrêt et les pôles d'échange ;
- Le matériel roulant ;
- Le niveau de service ;
- L'impact du projet sur les autres modes.

Enfin, le souhait de voir se poursuivre l'association du public au projet ayant été exprimé à plusieurs reprises, notamment par les représentants des commerçants, un groupe de concertation associant différents acteurs du territoire sera constitué pour accompagner l'évolution du projet BHNS.

L'OPPORTUNITE DU PROJET

L'expression du public s'est avérée partagée quant à l'opportunité du projet, avec la plupart du temps l'expression d'avis positifs accompagnés d'inquiétudes, et parfois l'expression d'avis très tranchés dans un sens comme dans l'autre.

Le projet est globalement considéré comme améliorant le réseau de bus et offrant de vraies possibilités de report modal.

L'intermodalité est considérée comme un point fort, ainsi que l'aménagement proposé dans le secteur de la gare.

Certaines personnes ont également exprimé leur satisfaction de voir l'agglomération adopter un fonctionnement plus moderne sur le plan de déplacements, et considèrent qu'il faut développer de manière plus importante les déplacements alternatifs à la voiture.

Le projet a cependant suscité des réactions plus négatives quant à son opportunité. Deux approches coexistent : des personnes qui expriment leur refus de la priorité donnée au BHNS sur la voiture (qu'il s'agisse de voies dédiées ou de priorités aux intersections), et des personnes qui considèrent qu'il n'est pas opportun de faire évoluer le réseau actuel.

Parmi les premières, il est souvent évoqué l'impact lourd du trafic de transit et l'absence de voies de contournement de l'agglomération.

Parmi les dernières, les raisons divergent : soit le réseau ne doit pas évoluer car il fonctionne très bien, soit le réseau ne doit pas évoluer car, fonctionnant déjà en surdimensionnement, il convient de ne pas l'amplifier.

Enfin certaines personnes ont exprimé un accord sur la nécessité d'améliorer le réseau pour favoriser le report modal, tout en proposant que l'on augmente la fréquence plutôt que de créer des voies ou priorités réservées aux bus.

On note en réunion publique un clivage assez net entre les usagers réguliers du bus, plutôt favorables au projet, et les non usagers du bus, plutôt défavorables au projet.

Les réponses du maître d'ouvrage

Les avis exprimés reflètent bien l'enjeu d'évolution des pratiques en matière de déplacements et de modernisation de l'agglomération dans ce domaine.

Il s'agit d'un projet de mobilité au sens large, et de rééquilibrage entre les modes de déplacements. Le tracé et les orientations d'aménagement ont été définis de manière à n'exclure aucun mode, y compris la voiture qui garde une place sur toutes les voies empruntées par le BHNS, mais qui est aujourd'hui trop favorisée au détriment des modes « doux ».

L'un des objectifs est bien d'encourager les « pendulaires » intra agglo à prendre le bus ou le vélo plutôt que la voiture dans leurs déplacements quotidiens, ce qui facilitera l'accès au centre pour les usagers notamment des commerces et des équipements. Pour ce faire, il est indispensable de coupler un service de transports en commun moderne, de qualité, rapide et fiable, à une évolution des politiques en matière de stationnement et de déplacements au sens large, dans le cadre du futur Plan de Déplacements Urbains notamment.

La simple augmentation de la fréquence des bus n'est pas la solution adéquate pour rechercher une amélioration du réseau correspondant aux besoins actuels. En effet, l'augmentation de la fréquence ne résoudrait pas les difficultés de circulation des bus dans le centre de l'agglomération, ni les problèmes d'accès et de sécurité aux abords de la gare. Par ailleurs, la fréquence retenue, similaire à la fréquence actuelle des lignes concernées, est adaptée par rapport aux hypothèses de fréquentation du réseau.

LE TRACE DES DEUX LIGNES ET LES AMENAGEMENTS PREVUS

Le fait de ne pas disposer d'aménagements précis à ce stade du projet n'a pas toujours été bien compris, et ce malgré les précisions apportées à ce sujet dans le dossier et lors de réunions. Dès lors, un nombre non négligeables de personnes ont souhaité avoir des réponses sur des points précis d'aménagement, non encore définis à ce jour : type de revêtement des voies cyclables, garde-corps, signalisation...

Les propositions de partition de la chaussée dans les secteurs de site propre ont soulevé de nombreuses questions. Elles ont principalement porté sur le maintien ou non de voies de circulation automobile rue du Val de Saire, avenue de Paris, avenue Jean-François Millet, quai Alexandre III, quai de Caligny, et sur les arbitrages de répartition de chaussée sur le quai Alexandre III.

Globalement, le tracé n'a pas soulevé de débats importants. Concernant les variantes de tracé proposées dans le dossier, une seule personne s'est exprimée, prenant position pour un passage de la ligne littorale par la rue de l'Onglet.

Les autres points de discussion ont été la desserte par le BHNS du secteur portuaire, les besoins d'amélioration de la desserte actuelle revenant fréquemment lors des réunions, ainsi que l'hypothèse du prolongement de la ligne littorale dans Querqueville, la faiblesse des dessertes d'Amfreville et La Marche étant soulevée. Une personne a également proposé que le tracé du BHNS avenue Millet se fasse au Nord de l'avenue, les piétons pouvant rejoindre la gare par un tunnel ou une passerelle.

Les réponses du maître d'ouvrage

Le projet sera présenté à nouveau à la population dans un format beaucoup plus précis au moment de l'enquête publique. Dans l'attente, les éléments de préoccupation émis lors de la concertation préalable seront transmis au maître d'œuvre.

La répartition de la chaussée sera figée lors de la phase de maîtrise d'œuvre, notamment en ce qui concerne les arbitrages entre voies de circulation voiture et stationnement. La Communauté urbaine rappelle son souhait d'un projet qui offre à tous les modes une place digne de ce nom, et qui rééquilibre les forces entre les différents modes. Aucune voie n'exclura la voiture. Les modes doux seront intégrés systématiquement dans le cadre des redistributions de l'espace de voirie.

Lors des réunions publiques, il a été précisé que les choix opérés s'appuient sur une approche poussée en matière de circulation et de stationnement : comptages, enquêtes terrains, modélisations de fonctionnement des carrefours, réalisés par des spécialistes. Au stade de la maîtrise d'œuvre, les questions de circulation seront à nouveau examinées dans le détail afin d'assurer un fonctionnement optimal.

La desserte de la zone portuaire et jusqu'à Collignon s'effectue aujourd'hui par la ligne 8. Il a été proposé lors de la concertation préalable de rapprocher le terminus « Flamands » du secteur portuaire en le décalant vers le Nord, ce qui sera étudié. De même, les propositions faites de déplacement du terminus de Querqueville seront examinées dans le cadre de la maîtrise d'œuvre.

Par ailleurs, la Communauté urbaine souhaite rappeler qu'elle actualise régulièrement sa délégation de service public « transports urbains » afin de l'adapter à l'évolution de la fréquentation des lignes. En parallèle de la concertation préalable, des réunions ont été organisées sur les points d'amélioration du réseau actuel.

L'absence d'expression sur la variante de tracé de la ligne Sud et l'unique expression sur la variante de tracé de la ligne littorale ne permettent pas de conclure à un avis de la population sur cette question.

L'INTERMODALITE, LES POINTS D'ARRET ET LES POLES D'ECHANGE

La localisation des points d'arrêts et notamment des terminus a suscité des interrogations lors des réunions de présentation du projet. Les terminus de la ligne littorale, en particulier, ont fait l'objet de plusieurs propositions de relocalisation. Les commerçants ont également souligné l'importance de la présence d'un arrêt de bus à proximité immédiate.

L'importance des correspondances entre les lignes fortes et les lignes BHNS a été soulignée, le plus souvent au sujet de la ligne littorale.

Le sujet des parkings relais, en lien ou non avec les pôles d'échanges, est revenu de nombreuses fois, en soulignant l'importance d'avoir des parkings bien situés, plutôt en entrée d'agglomération, et exempts de voitures ventouses.

La présence des vélos dans les pôles d'échange, considérée souvent comme normale a pris également la forme d'une demande de stationnement sécurisé ou couvert, et non pas simplement d'arceaux, qui a été exprimée deux fois.

De même, le lien entre vélo et bus est posé par le biais de la possibilité ou non pour les vélos de rouler dans les couloirs bus, et par le biais de la possibilité ou non de monter dans le bus avec son vélo.

Enfin, le besoin d'intermodalité et de sécurité au niveau du pôle d'échange de la gare a été nettement approuvé, malgré des réserves concernant l'impact des voies bus ou des priorités bus sur la circulation automobile. L'impact d'un éventuel déplacement de la criée a été évoqué plusieurs fois.

Les réponses du maître d'ouvrage

La localisation des points d'arrêt doit répondre à plusieurs critères : l'accessibilité du point d'arrêt, y compris à pied ou en vélo, la desserte des pôles importants comme les équipements, une distance entre deux points d'arrêt permettant de ne pas trop gêner la circulation du bus tout en restant praticable à pied, et une bonne localisation par rapport aux intersections. La localisation des arrêts présentée dans le dossier reste provisoire à ce stade d'avancement du dossier.

La Communauté urbaine propose que la localisation des arrêts et des pôles d'échange (y compris les terminus) fasse l'objet d'un travail particulier à mener avec le maître d'œuvre et la population concernée durant l'année 2016. Les propositions de localisation des terminus de la ligne littorale et d'implantation de parkings relais sont bien notées et seront transmises pour analyse au maître d'œuvre qui sera retenu en 2016.

De même, les correspondances ligne forte-ligne BHNS feront l'objet d'un travail particulier avec l'exploitant afin de faciliter au maximum la fluidité entre les lignes.

La demande de stationnement vélo sécurisé et/ou couvert va également être examinée dans le cadre de la définition des aménagements des pôles d'échange.

La décision d'ouvrir ou non les bus aux vélos n'est pas prise à ce jour.

Il est enfin rappelé que le secteur de la gare fera l'objet en 2016 de scénarios de réaménagement, incluant le projet BHNS et l'arrivée de la future voie douce de l'arsenal, qui favoriseront l'accessibilité tous modes, et l'intermodalité.

LE MATERIEL ROULANT

Le matériel roulant a fait l'objet de questions concernant sa motorisation, et concernant son aspect.

La question de la motorisation est revenue dans 4 réunions de présentation du projet, ainsi que dans une contribution écrite. Les personnes s'exprimant proposent des bus électriques ou hydrogènes, et s'interrogent sur l'impact environnemental du maintien de bus diesel.

Une personne a proposé que des voies ferrées soient utilisées pour réaliser plutôt un tramway avec une ligne allant vers l'Ouest (ancienne voie ferrée de l'arsenal) et une ligne allant vers l'Est (voie ferrée desservant le port), ce tramway pouvant être hippomobile.

Concernant l'aspect des bus, plusieurs personnes ont exprimé leur regret de lire que les bus BHNS seraient « sobres », en soulignant que ces bus devaient être attractifs et donc être beaux et modernes. Il a été proposé des bus à étages, des bus d'une couleur spécifique, des bus « type tram » .

Les réponses du maître d'ouvrage

La Communauté urbaine participe aux réflexions menées à l'échelle européenne dans le cadre du projet 3Emotion sur le déploiement de bus à hydrogène. Compte tenu du caractère innovant de cette technologie, les bus BHNS ne seront donc pas à hydrogène dans un premier temps, afin de permettre le rodage des premiers bus à hydrogènes et d'assurer la qualité de service exigée sur ces lignes dès leur mise en place.

La motorisation des bus n'est pas encore définie, afin de pouvoir prendre en compte les évolutions technologiques qui interviendront dans les années qui viennent.

L'impact du projet sur la qualité de l'air avait cependant été estimé, dans une première approche qui retenait une motorisation diesel afin d'envisager le scénario le plus favorable. Même dans cette approche, le projet reste plus performant sur le plan environnemental que la situation actuelle, grâce aux capacités de transport du bus supérieur à celle d'une voiture, et au report modal estimé de la voiture vers le bus.

Il est à noter enfin que les diesels nouvelle génération sont moins polluants que les diesels les plus anciens. La Communauté urbaine renouvelle donc déjà régulièrement le parc de bus afin d'en améliorer la performance énergétique.

Concernant l'aspect des bus, ils devront effectivement être identifiables, et l'aspect contribuant à l'attractivité, beaux et modernes. Le choix de rester sur des bus « classiques » plutôt que sur des bus « type tram » est un choix financier, l'impact étant lourd tant en investissement qu'en maintenance. Pour autant, ce choix n'empêche pas de définir une livrée colorée et attractive pour les bus concernés.

LE NIVEAU DE SERVICE

Le niveau de service a fait l'objet de nombreuses interventions. Les principales préoccupations ont été l'amplitude horaire (21h30 étant systématiquement jugé trop peu ambitieux), le gain de temps sur la ligne littorale, et les fréquences de passage du bus.

Les fréquences ont été évoquées sous trois angles : certaines personnes souhaitent simplement connaître les futures fréquences ; certaines personnes ont jugé que les fréquences actuelles étaient déjà trop importantes et qu'il convenait de les réduire ; enfin d'autres personnes ont proposé de les augmenter en substitution aux autres éléments du projet (voir infra sur l'opportunité).

Une personne soulève des questions sur l'adéquation entre les attentes exprimées dans l'enquête de satisfaction Zéphir et les priorités établies en matière de niveau de service, en soulignant que l'ordre est différent.

Enfin, la question du prix du billet a été évoquée à plusieurs reprises lors des réunions.

Les réponses du maître d'ouvrage

Il a été rappelé en réunion que l'amplitude horaire augmentait de 1h30, à la fois sur les lignes BHNS et sur les lignes fortes.

L'horaire « plafond » de 21h30 correspond par ailleurs à l'horaire du dernier départ, et non à l'horaire d'arrivée au dépôt. Les bus BHNS et les bus des lignes fortes circuleront donc un peu après 21h30. Ensuite le relais sera pris par le service Zéphir de nuit qui sera maintenu.

Le gain de temps sur la ligne littoral est estimé autour de 15 minutes sur la totalité du trajet.

Les fréquences prévues, similaires aux fréquences actuelles, sont adaptées aux besoins en termes de fréquentation. L'impact majeur du projet va être la régularité, la fiabilité, le gain de temps, et l'intermodalité.

Concernant la corrélation entre les objectifs et les attentes, il est rappelé que les objectifs mentionnés dans le dossier ne sont pas classés par ordre de priorité ; l'accessibilité est ainsi un objectif tout aussi majeur que la fréquence ou la régularité. La régularité et la fiabilité des trajets sont cependant des éléments majeurs dans le changement de mode pour les pendulaires, et sont donc des priorités pour gagner une clientèle active dans le réseau de bus.

Enfin, la Communauté urbaine ne reportera pas le coût de ce projet sur le ticket de bus. Il est rappelé qu'il existe une tarification spécifique pour les moins de 26 ans, et une gratuité en-deça d'un certain revenu, qui seront également maintenues.

L'IMPACT DU PROJET SUR LES AUTRES MODES

L'impact le plus fréquemment évoqué a été l'impact sur la circulation automobile des voies dédiées aux bus et de la priorité bus aux intersections. Une inquiétude a été fortement exprimée, tant par les personnes défavorables au projet que par les personnes favorables au projet, un peu moins nombreuses cependant à s'exprimer sur ce sujet.

L'aménagement du secteur de la gare est le plus fréquemment évoqué comme ayant un impact lourd sur la circulation automobile, du fait notamment de l'existence de trafic de transit. En effet, dans toutes les réunions où ce sujet a été évoqué, il a été relié au projet de voie de contournement Ouest, considéré comme nécessaire pour un bon fonctionnement de l'ensemble.

Une personne propose de fluidifier la circulation en transformant des carrefours à feux en ronds-points.

L'impact sur le stationnement automobile a été aussi relevé concernant le quai Alexandre III et le pôle d'échanges de la gare. Cette préoccupation est cependant plus marginale en termes de nombre de contributeurs, ayant été essentiellement exprimée lors de la réunion de présentation aux commerçants.

L'impact relevé sur les autres modes est plus marginal en termes de nombre de contributeurs et concerne avant tout le vélo.

Une inquiétude est exprimée tant sur le bon aménagement des espaces réservés aux vélos, avec une interrogation sur la mention « modes doux » de la représentation graphique de la répartition des espaces mentionnée dans le dossier, que sur la coexistence entre bus et cyclistes notamment aux intersections (des difficultés sont signalées par une personne dans le fonctionnement actuel).

Enfin certaines personnes profitent de la concertation préalable BHNS pour évoquer l'installation d'éléments d'animation des voies piétonnes ou à forte densité piétonne : parcours santé sur la future voie douce de l'arsenal, prêt de vélos ou trottinettes dans l'hypercentre avec prise en charge par les commerçants.

Les réponses du maître d'ouvrage

Lors des réunions publiques, il a été précisé que les choix opérés s'appuient sur une approche poussée en matière de circulation et de stationnement : comptages, enquêtes terrains, modélisations de fonctionnement des carrefours, réalisés par des spécialistes. Au stade de la maîtrise d'œuvre, les questions de circulation seront à nouveau examinées dans le détail afin d'assurer un fonctionnement optimal.

Par ailleurs, la Communauté urbaine va faire évoluer son système de coordination des carrefours, ce qui permettra d'intégrer au mieux les priorités bus tout en maintenant la meilleure fluidité possible.

La Communauté urbaine souhaite rappeler que le projet de voie de contournement Ouest est un projet sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental. Il est évident que la réalisation de ce projet aura pour conséquence un allègement de la circulation dans le centre de l'agglomération, en permettant aux flux de transit de la contourner.

Les éléments de difficulté potentielle de cohabitation entre les modes évoqués dans la concertation préalable seront portés à l'attention de la maîtrise d'œuvre et de l'exploitant du réseau, afin de prévenir les difficultés.

Enfin, le projet de BHNS s'inscrit également dans le futur Plan de Déplacements Urbains, qui devra répondre aux objectifs suivants fixés par le Code des Transports :

1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;

2° Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;

3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;

4° La diminution du trafic automobile ;

5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;

7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures

spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label " autopartage " tel que défini par voie réglementaire ;

8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale ;

9° L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ;

10° L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;

11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Ainsi, le BHNS s'inscrit dans une politique globale de mobilité qui doit permettre d'apporter des évolutions en matière de politique de stationnement, de répartition entre les modes et notamment de place des piétons et des vélos, de gestion des marchandises en ville, de mode de déplacements des salariés de l'agglomération, et qui doit offrir une nouvelle façon de se déplacer en ville, plus diversifiée, plus agréable et plus moderne.

Suites de la concertation

L'ensemble des remarques émises lors de la concertation seront transmises au maître d'œuvre pour intégration dans l'approfondissement du projet.

Les points d'arrêts, terminus et pôles d'échange feront l'objet d'un travail particulier de réflexion et de définition, en lien avec le maître d'œuvre et avec l'exploitant du réseau.

Un groupe de concertation BHNS sera mis en place, associant les acteurs du territoire.