

 BORDEAUX MÉTROPOLE	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE	Délibération
	Séance publique du 25 mars 2022	N° 2022-204

Convocation du 18 mars 2022

Aujourd'hui vendredi 25 mars 2022 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Alain ANZIANI, Président de Bordeaux Métropole.

ETAIENT PRESENTS :

M. Alain ANZIANI, M. Pierre HURMIC, Mme Christine BOST, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Stéphane DELPEYRAT, M. Patrick LABESSE, Mme Véronique FERREIRA, M. Alain GARNIER, Mme Marie-Claude NOEL, M. Jean TOUZEAU, M. Jean-François EGIRON, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, Mme Brigitte TERRAZA, Mme Claudine BICHET, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, Mme Claude MELLIER, Mme Brigitte BLOCH, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Céline PAPIN, Mme Andréa KISS, M. Patrick PAPADATO, Mme Delphine JAMET, M. Stéphane PFEIFFER, M. Alexandre RUBIO, M. Baptiste MAURIN, M. Nordine GUENDEZ, Mme Josiane ZAMBON, Mme Isabelle RAMI, M. Dominique ALCALA, Mme Géraldine AMOUROUX, Mme Stephanie ANFRAY, M. Christian BAGATE, Mme Ammandine BETES, M. Patrick BOBET, Mme Christine BONNEFOY, Mme Simone BONORON, Mme Fatih BOZDAG, Mme Myriam BRET, M. Alain CAZABONNE, M. Thomas CAZENAVE, M. Gérard CHAUSSET, Mme Camille CHOPLIN, M. Max COLES, Mme Typhaine CORNACCHIARI, M. Didier CUGY, Mme Laure CURVALE, Mme Eve DEMANGE, M. Christophe DUPRAT, M. Olivier ESCOTS, Mme Anne FAHMY, M. Bruno FARENIAUX, M. Jean-Claude FEUGAS, Mme Françoise FREMY, M. Guillaume GARRIGUES, Mme Anne-Eugénie GASPAR, Mme Daphné GAUSSSENS, M. Frédéric GIRO, M. Stéphane GOMOT, M. Laurent GUILLEMIN, Mme Fabienne HELBIG, Mme Sylvie JUQUIN, Mme Sylvie JUSTOME, M. Michel LABARDIN, Mme Nathalie LACUEY, M. Gwénaël LAMARQUE, Mme Fannie LE BOULANGER, Mme Harmonie LECERF, Mme Anne LEPINE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Jacques MANGON, M. Guillaume MARI, M. Thierry MILLET, Mme Eva MILLIER, M. Fabrice MORETTI, M. Marc MORISSET, M. Jérôme PESCINA, M. Michel POIGNONEC, M. Patrick PUJOL, M. Benoît RAUTUREAU, M. Franck RAYNAL, Mme Marie RECALDE, M. Bastien RIVIERES, Mme Karine ROUX-LABAT, Mme Nadia SAADI, Mme Béatrice SABOURET, M. Sébastien SAINT-PASTEUR, M. Emmanuel SALLABERRY, M. Kévin SUBRENAT, M. Serge TOURNERIE, M. Thierry TRIJOULET, M. Jean-Marie TROUCHE.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:

M. Bernard-Louis BLANC à M. Didier CUGY
Mme Pascale BOUSQUET-PITT à Mme Françoise FREMY
Mme Pascale BRU à Mme Ammandine BETES
M. Olivier CAZAUX à Mme Camille CHOPLIN
Mme Nathalie DELATTRE à M. Christophe DUPRAT
M. Nicolas FLORIAN à Mme Béatrice SABOURET
M. Maxime GHESQUIERE à Mme Marie-Claude NOEL
M. Radouane-Cyrille JABER à Mme Harmonie LECERF
M. Stéphane MARI à Mme Anne FAHMY
M. Pierre De Gaétan N'JIKAM MOULIOM à Mme Géraldine AMOUROUX
M. Fabien ROBERT à Mme Christine BONNEFOY
Mme Agnès VERSEPUY à M. Fabrice MORETTI

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Pierre HURMIC à M. Stéphane PFEIFFER de 13h15 à 15h40 et à partir de 18h16
M. DELPEYRAT à Mme Typhaine CORNACCHIARI à partir de 16h37
Mme Véronique FERREIRA à M. Bruno FARENIAUX à partir de 17h
Mme Céline PAPIN à Brigitte BLOCH de 13h15 à 15h40
M. Patrick PAPADATO à Mme Fannie LE BOULANGER jusqu'à 11h et de 14h30 à 16h50
M. Alexandre RUBIO à Mme Josiane ZAMBON à partir de 18h
M. Baptiste MAURIN à M. Serge TOURNERIE à partir de 18h05
M. Dominique ALCALA à M. Max COLES à M. Jacques MANGON à partir de 15h30
M. Patrick BOBET à M. Gwénaël LAMARQUE à partir de 14h30
Mme Fatih BOZDAG à Mme Daphné GAUSSSENS à partir de 15h55
M. Alain CAZABONNE à M. Emmanuel SALLABERRY à partir de 12h10
M. Max COLES à M. Jean-Marie TROUCHE à partir de 17h
M. Jean-Claude FEUGAS à M. Olivier ESCOTS à partir de 18h
M. Guillaume GARRIGUES à M. Gwénaël LAMARQUE jusqu'à 10h45
Mme Anne-Eugénie GASPAR à M. Thierry TRIJOULET à partir de 13h19
M. Laurent GUILLEMIN à Mme Claudine BICHET à partir de 18h20
M. Cyrille JABER à Mme Harmonie LECERF jusqu'à 13h15 et à Mme Eve DEMANGE à partir de 13h15
Mme Sylvie JUSTOME à Mme Sylvie JUQUIN à partir de 18h09
Mme Harmonie LECERF à Mme Delphine JAMET de 13h15 à 15h30
Mme Zeineb LOUNICI à Mme Karine ROUX-LABAT à partir de 16h10
M. Guillaume MARI à Mme Anne LEPINE à partir de 18h15
Mme Eva MILLIER à M. Thierry MILLET à partir de 15h30
M. Benoît RAUTUREAU à Mme Simone BONORON à partir de 14h30
M. Frank RAYNAL à M. Michel LABARDIN à partir de 13h30
Mme Marie RECALDE à M. Alain ANZIANI à partir de 13h16
Mme Nadia SAADI à M. Guillaume MARI à partir de 13h15 à 13h38
M. Kévin SUBRENAT à M. Christian BAGATE à partir de 17h

EXCUSE(S):

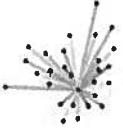
Monsieur Philippe POUTOU.

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

Mme Géraldine AMOUROUX à partir de 17h45
Mme Simone BONORON à partir de 18h11

M. Thomas CAZENAVE de 13h22 à 13h38
M. Christophe DUPRAT à partir de 17h45
Mme Anne FAHMY de 13h22 à 13h38
Mme Fabienne HELBIG de 13h22 à 13h38

LA SEANCE EST OUVERTE

 BORDEAUX MÉTROPOLE	Conseil du 25 mars 2022 Direction Tramway / SDODM / Grandes infrastructures Service amélioration / Extension / Réseau TC existant	Délibération N° 2022-204
---	--	---

Aménagement de la Route de Toulouse en faveur des modes actifs et des transports en commun entre les Boulevards et la rue Alexis Labro et création d'une voie nouvelle dans le quartier des Deux Esteys à Bègles - Arrêt du bilan de la concertation - Approbation

Madame Andréa KISS présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

1- RAPPEL SUR LE PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION

CONTEXTE DU PROJET

La route de Toulouse, dans sa portion comprise entre les Boulevards et la rue Alexis Labro, dessert sur un linéaire de 3,1 km, de nombreux pôles générateurs de déplacements tels que le futur pôle de santé Bahia, de nombreuses activités commerciales et riveraines. Cet axe supportant un fort trafic motorisé, compris entre 7 000 et 12 000 véhicules par jour et par sens, est une des voies de la Métropole sur laquelle les riverains sont soumis à une qualité de l'air la plus dégradée. A ce titre, le report modal doit être encouragé afin de diminuer le trafic automobile et d'améliorer les conditions de circulation pour l'ensemble des usagers de la voirie.

Or, la LIANES 5 dans sa portion comprise entre les Boulevards et la rue Alexis Labro présente, actuellement, de fortes variations de son temps de parcours au cours de la journée. Ces variations sont essentiellement dues aux aléas du trafic routier notamment causés par la présence de nombreux carrefours à feux. Ces difficultés se répercutent sur la vitesse commerciale des bus du fait de l'absence de sites propres sur ce tronçon de la route de Toulouse.

De même, la Route de Toulouse ne dispose pas d'aménagements cyclables satisfaisants, ce qui fait de cet axe un itinéraire peu attractif pour les cyclistes. Ainsi, au milieu de la section (au droit du chemin de Leysotte), on dénombre un trafic cyclable moyen de 1 500 vélos par jour (dans les 2 sens), ce qui représente seulement 5% des déplacements mécanisés (automobile, 2 roues motorisés, transports en commun et cycles). Cette proportion est, par exemple, 2 fois inférieure à ce que l'on relève sur l'Avenue de la République à Bordeaux, qui est un itinéraire comparable.

La médiocre qualité des trottoirs n'invite pas non plus à la pratique de la marche à pied.

La route de Toulouse représente donc un vrai enjeu pour l'amélioration de la mobilité métropolitaine, ce d'autant plus qu'elle s'inscrit dans un contexte plus global d'aménagement (projets de développement tels que Bahia, Robert Picqué et ZAC route de Toulouse).

La Métropole a donc considéré qu'il y avait lieu d'améliorer la LIANES 5 et les autres lignes de transport en

commun qui empruntent ou seraient amenées à emprunter l'axe, ainsi que les cheminements doux. En parallèle, une réflexion devra être menée sur le devenir des Boulevards de ceinture, sur lesquels débouche la route de Toulouse, de même que sur l'interface avec la ZAC au sud.

De plus, ces dernières années le tissu urbain du quartier des Deux Esteys, dans sa frange comprise entre la rue Alexis Labro et la route de Toulouse sur la commune de Bègles, a connu de profondes évolutions. Afin de prendre en compte ces évolutions urbaines et favoriser la mobilité des riverains entre ces quartiers neufs et le reste de la commune de Bègles, le projet de création d'une nouvelle liaison viaire, dite "voie nouvelle des 2 Esteys" a été soumis à l'avis de la population. La concertation a été l'occasion de soumettre au public ce projet global.

OBJECTIFS DU PROJET

Afin de répondre aux enjeux identifiés sur cet itinéraire, il a été proposé de retenir, par délibération n°2019-410 du 12 juillet 2019, les objectifs suivants :

- Optimiser et fluidifier la vitesse commerciale de la LIANES 5 sur la route de Toulouse entre les boulevards et la rue Alexis Labro en proposant des couloirs bus ouverts à la circulation des cyclistes et en réaménageant des arrêts du transport en commun en stations apaisées.
- Favoriser et sécuriser la circulation des cyclistes en proposant, en complément des couloirs bus ouverts à la circulation des cyclistes, des bandes cyclables larges.
- Garantir l'accessibilité et la qualité des cheminements piétons.
- Sécuriser les intersections pour tous les usagers et fluidifier le trafic en remplaçant certains carrefours à feux par des giratoires ou des aménagements plus performants.
- Assurer de bonnes conditions de circulation sur l'ensemble de la route de Toulouse.
- Améliorer les espaces publics et le cadre de vie des riverains.
- Présenter une efficacité économique et des coûts compatibles avec les capacités financières de Bordeaux Métropole tant en investissement qu'en exploitation.

OUVERTURE D'UNE CONCERTATION AU TITRE DES ARTICLES L103-2 ET SUIVANTS DU CODE DE L'URBANISME

Par délibération n°2019-410 du 12 juillet 2019, le Conseil métropolitain a décidé d'ouvrir une concertation relative à ce projet, d'en fixer les modalités.

Cette concertation s'est déroulée du 01 juillet 2021 au 20 octobre 2021, le public ayant été informé, préalablement, par voie de presse et d'affichage des dates d'ouverture et de clôture.

Le présent rapport a pour objet de présenter le bilan de cette concertation.

2- DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

CONSISTANCE DU PROJET PRÉSENTE AU PUBLIC

La route de Toulouse a été découpée en 9 tronçons d'un linéaire de 350 m avec, pour chacun, une proposition d'aménagement de base et également une variante avec intégration d'un aménagement aux standards RCHNS (Réseau Cyclable à Haut Niveau de Service), c'est-à-dire avec des objectifs plus élevés en matière de sécurité et de confort aux cyclistes.

Les tronçons N°8 (rue Robespierre / rue de Suzon) et N°9 (rue de Suzon / Boulevards) comptaient un panel plus important de propositions d'aménagement compte tenu, pour l'un d'une largeur étroite et contrainte (13,5 m en moyenne) et, pour l'autre, de sa configuration particulière à l'approche des Boulevards.

Il est à noter que tous les aménagements proposés s'inscrivaient dans les emprises du domaine public existant sans avoir recours à un élargissement.

La proposition de voie nouvelle des Deux Esteys consistait en une rue ouverte aux véhicules, cyclistes et piétons entre l'Avenue Danielle Mitterrand et la rue des Deux Esteys, parallèlement à la route de Toulouse.

MODALITES DE LA CONCERTATION

L'information sur le déroulement de la concertation et sur le projet a été assurée à travers différents supports de communication, conformément aux modalités définies par la délibération n°2019-410 du 12 juillet 2019. De plus, plusieurs outils ont été mis à la disposition du public pour lui permettre d'apporter sa contribution.

Modalités d'information sur la concertation et sur le projet

Les différents supports et outils de communication qui ont permis au public de s'informer sur la concertation ont été les suivants :

Annonce de la concertation et des réunions publiques

Le public a été informé de la date de début de la concertation, du versement de pièces complémentaires, de la tenue des réunions publiques et de la date de clôture de la concertation.

Dossier public de présentation du projet

Le public a eu la possibilité de prendre connaissance des pièces du dossier de présentation :

- en mairies de: Bègles, Bordeaux, Bordeaux St Genès/Nansouty, Talence et Villenave d'Ornon ;
- au pôle territorial sud de Bordeaux Métropole ;
- à la direction Tramway/SDODM/grandes infrastructures de la direction générale mobilités de Bordeaux Métropole ;

ainsi que sur le site Internet de la participation de Bordeaux Métropole (<https://participation.bordeaux-metropole.fr>).

Ce dossier de concertation comprenait une notice explicative, un plan de situation, un plan de périmètre d'intervention et un registre de concertation. De plus, la route de Toulouse a été découpée en 9 tronçons. Chaque tronçon a fait l'objet d'un traitement particulier avec la proposition de plusieurs variantes exposées au sein de planches graphiques accompagnées d'un tableau d'analyse multicritères pour préciser les avantages / inconvénients de chaque solution.

Les documents complémentaires ont été versés au dossier de concertation aux dates suivantes :

- le 6 septembre 2021 : deuxième versement au sein du dossier de concertation pour soumettre les principes d'insertion d'une Réseau cyclable à haut niveau de service – RCHNS,
- le 20 septembre 2021 : mise en ligne sur le site de Bordeaux Métropole du diaporama projeté lors des réunions publiques et l'Annexe 1 sur les différentes parts modales de la route de Toulouse,
- le 30 septembre 2021 : mise en ligne sur le site de Bordeaux Métropole de l'Annexe 2 sur les résultats de modélisation de trafic dans l'hypothèse d'une mise à sens unique de la route de Toulouse.

Site internet de la participation

Le site de la participation (<https://participation.bordeaux-metropole.fr>) ouvert dès le premier juillet 2021 a été actualisé au fur et à mesure (mise à disposition des pièces complémentaires, annonce des réunions publiques, annonce de la clôture de concertation) pour offrir à la population la possibilité de s'informer sur le projet.

Modalités d'échange sur le projet : 4 réunions publiques

Au-delà des dossiers de concertation mis à disposition du public, quatre réunions publiques ont été organisées pour permettre au public des communes concernées par le projet de participer directement à la concertation, demander des informations complémentaires, donner un avis ou faire des suggestions.

Les réunions publiques se sont déroulées de la manière suivante :

- Le 6 septembre 2021 à Bordeaux,
- Le 7 septembre 2021 à Villenave d'Ornon,
- Le 14 septembre 2021 à Talence,
- Le 16 septembre 2021 à Bègles.

Ces réunions publiques ont permis la présentation des enjeux et objectifs du projet, des étapes de la concertation publique, des études d'insertion, de l'appréciation comparée des performances de qualité de l'offre et des impacts des différentes variantes et enfin de l'estimation des coûts prévisionnels. Elles ont été l'occasion de répondre aux interrogations du public.

La participation cumulée à ces 4 réunions a été d'environ 250 personnes.

Lors de ces réunions, le public a été invité à lire le dossier de concertation ainsi qu'à déposer sur les registres ou sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole ses observations et remarques. Ces différentes périodes d'échanges ont permis de communiquer au public les informations sur les différentes variantes, puis de recueillir ses observations sur le projet présenté.

Autres modalités de participation

Outre les réunions publiques qui ont permis de favoriser encore plus l'expression de nombreux participants et des échanges avec les porteurs de projet, des outils ont été mis à disposition du public pour qu'il puisse apporter ses contributions :

Registres papiers

Un registre de concertation a été déposé avec le dossier de concertation à partir du premier juillet 2021 :

- en mairies de : Bègles, Bordeaux, Bordeaux St Genès/Nansouty, Talence et Villenave d'Ornon ;
- au Pôle Territorial Sud de Bordeaux Métropole ;
- à la direction Tramway/SDODM/grandes infrastructures de la direction générale mobilités de Bordeaux Métropole ;

Ces pièces étaient accessibles aux jours et heures d'ouverture de leurs bureaux.

Registre en ligne

Parallèlement, le public a pu faire part de ses avis et réactions aux avis déjà déposés, sur la page du site de la participation de Bordeaux Métropole dédiée au projet.

3- BILAN DE LA CONCERTATION

ANALYSE QUANTITATIVE

Il convient de noter la bonne participation du public notamment lors des réunions publiques avec environ **250 personnes présentes**.

En outre, **2 097 avis ont été recueillis**, provenant de 1 909 participants dont 1 471 signataires d'une pétition versée au sein d'un registre papier.

Les contributions consignées sur les registres et sur le site internet de Bordeaux Métropole dans le cadre de la concertation se répartissent de la manière suivante :

- 1 contribution sur le registre de la mairie de Bègles ;
- aucune contribution sur le registre de la mairie de Bordeaux ;
- 3 contributions sur le registre de la mairie de quartier de Bordeaux - St Genès/Nansouty ;
- 3 contributions sur le registre de la mairie de Talence ;
- 32 contributions sur le registre de la mairie de Villenave d'Ornon ;
- aucune contribution sur le registre du Pôle Territorial Sud ;
- 2 contributions, dont une pétition de 1 471 personnes, sur le registre de la direction Tramway/SDODM/grandes infrastructures ;
- 586 contributions (435 avis et 151 réactions) sur le registre mis en ligne sur le site de la participation, émanant de 397 participants.

Hors la pétition exclusivement consacrée au projet de construction de la voie nouvelle des 2 Esteys et signée par 1 471 personnes, l'analyse des contributions en fonction des objectifs de la concertation met en relief les

préférences suivantes :

- 34,5 % en faveur du vélo, dont plus de la moitié explicitement en faveur du scénario RCHNS,
- 20,9 % pour optimiser et fluidifier la vitesse commerciale de la LIANES 5,
- 13,6 % en faveur de cheminements piétons plus confortables et sécuritaires,
- 7,4 % réfractaires à toute proposition d'aménagement,
- 7 % en faveur uniquement de la voiture,
- 7 % en faveur du maintien de l'offre de stationnement
- 6,7 % en faveur de plus de végétalisation,
- 2,9 % en faveur de la création de giratoires pour différentes raisons.

En ce qui concerne la création de la voie nouvelle des Deux Esteys, il est à noter, tout d'abord, que 83 % de l'ensemble des participants se sont exprimés sur cet aménagement particulier.

- 96,9 % d'entre eux sont défavorables (soit 1 699 personnes, dont 1 471 se sont exprimés via une pétition)
- 3,1 % (soit 55 personnes) sont favorables.

ANALYSE QUALITATIVE

Il ressort, en premier lieu, que les avis exprimés portent essentiellement sur l'attente d'une action volontariste en faveur de tel ou tel mode (pro voiture, pro vélo, pro transport en commun...).

Optimiser et fluidifier la vitesse commerciale de la LIANES 5

Parmi les contributions, certains usagers de la LIANES 5 ou, le cas échéant, de futurs usagers potentiels souhaitent l'aménagement d'un couloir propre à ce bus, parlant de « bus en site propre » tout le long du projet pour permettre à la fois d'augmenter sa vitesse commerciale et de parvenir à plus de régularité entre chaque arrêt. Il est notamment fait mention des interruptions du couloir bus sur certains linéaires avec le risque de voir le bus bloqué dans le flot de la circulation.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le fondement de la concertation de la route de Toulouse vise l'amélioration maximale du fonctionnement de la LIANES 5, sur cette partie sud de son itinéraire. A ce titre, les aménagements proposés étaient de nature à augmenter très sensiblement sa vitesse commerciale et également sa régularité entre chaque arrêt.

Le projet prévoira l'insertion de couloirs bus sur les secteurs les plus congestionnés et notamment à l'approche des carrefours.

Des dispositifs particuliers de régulation pourront être intégrés pour traiter le franchissement de sections dénuées de sites propres.

Par ailleurs, des arrêts apaisés seront mis en place, en lieu et place des arrêts en encoche pour faciliter l'insertion des bus dans la circulation et assurer un certain dégagement de la voie en aval de l'arrêt. La reconfiguration des arrêts apportera aussi plus de confort aux voyageurs.

Plus de sécurité / Plus de part pour les usagers autres que la voiture

Un grand nombre de participants a souligné un sentiment « d'insécurité » sur la route de Toulouse et notamment pour les plus vulnérables (piétons et cyclistes), compte tenu de l'absence d'infrastructures dédiées ou correctement dimensionnées. Ils ciblent des conflits d'usage entre les modes de déplacements lents (vélo, trottinettes etc.), les modes de déplacements rapides (voiture, deux-roues motorisés) et enfin les transports en commun. Il est demandé que le projet apporte la plus grande sécurisation possible du parcours cyclable, dans le prolongement des aménagements cyclables qualitatifs existants sur l'avenue des Pyrénées à Villenave d'Ornon. En outre, il est fait mention que ces aménagements existants ne sont pas assez utilisés faute de continuité jusqu'à Bordeaux. Il s'agit là de la principale raison évoquée par les non cyclistes pour expliquer leur peur de faire les trajets à vélo du sud de l'agglomération vers Bordeaux.

De surcroit, les cyclistes avancent également l'aspect particulièrement dégradé de la route de Toulouse et l'absence d'identification d'un couloir propre à cet usage malgré les marquages au sol récents.

Outre l'objectif de limiter les conflits entre piétons et cyclistes et utilisateurs de trottinettes, il est attendu des trottoirs plus confortables.

Un grand nombre de citoyens qualifie, ainsi, la situation existante de "chaotique" et réclame une part plus importante pour les modes doux (piétons et cyclistes) avec une proposition d'aménagement qui :

- Améliore sensiblement les mobilités cyclables,
- Instaure des trottoirs plus larges et conformes aux normes des personnes à mobilité réduite,
- Assure la continuité de ces cheminements doux y compris sur les carrefours par l'implantation de giratoires.

Réponse du maître d'ouvrage :

Bordeaux Métropole requalifiera l'espace public par des aménagements spécifiques (automobiles, vélos, piétons et transport en commun) permettant de garantir à chaque usager d'évoluer de manière sécurisée et confortable sur le domaine public.

Vers un cheminement cycliste plus confortable et plus sécurisé – RCHNS

Au-delà d'une demande forte pour un développement des modes doux, une part importante des contributeurs réclame un réseau cyclable plus confortable (largeur permettant de doubler et prendre un vélo cargo) et plus sécurisé notamment à l'approche et au sein des carrefours par une voie séparée des autres usages (automobiles, bus et piétons).

Enfin, les participants favorables au RCHNS envisagent la suppression intégrale du stationnement longitudinal pour permettre la mise en place d'un axe continu tout le long de la route de Toulouse.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les études complémentaires (versées dans le dossier de concertation début septembre 2021) présentaient une solution avec des pistes spécifiques à Haut Niveau de Service pour les vélos afin que les cyclistes disposent d'une infrastructure confortable, sécurisée et continue. Le projet pourra répondre à cet objectif sans exclusivité. L'ambition pour les autres modes sera tout aussi importante. Notamment, le RCHNS pourra être amené à être constitué de couloirs bus. De même, le bon dimensionnement et la qualité des trottoirs seront intangibles. La quantité et la qualité de l'offre de stationnement seront également assurées.

Dans le cadre de l'insertion des giratoires, visant à fluidifier la circulation, il sera étudié la possibilité d'assurer la continuité et la sécurité des cycles par une piste indépendante.

Végétalisation

Certains participants précisent que la végétalisation de cette route est essentielle pour réduire au maximum les îlots de chaleur insupportables pour les habitants. De plus, ils considèrent que la plantation d'arbres assurerait un cheminement piéton nettement plus agréable, valorisant ainsi l'espace public, les commerces et bureaux existants.

Réponse du maître d'ouvrage :

Dans le cadre des études détaillées, Bordeaux Métropole cherchera à intégrer la végétalisation des espaces publics

- par des parterres arbustifs pour matérialiser une séparation entre piétons et cyclistes,
- par des plantations d'arbres le long du stationnement longitudinal,
- par des espaces de détente verdoyants sur les parties les plus confortables.

Maintien de l'offre de stationnement

Au-delà de la nécessité de requalifier la route de Toulouse, des riverains et plus particulièrement des personnes âgées s'inquiètent d'éventuelles disparitions de places de stationnement proches de leurs domiciles. De plus, les commerçants évoquent les risques que la suppression de ces places représenterait pour la viabilité de leurs commerces.

Réponse du maître d'ouvrage :

Dans le cadre du périmètre de prise en considération instauré par la délibération n°2021166 du 18 mars 2021, une veille foncière est assurée pour permettre l'acquisition d'emprises jouxtant la route de Toulouse et être ainsi en mesure de restituer des poches de stationnement au droit des sections qui seraient touchées par des réductions d'offre le long de la voirie.

Pour chaque section, les travaux d'aménagement de l'axe ne démarreront pas avant que Bordeaux Métropole ne soit propriétaire des emprises qui accueilleront ces poches de substitution. Pour chaque section, il sera même attendu la réalisation de ces parkings.

En outre, des espaces dédiés aux aires de manutention seront réalisés dans le cadre des études détaillées.

Mise à sens unique

Lors des réunions publiques et au travers de quelques contributions (moins de 5 %), certaines personnes souhaitent que soit étudiée la mise à sens unique de la route de Toulouse pour diminuer le trafic automobile et améliorer le cadre de vie des riverains, dont, en particulier, la qualité de l'air.

Réponse du maître d'ouvrage :

Durant la concertation, Bordeaux Métropole a versé une pièce complémentaire donnant une représentation des résultats d'une modélisation trafic de différents scénarios de mise à sens unique. L'étude montre une dégradation marquée des conditions de circulation au niveau du réseau viaire secondaire, parfois très inadapté pour un tel trafic.

Le projet d'aménagement de la Route de Toulouse sera donc mené en maintenant la circulation automobile à double sens sur l'ensemble de l'itinéraire.

Elargissement du périmètre d'étude de la route de Toulouse

Au sud, il est demandé d'étendre le périmètre jusqu'au pont de la Maye pour assurer la jonction avec les aménagements neufs réalisés au cours des travaux d'extension de la ligne C du tramway.

Au nord, il est demandé d'englober la barrière des Boulevards et d'entrevoir la possibilité de mettre en place une trémie pour garantir le franchissement des boulevards.

Réponse du maître d'ouvrage :

Pour la partie sud (de la Rue Alexis Labro à la Rue Aurélie Ducros), la ZAC route de Toulouse englobe ce segment et le prend bien en compte. Une attention particulière sera portée sur la continuité et la bonne cohérence de ces deux projets distincts.

Pour la partie nord (barrière de Toulouse), la ceinture des Boulevards fait actuellement l'objet d'une étude et d'une concertation. Là aussi, la cohérence entre les aménagements sera recherchée.

Une majorité d'avis contre le barreau des Deux Esteys

Un grand nombre de participants et tout particulièrement 1 471 signataires d'une pétition, pour la plupart résidents du quartier Terre Sud-Bel Air, ont manifesté leur mécontentement face à la perspective de la création de la voie nouvelle des Deux Esteys. Les désagréments redoutés sont de différentes natures :

- une accentuation du trafic et des pollutions engendrées,
- une congestion à terme des rues au sein du quartier,
- plus de stationnement intempestif et anarchique,
- plus de nuisances sonores au sein du quartier,
- des risques plus élevés pour les élèves du Lycée Vaclav Havel et pour les personnes âgées de la Résidence Senior Danaé,
- moins de quiétude pour les promeneurs (sportifs, familles avec enfants,...).

A contrario, une part minoritaire vante les mérites qu'aurait cette voie. Selon ces contributeurs, elle permettrait de :

- désengorger la partie basse de la route de Toulouse côté Villenave d'Ornon,
- sortir du quartier Terre Sud avec un impact minimum d'un point de vue environnemental,
- pallier l'absence de desserte inter-quartier au sein de Terre Sud / Bel Air,
- prévenir la saturation de la route de Toulouse, dans le cadre de la ZAC, et la densification urbaine qui va en découler,
- éviter la stagnation des véhicules devant l'entrée du lycée durant les heures de pointe,
- diffuser la circulation pour amoindrir les congestions sur la route de Toulouse,
- mettre en place un itinéraire bis pour sortir des rives d'Arcins sans passer par la rue G. Clémenceau et le Pont de la maye.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les études déjà réalisées par Bordeaux Métropole montrent que la création de ce barreau n'assurerait que de la desserte locale et n'aurait qu'un effet extrêmement faible de délestage de la route de Toulouse.

La construction de ce nouveau barreau impliquerait la consommation d'espaces naturels et pourrait donc avoir une incidence sur la biodiversité existante, notamment du fait de la proximité du parc de Mussonville.

Au regard de la forte mobilisation du public en défaveur de cet élément de la concertation et au vu d'une balance avantages/coût globaux faible, il est proposé que le maître d'ouvrage renonce à poursuivre le projet de création de la voie nouvelle des Deux Esteys.

AVIS des Associations :

Au travers des différentes contributions, on peut relever les interventions détaillées des associations suivantes :

- VéloCité** (association de promotion et de défense de l'usage du vélo au quotidien dans l'agglomération Bordelaise)

Cette association est dans l'ensemble satisfaite de la concertation sur la route de Toulouse. Elle aurait souhaité un périmètre plus élargi de l'étude et notamment sur la partie sud.

Par ailleurs, les éléments indispensables à prendre en compte pour cette association sont :

- Un besoin de continuité cyclable complète sur la route de Toulouse,
- Une amélioration du parcours cyclable depuis les parties déjà aménagées (avenue des Pyrénées),
- Un besoin de végétalisation pour une rue plus agréable,
- Une nécessité de limiter la mixité vélo-bus au strict nécessaire,
- Un approfondissement de l'hypothèse d'une mise à sens unique partielle.
- Enfin, elle fait état de deux éléments réglementaires en vigueur à savoir :
 - L'article L228-2 du code de l'Environnement qui précise les prescriptions de
 - matérialisation d'itinéraires cyclables à l'occasion de rénovation de voies urbaines,
 - L'article 61 La loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) qui modifie les dispositions relatives à l'obligation d'aménagement d'itinéraires cyclables à l'occasion des rénovations de voies.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet visera la mise en service d'une infrastructure cyclable conforme aux standards définis pour le réseau ReVE (Réseau Vélo Express). Pour concilier les différents objectifs assignés au projet et maximiser les reports modaux sur certains tronçons l'aménagement cyclable pourra être constitué d'un couloir partagé avec les bus. En dehors de ces tronçons particuliers, les cyclistes bénéficieront d'un aménagement totalement dédié.

Pour mémoire, les autres items ont été développés précédemment.

C.A.U.D.E.R.E.S. (Comité d'Accompagnement de l'Urbanisme de Défense de l'Environnement et de l'Espect de la Sécurité)

Il est essentiel pour cette association que soit étudié la mise en sens unique de la Route de Toulouse pour une circulation plus fluide et une amélioration du cadre de vie des riverains.

Elle demande également les aménagements suivants :

- une voie de bus avec circulation vélo sur l'axe Villenave d'Ornon /Bordeaux,
- une piste cyclable continue sur l'axe Bordeaux/ Villenave d'Ornon,
- la création de parkings de proximité sur les dernières friches existantes,
- la sécurisation des principaux passages piétons avec plateaux surélevés afin de
- ralentir les véhicules,
- la matérialisation au sol par plots de béton, de l'interdiction de sortie des clients du restaurant du Mac Donalds vers Villenave d'Ornon.

Enfin et concernant le projet de la voie nouvelle des Deux Esteys, cette association pense qu'elle engendrera de nouveaux trafics automobiles à proximité immédiate d'ensembles naturels de qualité, à savoir le parc de Mussonville et le cours d'eau de l'Estey, réservoirs de biodiversité. Ce projet s'inscrirait alors en contradiction avec les recommandations écologiques actuelles visant à protéger ces zones sensibles.

Réponse du maître d'ouvrage :

Durant la concertation Bordeaux Métropole a versé une pièce complémentaire précisant une modélisation trafic avec une analyse de l'impact sur les voies adjacentes de mise à sens unique de la route de Toulouse. L'étude montre une dégradation marquée des conditions de circulation au niveau du réseau viaire secondaire, parfois très inadapté pour un tel trafic sur les communes mitoyennes bordant la route de Toulouse.

Par ailleurs les études détaillées approfondiront la question des entrées et sorties de chaque riverain et également des commerçants.

Pour mémoire, les autres items ont été développés précédemment.

Vivre & Oser Villenave (association citoyenne pour la défense des Villenavais)

Cette association précise que cette concertation ne doit pas être créatrice d'oppositions parcellaires et particulières stériles, entre piétons, cyclistes, automobilistes, usagers des transports en commun, commerces et activités économiques, chacun pouvant s'estimer responsable de la situation. Pour elle, la collectivité doit proposer un cadre politique dûment planifié.

En outre, elle regrette que certaines opacités entretiennent des confusions préjudiciables à l'économie générale du projet. En dehors du titre réducteur aménagement et non « requalification », elle déplore que le secteur Lycée Vaclav Havel-Aristide Briand (à peine 450 mètres) ait été exclu de la concertation. Et enfin, elle désapprouve qu'apparaisse le barreau des Deux Esteys et que le conseil municipal de Villenave d'Ornon (28 septembre 2021) ait rajouté « le projet Robert Picqué ».

Réponse du maître d'Ouvrage :

Pour mémoire, ces items ont été développés précédemment.

Par ailleurs, la prise en compte du « projet Robert Picqué » se limite à une intégration de poches de stationnement de compensation au sein de cette opération pour pallier la suppression du stationnement longitudinal de la route de Toulouse.

Groupe Scientifique en Rébellion

Ce groupe s'interroge en premier lieu sur le lien entre le barreau des Deux Esteys et la route de Toulouse. Il ne s'exprime pas sur la route de Toulouse mais affirme sa désapprobation concernant la création du barreau de Deux Esteys. A ce sujet, il avance une continuité d'un processus d'artificialisation et d'augmentation inexorable de la population (Métropole millionnaire) qui amène à créer ce nouveau barreau routier. De plus, il avance une augmentation de la bétonisation accroissant le phénomène d'ilots de chaleur subi chaque été. De par tous ces éléments, il s'interroge sur la pertinence de cette opération.

Réponse du maître d'Ouvrage :

Pour mémoire, ces items ont été développés précédemment.

Terre Sud / Bel Air (à l'origine de pétition de 1 471 personnes)

L'association de riverains Terre Sud / Bel Air précise que cette concertation a suscité une vive opposition. A cet effet, une pétition a été mise en ligne <https://www.petitionenligne.fr> « non au massacre du delta vert (parc de Mussonville) pour créer une route à double sens » et a recueilli, au 19 octobre 2021, 1 410 signatures en ligne et 61 en version papier.

Elle rejette le projet de voie nouvelle notamment pour les motifs suivants :

- la destruction d'un écosystème riche et indispensable,
- davantage de trafic et de pollution dans le quartier Terre Sud - Bel Air,
 - davantage de bouchons et de saturation au sein des rues de leur quartier,
 - l'invasion supplémentaire de véhicules en stationnement voulant déposer des personnes qui ne sont pas du quartier pour pouvoir prendre le tram ou se rendre au Parc de Mussonville,
 - des nuisances causées aux habitations voisines,
- des risques d'accidents notamment pour les élèves du Lycée Vaclav Havel et les personnes âgées de la Résidence séniors Danaé,
- la fin de la tranquillité des joggers, des cyclistes et des familles qui empruntent actuellement cet accès notamment pour emmener les enfants à l'école.

Réponse du maître d'Ouvrage :

Pour mémoire, cet item a été développé précédemment.

AVIS des Villes

Ville de Bègles – Motion Conseil Municipal du 06/07/21 et lettre au sein du registre papier :

Le Conseil Municipal :

- Donne un avis favorable à tout aménagement de couloirs pour le bus et de voies cyclables, et plus particulièrement au RCHNS pour une circulation apaisée, sécurisée et un meilleur partage de la route de Toulouse,
- Estime que le projet d'aménagement doit intégrer la route de Toulouse dans sa globalité,
- S'oppose fermement à tout projet de création d'une voirie débouchant devant le lycée Vaclav Havel et traversant le parc de Mussonville, la zone humide du Delta Vert qui joue un rôle clé en matière de sauvegarde de la biodiversité à l'échelle de l'agglomération bordelaise.

Réponse du maître d'Ouvrage :

Les différents points soulevés par la ville de Bègles ont fait l'objet d'un traitement dans les pages précédentes.

Ainsi :

- Il est bien prévu que les aménagements cyclables soient réalisés au standard RCHNS
- L'aménagement de la route de Toulouse sur la section objet de la présente concertation sera conçu en cohérence avec les traitements qui seraient menées dans le cadre de la ZAC
- Il est proposé que la voie nouvelle des 2 Esteys ne sera pas construite

Ville de Bordeaux sur le site de la participation en ligne et au sein du registre papier

La ville de Bordeaux souhaite que la route de Toulouse s'inscrive en totale cohérence avec son plan global « climat » et soutient donc le scenario d'aménagement comprenant un RCHNS (Réseau Cyclable à Haut Niveau de Service).

La ville de Bordeaux souhaite que l'approfondissement de ce scenario dans le cadre des études à venir intègre une mutabilité des aménagements pour que la route de Toulouse puisse être, lorsque les conditions seront réunies, mise à sens unique, et ainsi favoriser à la fois le fonctionnement en site propre des bus et des aménagements cyclables dédiés et sécurisés.

Elle demande enfin que la LIANES 5 soit plus efficace en fréquence afin de favoriser le report modal vers le bus et limiter ainsi au maximum le report du trafic voiture vers des rues non adaptées.

Concernant la création du barreau des Deux Esteys, la ville de Bordeaux craint que cette voirie ne désengorge pas la route de Toulouse.

Les études prouvent au contraire que la création de routes pour la circulation automobile a pour effet d'augmenter le nombre d'automobilistes. Par conséquent, elle ne soutient pas la création de ce barreau routier, situé le long du parc de Mussonville, poumon vert de l'agglomération bordelaise, au sein d'une zone humide qui joue un rôle clé en matière de biodiversité à l'échelle de Bordeaux Métropole. Pour la Ville de Bordeaux, ce parc doit rester un lieu accessible à tous, apaisé et un sanctuaire de biodiversité.

Réponse du maître d'Ouvrage :

L'aménagement envisagé vise bien à accélérer les reports modaux et donc la baisse des émissions de CO₂. Une attention particulière sera accordée à la maîtrise des émissions grises en phase de construction que ce soit dans le choix des techniques, des matériaux et des origines des intrants.

La question du niveau d'offre de la LIANES sera examinée dans le cadre de la gestion de la Délégation de Service Public de transport. Il sera visé une fréquentation bien supérieure à celle constatée aujourd'hui.

Il est proposé que la voie nouvelle des 2 Esteys ne soit pas construite.

Ville de Talence par lettre versée dans le registre papier :

La Ville de Talence émet un avis globalement favorable aux nouveaux aménagements proposés dans le dossier mais demande instamment que les points suivants soient pris en compte :

- Le maintien, a minima, dans le projet de l'offre de stationnement existant, condition du dynamisme d'une vie sociale et économique le long de cet axe. Cette voie qui ne devrait pas se limiter à être un axe de passage réservé essentiellement aux déplacements. Des compensations devront donc être trouvées dans un rayon très faible à chaque suppression de place de stationnement ;
- Le maintien du giratoire au droit de la rue Robespierre et la mise en œuvre de l'expérimentation d'un rond-point de petite taille au droit de la rue F. Sévène ;
- Le maintien du tourne-à-gauche sur la rue de Suzon et d'une façon générale de tous les tourne-à-gauche sur son territoire (y compris en termes de linéaire de file de stockage) ;
- Le maintien de la « bretelle d'accès » au droit de la rue de Cauderès permettant un tourne-à-droite facilité sur la route de Toulouse.

Dans les sections où l'ensemble des modes ne pourrait cohabiter (notamment les tronçons les plus étroits), et à la condition que la compensation du stationnement soit effective, la Ville de Talence se positionne pour la priorité donnée à l'usage des transports en commun sur le vélo (RCHNS). En revanche, dès que cela est

possible et compatible avec les sites propres bus, la Ville de Talence privilégie les scénarios en faveur de l'aménagement de pistes cyclables plutôt que de bandes cyclables.

La Ville de Talence exprime également son opposition totale quant à la mise en sens unique de la route de Toulouse (et d'une façon générale à toute modification de sens circulation sur l'axe ou les rues adjacentes pour son territoire). Toute évolution aurait inévitablement pour conséquence un délestage sur des voiries communales non calibrées pour recevoir le flux de véhicules du sens inverse, comme la Rue Bourgès par exemple.

Enfin, selon elle, il serait opportun d'étudier l'installation d'une trémie sur les boulevards afin de pouvoir augmenter le temps de passage au vert des feux pour les véhicules venant de la route de Toulouse et du cours de la Somme, de fluidifier la circulation et d'apaiser ainsi les déplacements des cyclistes, des bus et des voitures sur la barrière.

Concernant le débat sur la création de la voie nouvelle dans le quartier des Deux Esteys, quoique se disant non concernée directement, la Ville de Talence considère que les aménagements proposés doivent concilier la juste nécessité à la fois de desservir des zones d'habitation et de services qui s'inscrivent dans le développement urbain du secteur, au sein du quartier Terre Sud et de la ZAC route de Toulouse, mais aussi de préserver l'environnement.

Réponse du maître d'Ouvrage :

Comme indiqué plus haut, dans le cadre du périmètre de prise en considération instauré par la délibération n°2021-166 du 18 mars 2021, une veille foncière est assurée pour permettre l'acquisition d'emprises jouxtant la route de Toulouse et être ainsi en mesure de restituer des poches de stationnement au droit des sections qui seraient touchées par des réductions d'offre le long de la voirie.

Pour chaque section, les travaux d'aménagement de l'axe ne démarreront pas avant que Bordeaux Métropole ne soit propriétaire des emprises qui accueilleront ces poches de substitution. Pour les sections les plus sensibles, il sera même attendu la réalisation de ces parkings.

En outre, des espaces dédiés aux aires de manutention seront réalisés dans le cadre des études détaillées. Le giratoire de Robespierre construit prochainement sera bien conservé. De même, un giratoire de petite dimension sera bien expérimenté à l'intersection avec la rue Sévène. Tous les accès en tourne à gauche seront maintenus et une voie de stockage pour les véhicules en attente de tourner à gauche, sera conservée au carrefour de la rue Suzon.

Le projet est mené avec pour objectif de garantir un haut niveau de performance de la LIANES 5. Pour cette raison, le RCHNS pourra prendre la forme de couloirs bus partagés. Dès que possible, les cyclistes disposeront de voies dédiées. Des solutions techniques seront recherchées (par exemple : dispositifs de régulation en amont de la section considérée) pour que les enjeux incontournables de continuité des aménagements cyclables soient compatibles avec un évitement de la congestion par les bus.

La route de Toulouse sera maintenue à double sens.

La question de la trémie sur les boulevards pourra être abordée dans le bilan qui sera tirée de la concertation consacrée à l'évolution des boulevards.

Ville de Villenave d'Ornon par délibération du Conseil Municipal en date 28/09/21 Le Conseil

Municipal décide :

- D'émettre un avis favorable aux propositions privilégiant la performance de la desserte en bus sur les scénarios d'aménagement de la route de Toulouse, sur la portion de son territoire.
- De donner un avis favorable aux aménagements de type Réseau Cyclable à Haut Niveau de Service (RCHNS) sous réserve préalable :
 - o De garantir la continuité de ces voies sur l'ensemble du tracé, pour la sécurité des usagers,
 - o De maintenir le stationnement longitudinal ou, à défaut, de mettre en place des poches de stationnement compensant la suppression du stationnement longitudinal, afin de garantir le maintien d'activités économiques de proximité (commerces notamment) et, de fait, le maintien d'une vie sociale et de quartier tout au long de l'axe de circulation.
- D'exprimer son souhait d'intégrer le projet Robert Picqué à la requalification de la route de Toulouse.

- D'émettre un avis favorable à la création de la voie nouvelle des Deux Esteys. La Ville appuie sa position, exprimée avec constance depuis dix ans, sur l'ensemble des études abordant le sujet des déplacements sur la route de Toulouse.

Réponse du maître d'Ouvrage :

Le projet sera bien poursuivi avec des ambitions fortes pour les transports en commun.

Les aménagements cyclables de type RCHNS seront bien continus. C'est la condition incontournable pour que l'itinéraire soit intégré dans le ReVE et soit réellement utilisé massivement.

Comme indiqué plus haut, dans le cadre du périmètre de prise en considération instauré par la délibération n°2021-166 du 18 mars 2021, une veille foncière est assurée pour permettre l'acquisition d'emprises jouxtant la route de Toulouse et être ainsi en mesure de restituer des poches de stationnement au droit des sections qui seraient touchées par des réductions d'offre le long de la voirie.

Pour chaque section, les travaux d'aménagement de l'axe ne démarreront avant que Bordeaux Métropole soit propriétaire des emprises qui accueilleront ces poches de substitution. Pour les sections les plus sensibles, il sera même attendu la réalisation de ces parkings.

En outre, des espaces dédiés aux aires de manutention seront réalisés dans le cadre des études détaillées.

Le projet sera conduit avec le souci d'une grande cohérence avec l'opération de conversion des emprises de l'hôpital Robert Picqué.

Les études déjà réalisées par Bordeaux Métropole montrent que la création de la voie nouvelle des Deux Esteys n'assurerait que de la desserte locale et n'aurait qu'un effet extrêmement faible de délestage de la route de Toulouse.

La construction de cette voie nouvelle impliquerait la consommation d'espaces naturels et pourrait donc avoir une incidence sur la biodiversité existante, notamment du fait de la proximité du parc de Mussonville.

Au regard de la forte mobilisation du public en défaveur de cet élément de la concertation et au vu d'une balance avantages/coût globaux faible, il est proposé que le maître d'ouvrage renonce à poursuivre le projet de création de la voie nouvelle des Deux Esteys.

ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Au travers de la concertation, la population a pu exprimer de nombreux avis, ce qui a permis à Bordeaux Métropole de mieux comprendre les attentes, d'en tenir compte pour optimiser les aménagements proposés, et d'en tirer les enseignements suivants pour la suite du projet :

- La concertation a fait l'objet d'une bonne participation du public, traduisant le réel intérêt porté au projet. Une majorité des avis s'est exprimée en faveur du transport en commun et des modes actifs (piétons / cycles).
- Le public a exprimé une forte attente pour la sécurité des déplacements et en particulier des modes actifs notamment au regard de la situation existante (simple marquage sur chaussée).

Une attention particulière sera apportée sur les aménagements du projet vis-à-vis :

- o Du maintien de l'offre de stationnement existante, le cas échéant, aux moyens de poches réparties le long de l'itinéraire,
- o De la mise en place d'aires de manutention à proximité des commerces, du développement de végétalisation des espaces publics, notamment par la plantation d'arbres.

4- DEFINITION DES CARACTERISTIQUES ET DES PRINCIPES D'INSERTION DU PROJET

Au regard des apports de la concertation et des objectifs du projet, il est proposé de définir les caractéristiques essentielles du projet « Aménagement de la route de Toulouse en faveur des modes actifs et des transports en commun entre les Boulevards et la rue Alexis Labro et création d'une voie nouvelle dans le quartier des Deux Esteys à Bègles » comme suit :

Dans le but d'optimiser la circulation du transport en commun, des couloirs bus seront insérés à l'approche des carrefours et dans les sections les plus congestionnées. L'attractivité de la LIANES 5 est notamment dépendante de son temps de parcours, de la régularité de la ligne et du confort d'usage, ainsi les études détaillées intégreront le passage en station de type apaisé sur l'ensemble de la route de Toulouse facilitant la progression du bus dans la mesure où chaque arrêt du bus créera un couloir bus virtuel dont les voyageurs pourront profiter au redémarrage. Les stations seront aménagées afin de garantir le confort et le service et ainsi leur attrait. Leur nombre pourra être revu pour garantir une bonne vitesse de progression sans obérer le niveau de desserte du quartier. Des dispositifs spécifiques de régulation seront recherchés pour garantir le bon franchissement de la zone actuellement régulièrement congestionnée sur laquelle les objectifs de continuité d'aménagement cyclable empêchent la matérialisation de couloirs bus.

De même, plusieurs carrefours seront aménagés en giratoire pour plus de fluidité générale. En approche de ces carrefours, il sera recherché une configuration permettant une continuité de l'itinéraire deux roues et une insertion prioritaire du bus notamment en entrée des tronçons en voie banalisée.

Ainsi, il peut être visé pour la Lianes 5, un objectif de gain de temps de parcours de 8 à 9 minutes en heure de pointe. La durée du transport se limiterait alors à 11 minutes, contre 20 minutes en moyenne aujourd'hui à l'heure de pointe. L'aménagement permettra, en outre, de mieux absorber les situations exceptionnelles, telles que celles consécutives à des accidents sur la Rocade.

Un aménagement de type RCHNS (Réseau Cyclable à Haut Niveau de Service) privilégiant des infrastructures en faveur des modes actifs sera créé sur l'ensemble du linéaire. Le confort et la sécurité des cyclistes seront assurés par une largeur confortable (au minimum de 2 m) et une disposition à mi-hauteur dans le cas d'un site propre accolé à la chaussée. La route de Toulouse pourra alors intégrer le réseau vélo express (ReVE) métropolitain. Les aménagements cyclables pourront être localement constitués de couloirs bus partagés. Le temps de trajet d'un cycliste moyen sur l'ensemble de l'itinéraire serait alors de 11 minutes. Moins de 10 minutes pour les utilisateurs de vélos à assistance électrique.

Ce projet se développant sur un long itinéraire urbain bordé d'habitations et commerces, les études détaillées veilleront à préserver le stationnement, par exemple par la création de poche de stationnement à proximité quasi-immédiate de la route de Toulouse. Le cas échéant, sur certains tronçons, la réalisation des aménagements sera suspendue à la restitution de l'offre de stationnement supprimé par l'aménagement de l'axe.

Ces mêmes études devront également proposer des solutions techniques qui garantiront des conditions de sécurité optimales pour l'accès des riverains et autres utilisateurs de la voirie. Elles devront offrir une meilleure fluidité de la circulation, un meilleur maillage, en permettant aux voies adjacentes de se raccorder au mieux à la voie principale. La fluidité de la circulation automobile sera notamment obtenue par :

- La transformation de plusieurs carrefours à feux en carrefours giratoires,
- La poursuite de la baisse du trafic automobile du fait du report modal vers les transports en commun, la marche ou le vélo, modes rendus plus performants par l'aménagement.

Ainsi, pour les automobilistes, le temps de parcours moyen à l'heure de pointe devrait être ramené à 13 minutes (contre 15 minutes aujourd'hui) pour les trajets effectués sur l'ensemble de l'itinéraire.

Les emplacements de livraison seront restitués dans le stationnement conservé le long du projet ou dans les rues adjacentes en cas d'impossibilité.

A chaque fois que les emprises le permettront, le projet développera la végétalisation des espaces publics et plus particulièrement les plantations d'arbres.

La localisation et la longueur exacte des couloirs sera déterminée lors des études d'avant-projet. Cependant, le principe d'insertion qu'il est proposé de retenir pour le projet est le suivant, identifié par tronçon :

- Sur les tronçons situés entre les rues Labro / Blum
 - Insertion d'un couloir bus dans chaque sens et d'une piste RCHNS également dans chaque sens. Dans certaines configurations, la continuité du RCHNS est assurée par la mutualisation avec le couloir bus.
 - Le stationnement partiellement supprimé le long de l'itinéraire sera restitué dans des poches de stationnement à créer, à proximité immédiate, dans le cadre de l'opération.

- Création d'un giratoire en lieu et place du carrefour à feux – Rues A. Labro / E. Bourlaux.
- Création d'espaces verts et de plantations d'arbres dans l'alignement du stationnement.

Sur les tronçons situés entre les rues Blum/Robespierre

- Insertion d'un couloir bus sur une partie du tronçon dans un sens et d'une piste RCHNS dans chaque sens. Dans certaines configurations, la continuité du RCHNS est assurée par la mutualisation avec le couloir bus.
- Le stationnement partiellement supprimé le long de l'itinéraire est restitué dans des poches de stationnement à créer, à proximité immédiate, dans le cadre de l'opération.
- Création d'un mini-giratoire en lieu et place du carrefour à feux – Rue F. Sévène.
- Création ponctuelle d'espaces verts entre le trottoir et la piste cyclable ainsi que des plantations d'arbres dans l'alignement du stationnement.

Sur le tronçon situé entre rues Robespierre et Suzon

- Insertion d'un couloir bus dans le sens vers Bordeaux à l'intérieur duquel la continuité RCHNS est assurée
- Création d'un giratoire sur le carrefour route de Toulouse / rue de Robespierre pour permettre une bonne fluidité notamment à proximité de l'opération BAHIA
- Insertion d'une piste RCHNS dans le sens nord-sud. En approche du giratoire Robespierre, il sera recherché une configuration permettant une continuité de l'itinéraire vélo.
- La voie de tourne à gauche vers la rue de Suzon sera maintenue avec une capacité de stockage qui sera maximisée. Le stationnement totalement supprimé le long de l'itinéraire est restitué, à proximité immédiate, dans des poches de stationnement à créer dans le cadre de l'opération.

Sur le tronçon situé entre les rues Suzon / Boulevards

- Insertion d'un couloir bus dans le sens vers Bordeaux à l'intérieur duquel la continuité RCHNS est assurée
- En direction de la rocade, insertion d'une piste RCHNS. Entre les boulevards et la rue Taréguia, l'aménagement cyclable sera constitué d'une bande cyclable d'au moins 1,5 m. Au-delà, il sera constitué d'une piste d'au moins 2m de large.
- Le stationnement, totalement supprimé le long de l'itinéraire, est restitué dans des poches de stationnement à proximité immédiate, créées dans le cadre de l'opération

Enfin, en ce qui concerne la création du barreau des Deux Esteys et compte tenu de la forte désapprobation du public exprimée lors de la concertation, il est proposé de ne pas intégrer ce barreau dans la poursuite des études détaillées de l'aménagement de la route de Toulouse. En effet, le faible effet de délestage de la route de Toulouse ne justifie pas la consommation d'espaces naturels et les possibles incidences sur la biodiversité existante, notamment du fait de la proximité du parc de Mussonville. Ces derniers éléments feraient, en outre, supporter des procédures réglementaires longues et autres risques de recours fragilisant et retardant ainsi l'aménagement principal.

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

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

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

VU le Code de l'urbanisme, notamment ses articles L103-2 et suivants, et R103-1,

VU la délibération du Conseil de Bordeaux Métropole n°2016-7 du 22 janvier 2016 relative à la stratégie métropolitaine pour les mobilités,

VU la délibération du Conseil de Bordeaux Métropole n°2019-410 du 12 juillet 2019 décidant d'ouvrir une concertation publique préalable à la réalisation du projet métropolitain concernant l'aménagement de la route de Toulouse en faveur des modes actifs et des transports en commun entre les Boulevards et la rue Alexis Labro et création d'une voie nouvelle dans le quartier des Deux Esteys à Bègles,

VU la délibération du Conseil de Bordeaux Métropole n°2021-164 du 18 mars 2021 relative à l'adaptation des modalités de concertation en lien avec la crise sanitaire liée à la COVID 19,

VU la délibération du Conseil de Bordeaux Métropole n°2021-430 du 23 septembre 2021 adoptant le nouveau Schéma des mobilités,

VU l'arrêté de Bordeaux Métropole n°2021BM1385 du 11 octobre 2021 fixant la date de clôture de la concertation relative au projet métropolitain « Aménagement de la route de Toulouse en faveur des modes actifs et des transports en commun entre les Boulevards et la rue Alexis Labro et création d'une voie nouvelle dans le quartier des Deux Esteys à Bègles », le 20 octobre 2021 à 12h00,

VU les documents et études versées à la concertation et les contributions du public, mis à disposition des élus métropolitains à la direction Tramway/SDODM/grandes infrastructures de la direction générale Mobilités de Bordeaux Métropole, Immeuble Laure Gatet, 39/41 cours du Maréchal Juin à Bordeaux, aux jours et heures habituels d'ouverture,

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT QUE la concertation organisée sur le projet d'aménagement de la route de Toulouse en faveur des modes actifs et des transports en commun entre les Boulevards et la rue Alexis Labro et création d'une voie nouvelle dans le quartier des Deux Esteys à Bègles, a fait l'objet d'une bonne participation du public, lequel a été en mesure de s'exprimer notamment sur l'opportunité du projet et sur les différentes alternatives proposées au regard des études versées et des réunions publiques tenues pendant la concertation,

CONSIDERANT QUE l'analyse des contributions montre que le public est globalement favorable à l'amélioration des conditions de circulation du transport en commun et des modes actifs,

CONSIDERANT QUE le volet RCHNS (Réseau Cyclable à Haut Niveau de Service) permet de répondre aux attentes relevées dans le cadre de cette concertation,

CONSIDERANT QUE l'analyse des contributions montre que le public désapprouve largement la création de la voie des Deux Esteys, et considérant que la faiblesse de l'effet de délestage sur la route de Toulouse ne justifie pas la consommation d'espaces naturels et les possibles incidences sur la biodiversité existante,

CONSIDERANT QUE toutefois, compte tenu des préoccupations exprimées par le public lors de la concertation sur certains points particuliers, celles-ci seront prises en compte dans le cadre des études détaillées au regard des contraintes locales,

DECIDE

Article 1 : d'approuver le bilan de la concertation préalable relative à l'aménagement de la route de Toulouse en faveur des modes actifs et des transports en commun entre les Boulevards et la rue Alexis Labro et création d'une voie nouvelle dans le quartier des Deux Esteys à Bègles, tel qu'exposé dans le rapport de présentation.

Article 2 : de confirmer la poursuite du projet, en prenant en compte les enseignements issus de la concertation, et d'arrêter le projet sur la base des caractéristiques détaillées au sein du chapitre 4 et traduisant les objectifs suivants :

- Proposer des infrastructures dédiées au transport en commun (type couloirs bus en site propre) et aux modes actifs (pistes cyclables et trottoirs confortables),

- Préserver le stationnement ou à défaut disposer de poches de stationnement à proximité quasi-immédiate de la route de Toulouse,
- Intégrer des giratoires pour fluidifier la circulation et faciliter l'insertion sur la voie principale, des véhicules qui proviennent des voies sécantes,
- Développer la végétalisation et plus particulièrement les plantations d'arbres.

Article 3 : de s'engager, en réponse aux observations soulevées lors de la concertation, à porter une attention particulière lors des études détaillées :

- A la sécurité des cyclistes dans les couloirs bus, les carrefours et au sein des giratoires,
- Au maintien du stationnement, y compris les aires de manutention, et tout particulièrement à proximité des commerces,
- A la cohabitation des différents modes de déplacements (modes actifs, transport en commun et voiture) et tout particulièrement pour les plus vulnérables, pour assurer un meilleur équilibre dans le partage de l'espace public,
- Aux interfaces avec les projets connexes (ZAC de Toulousè, mutation de l'emprise Robert Piqué, Bahia, aménagement des boulevards).

Article 4 : compte tenu de la large désapprobation sur la création du barreau des Deux Esteys ainsi que des contraintes règlementaires et environnementales fortes, il est décidé de ne pas réaliser cet aménagement.

Article 5 : d'autoriser Monsieur le Président à poursuivre toutes les démarches en vue de favoriser la participation du public aux suites de l'élaboration du projet, dans le respect des caractéristiques principales définies à l'article 2 et engagements de l'article 3.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à la majorité.

Abstention : Monsieur BAGATE, Madame BONORON, Monsieur CAZABONNE, Monsieur CAZENAVE, Madame FAHMY, Monsieur GARRIGUES, Madame HELBIG, Monsieur MARI, Monsieur MORISSET, Monsieur SALLABERRY;

Contre : Monsieur ALCALA, Madame AMOUROUX, Monsieur BOBET, Madame BONNEFOY, Madame BOZDAG, Monsieur COLES, Madame DELATTRE, Monsieur DUPRAT, Monsieur FLORIAN, Madame GAUSSENS, Monsieur LABARDIN, Monsieur LAMARQUE, Madame LOUNICI, Monsieur MANGON, Monsieur MILLET, Madame MILLIER, Monsieur MORETTI, Monsieur N'JIKAM MOULIOM, Monsieur PESCINA, Monsieur POIGNONEC, Monsieur PUJOL, Monsieur RAUTUREAU, Monsieur RAYNAL, Monsieur ROBERT, Madame ROUX-LABAT, Madame SABOURET, Monsieur SUBRENAT, Monsieur TROUCHE, Madame VERSEPUY

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 25 mars 2022

<div style="border: 2px solid red; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> Le Service du Contrôle de la légalité des notes administratives de la Préfecture de la Gironde a déclaré avoir reçu ce document le : </div> <div style="background-color: #e0e0e0; border: 1px solid black; display: inline-block; padding: 2px 10px; border-radius: 5px;"> 31 MARS 2022 </div>	<p>Pour expédition conforme, la Vice-présidente,</p>  <p>Madame Andréa KISS</p>
---	--

