Préparons l'avenir

AMÉNAGEMENT DE LA LIGNE 4 DU RÉSEAU VÉLO EXPRESS ET DE LA LIGNE DE BUS EXPRESS PRESQU'ÎLE - CAMPUS

Dossier de concertation réglementaire

Participez à partir du 03 février 2025 sur
https://participation.bordeaux-metropole.fr/

@Bordeaux Métropole – Imica

BORDEAUX MÉTROPOLE

LE PROJET

Combien de temps dure le projet ?

Le projet est en cours de conception, les travaux sont prévus à l'horizon 2027.

Quels sont les objectifs du projet ?

Aménager 800 m du Réseau Vélo Express (ReVE) et de la ligne de Bus Express Presqu'île – Campus sur le Quai Carriet à Lormont pour faciliter les déplacements à vélo mais aussi améliorer la circulation des bus et le cadre de vie des habitants.

@Bordeaux Métropole – Charlotte Barbier

EN BREF

Sur quoi puis-je donner mon avis ?

Le projet proposé

La végétalisation

Les matériaux

L’éclairage

Qu’est-ce qu’un dossier de concertation ?

Le dossier de concertation permet au public de s’informer sur le projet à partir d’éléments objectifs. Il présente le projet dans son ensemble et apporte des éclairages sur les études à caractère technique, environnemental et socio-économique en cours. Il aborde l’opportunité du projet et présente plusieurs solutions alternatives, dont l’absence de projet.

Il ne s’agit pas de la présentation du projet définitif.

Ce dossier est le support de référence de la concertation préalable à partir duquel chacun peut formuler des observations ou propositions. Ainsi, il constitue le socle pour les échanges permettant d’aboutir à un projet partagé.

@Bordeaux Métropole – Charlotte Barbier

SOMMAIRE

Page 01 : le projet en bref

Page 04 : sommaire

LE PROJET

Page 05 : le « pourquoi »

Page 08 : le périmètre

Page 14 : la proposition

Page 20 : l'alternative étudiée puis abandonnée

Page 21 : les acteurs et le budget

Page 22 : le calendrier prévisionnel

LA CONCERTATION

Page 23 : son rôle dans le projet

Page 24 : les incontournables

Page 26 : comment participer ?

LES ANNEXES (*à consulter sur le site internet*)

- Délibération des modalités de la concertation
- Arrêté d'ouverture de la concertation
- Plan d'aménagement global du Quai Carriet
- Carnets de détails et coupes

LE PROJET

Le « pourquoi »

LE PROJET PRESENTÉ DANS CE DOSSIER RÉPOND À DES OBJECTIFS DÉFINIS AU REGARD DES POLITIQUES PUBLIQUES ET DES ENJEUX DU TERRITOIRE.

… POUR AMÉNAGER L'ITINÉRAIRE 4 DU RÉSEAU VÉLO EXPRESS

Afin de décongestionner le territoire métropolitain, le Schéma des mobilités adopté par le Conseil Métropolitain en septembre 2021 envisage de développer des alternatives attractives aux déplacements en voiture. Cela passe notamment par l'amélioration de la performance du réseau actuel de transports en commun et une volonté de favoriser le développement des modes actifs.

Le 3ème Plan vélo métropolitain 2021-2026 a été adopté en novembre 2021 dans le cadre du Schéma des mobilités. Il entend poursuivre le développement de la pratique du vélo, qui s'est fortement développée ces dernières années et répond, tout comme la marche, à des enjeux de réduction de la congestion et de santé publique. Cette évolution positive passe notamment par la réalisation d'un Réseau Vélo Express (ReVE).

L'itinéraire n°4 du ReVE vise à proposer un aménagement cyclable de 20,7 kilomètres reliant au sud la commune de Villenave d'Ornon à la commune de Saint-Louis-de-Montferrand au nord en passant par le pont Simone Veil et la place Stalingrad à Bordeaux. Le tracé adopté permet de desservir de nombreux pôles d'échanges multimodaux et pôles d'activités, tout en se connectant aux aménagements cyclables existant et à venir.

A Lormont sur le quai Carriet, le projet consiste en la création d'une piste cyclable bidirectionnelle sécurisée et continue.

QU'EST-CE QUE LE RÉSEAU VÉLO EXPRESS (ReVE) ?

Dans le cadre du 3e Plan vélo métropolitain voté en novembre 2021, le ReVE est un projet de 14 itinéraires (272 km) de voies express assurant une priorité aux cyclistes dans la mesure du possible. Pour cela, il doit :

- Fournir aux cyclistes des trajets rapides, lisibles, confortables, sécurisés et sans rupture de continuité grâce à des aménagements performants et adaptés
- Proposer des services associés tels que des parkings sécurisés, de l'éclairage, des aires de service vélo, ou encore une signalétique dédiée

En savoir plus sur : www.bordeaux-metropole.fr

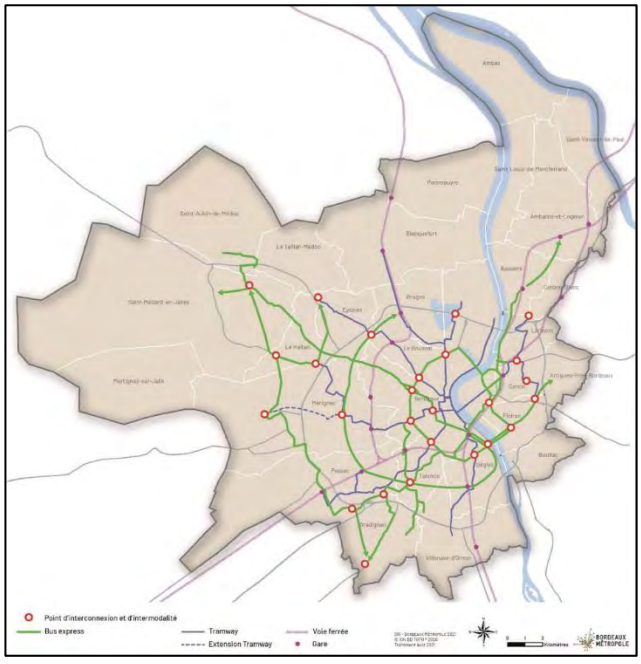
Plan du Réseau Vélo Express (ReVE) de Bordeaux Métropole

…POUR AMÉLIORER LA CIRCULATION DES TRANSPORTS EN COMMUN

Plusieurs lignes de transport en commun empruntent quotidiennement le quai Carriet, dont la ligne 31 qui deviendra à terme une ligne de Bus Express (Presqu'île - Campus).

Le tracé de cette future ligne de Bus Express prévoit une liaison entre les gares de La Gorp, Bassens, Cenon, Saint-Jean et le campus en transitant par le Quai Carriet.

A Lormont, au droit du Quai Carriet dans le sens Nord > Sud, le bus peut déjà emprunter la voie de la Capitainerie ce qui améliore son temps de parcours mais dans le sens Sud > Nord, il est bloqué par la congestion. Le projet prend donc également en compte l'amélioration de la circulation des bus et la création d'un arrêt de bus.



Plan du futur réseau de Bus Express de Bordeaux Métropole

Exemple de station apaisée de Bus Express de la Métropole

… POUR ACCOMPAGNER L'URBANISATION DU SECTEUR ET REQUALIFIER L'ENTRÉE DE VILLE DE LORMONT

L'objectif de la requalification de l'entrée de ville de Lormont est de moderniser cet axe stratégique en favorisant des modes de déplacement durables et efficaces. La création d'une piste cyclable sécurisée, d'une contre-allée réservée aux bus et aux riverains, la requalification des trottoirs et la végétalisation du terre-plein central vise à améliorer la mobilité pour tous, en réduisant la place des voitures individuelles au profit des transports collectifs et des modes actifs.

Des centaines de métropolitains habitent aux abords du Quai Carriet et le secteur est en pleine mutation. C'est également un des accès au Grand Port Maritime de Bordeaux et à toutes les entreprises situées à proximité. Les déplacements sont nombreux mais réalisés principalement en voiture car les aménagements cyclables et piétons ne sont pas assez sécurisés pour garantir des conditions agréables de circulation. Aujourd'hui, les vélos sont invités à circuler sur la contre-allée partagée avec les bus et les riverains. Les piétons disposent d'un trottoir étroit et dégradé côté habitation. Il est en partie envahi par la végétation dans la partie nord du quai Carriet.

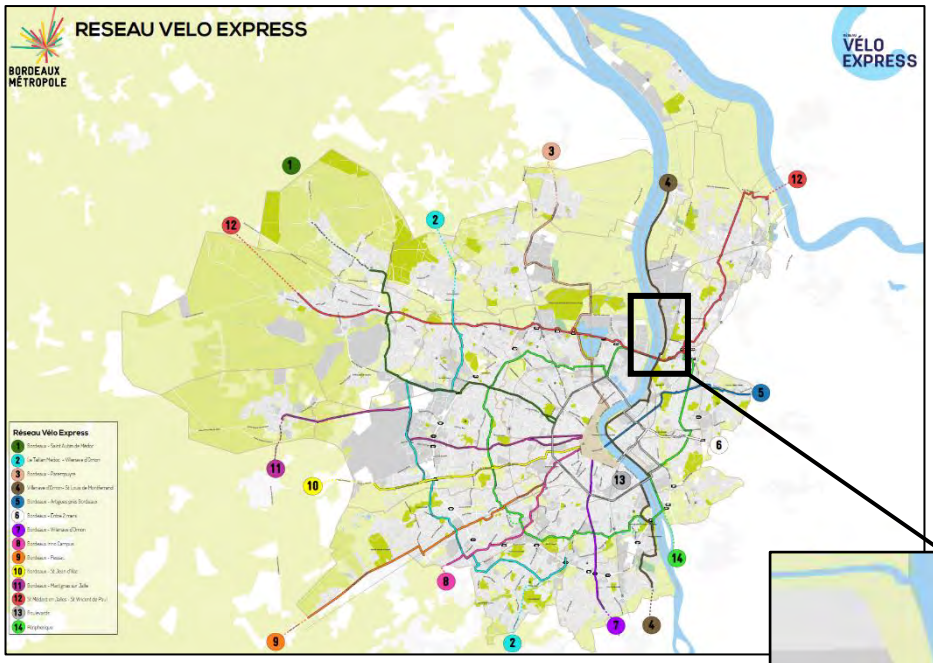
QUELLE DIFFÉRENCE ENTRE BANDE ET PISTE CYCLABLE ?

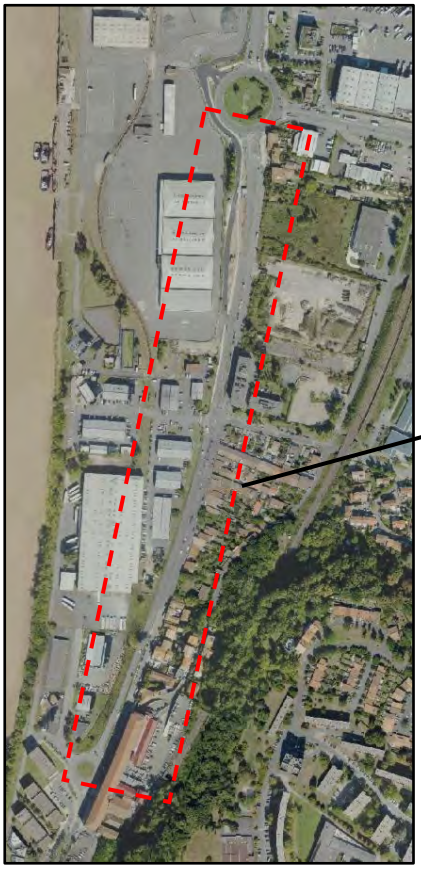
La bande cyclable est réservée aux cycles et aux engins de déplacement personnel motorisé (EDPM), elle est matérialisée sur la chaussée par un marquage blanc.

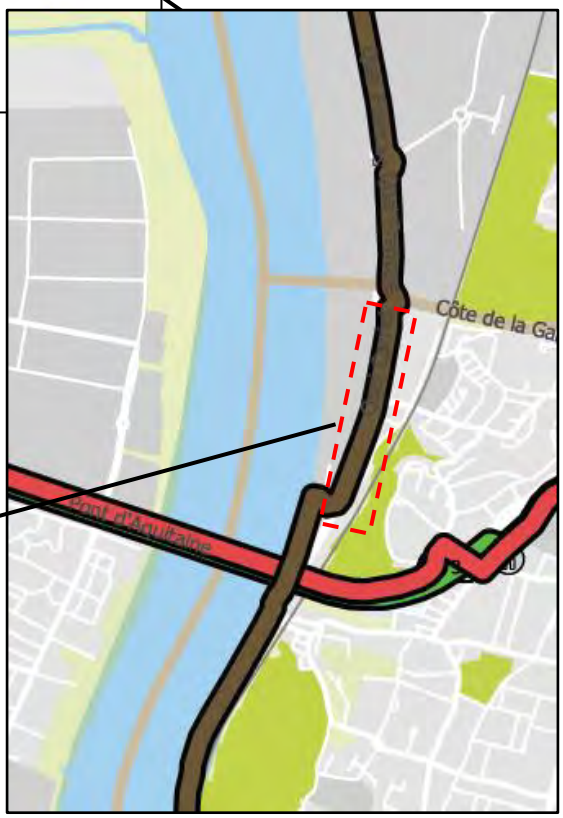
La piste cyclable est réservée aux cycles et aux EDPM. Elle est séparée de la chaussée générale et du trottoir par une bordure dont la largeur et la hauteur varie selon le contexte.

LE PROJET

Le périmètre







LE CONTEXTE : UN SECTEUR INDUSTRIEL, PORTUAIRE ET ROUTIER

MOBILITÉS ET USAGES

Le projet étudié se situe au cœur d'un réseau de mobilités déjà en place. L'objectif est de le rendre plus pratique et confortable pour les déplacements à vélo, à pied et en transport en commun.

La zone concernée par ce projet présente plusieurs contraintes :

- Une contrainte géographique : la zone est comprise entre la Garonne, les terrains portuaires, les coteaux à l'Est, et une voie ferrée également à l'Est.
- Une contrainte d'usage : on y trouve des zones d'activités industrielles avec beaucoup de camions qui circulent régulièrement, tout en étant proche d'un quartier résidentiel.

Les comptages montrent que cet axe est très fréquenté :

Sens de circulation	Voitures	Poids lourds
Nord > Sud	5527 voitures/jour	193 poids lourds/jour
Sud > Nord (sans contre allée)	6255 voitures/jour	214 poids lourds/jour
Sud > Nord (contre allée uniquement)	375 voitures/jour	48 poids lourds/jour

Cela comprend environ 110 bus et cars par jour. En 2027, la prévision est de l'ordre de 161 bus et cars par jour.

ASPECTS PAYSAGERS

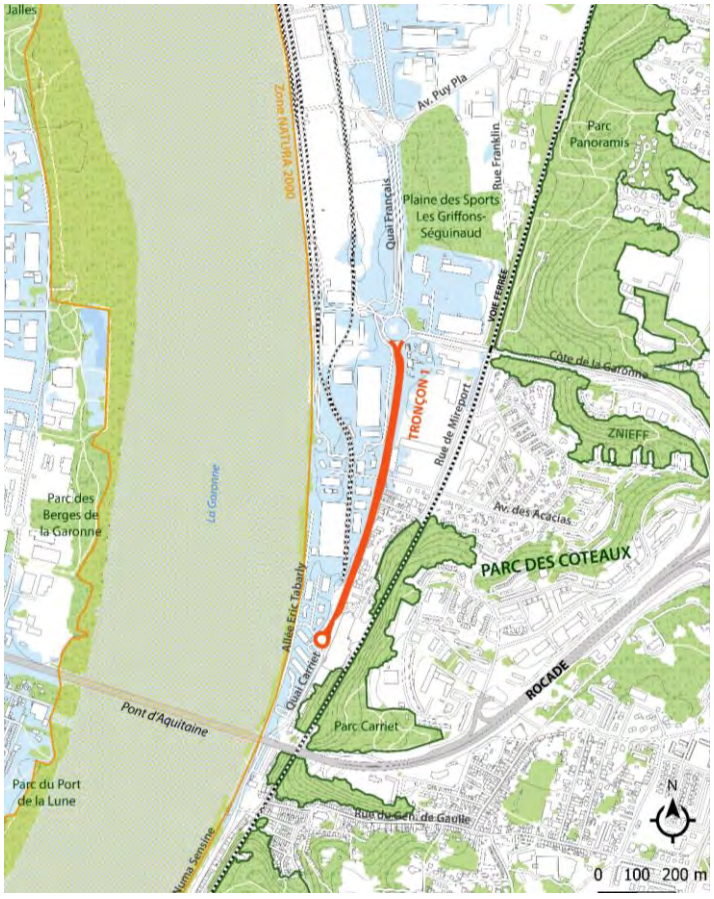
Le site du projet est situé entre deux grandes zones paysagères : les rives de la Garonne classées Natura 2000, et les coteaux avec leur réseau de parcs, classés comme Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF).

Cependant, les berges de la Garonne sont peu visibles depuis le site, car elles sont séparées par des terrains portuaires comprenant des hangars et des espaces clôturés qui limitent les ouvertures visuelles et les possibilités de traverser.

En revanche, les coteaux, situés en hauteur, sont bien visibles et marquent le paysage.

Sur le site même, les infrastructures routières ont un impact fort. Le quai Carriet, très fréquenté, et le pont d'Aquitaine, qui domine le paysage, influencent fortement l'environnement proche.

Les aménagements paysagers existants sont simples, composés principalement de friches ou d'espaces verts associés aux routes, avec des enherbements mais peu de plantations variées.

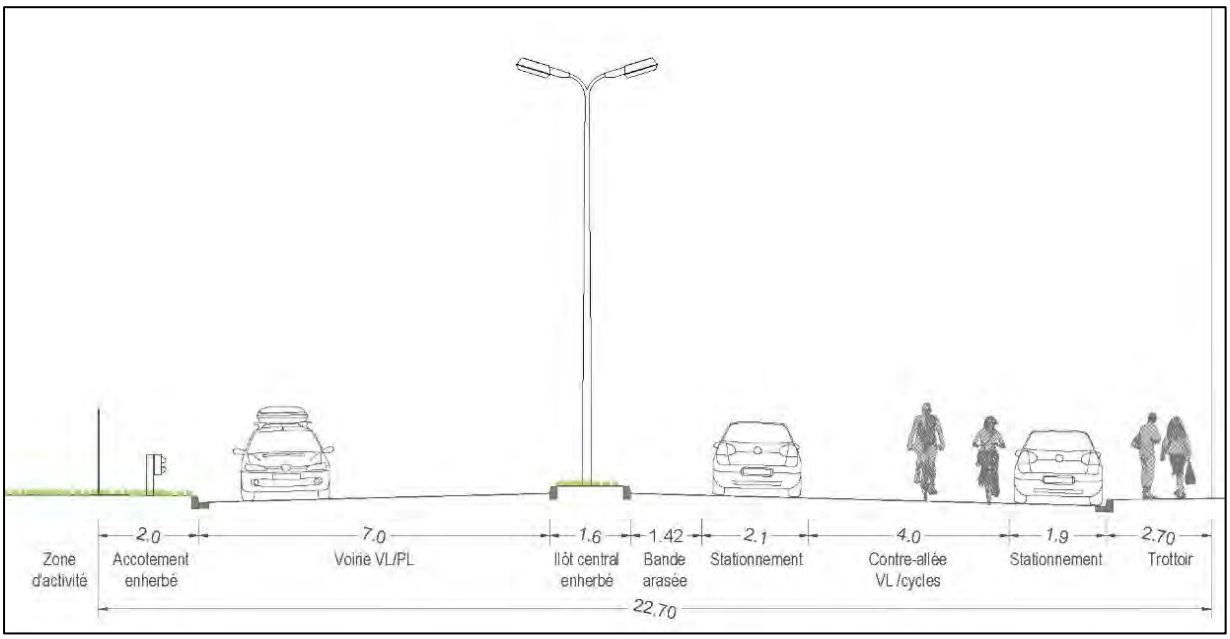


PROFIL TYPE

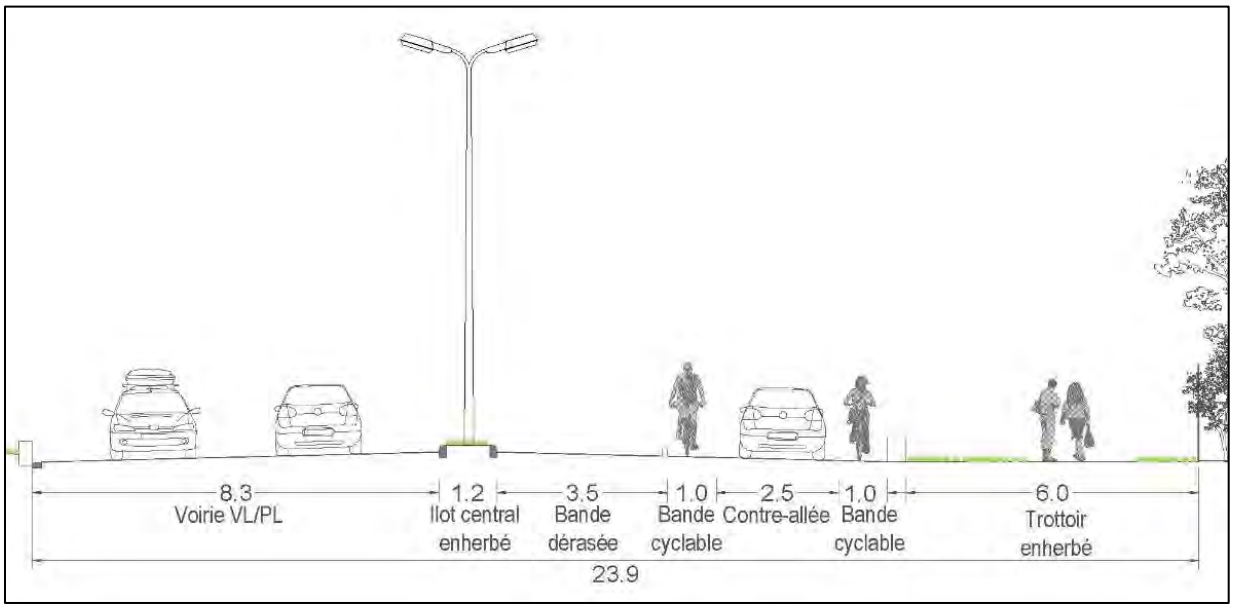
Le Quai Carriet a une configuration irrégulière, notamment à cause des ronds-points situés à chaque extrémité et de la voie de tourne-à-gauche permettant d'accéder à la rue du Fleuve.

Dans sa partie principale, la chaussée mesure entre 7 et 8,5 mètres de large et est à double sens. Une contre-allée d'une largeur de 4 à 4,5 mètres est également présente. Elle est utilisée par les cyclistes et, selon l'espace disponible, sert de stationnement automobile d'un côté ou des deux côtés.

Un îlot central végétalisé d'environ 1,5 mètre sépare la route principale de la contre-allée. Du côté Est, on trouve un trottoir, mais celui-ci est parfois endommagé ou recouvert de végétation.



Profil type du quai Carriet - Sud



Profil type du quai Carriet - Nord

ÉCLAIRAGE

Sur le quai Carriet, les candélabres se situent sur le terre-plein central qui sépare l'axe principal de la contre-allée. Leur alimentation s'effectue principalement par un réseau enterré sous le terre-plein. Il est envisagé de reprendre entièrement le réseau d'éclairage ; les candélabres étant anciens et devenus obsolètes. Les réseaux Télécom et ENEDIS seront également enfouis. L'éclairage est une compétence de la commune de Lormont et l'arbitrage sur ce sujet se fera dans un second temps, en phase d'études d'avant-projet (AVP).

STATIONNEMENT AUTOMOBILE

Sur la zone d'étude, la pression sur le stationnement est très faible et de nombreux véhicules sont garés de manière illicite sur des emplacements non matérialisés.

CE QUI EST AUSSI EN COURS DANS CE PÉRIMETRE ET AUX ALENTOURS

La requalification du quai Français - dont le démarrage des travaux est prévu au printemps 2025 - intègre l'implantation d'une piste cyclable le long de la rive Est ainsi qu'un couloir bus dédié dans chaque sens. Les premiers travaux des concessionnaires ont débuté fin 2024. La livraison est prévue début 2026. Au droit du giratoire GT, une voie de contournement pour les bus a été réalisée et mise en service début 2024.

En parallèle de ces projets et aménagements, Bordeaux Métropole a missionné sa société publique locale, la Fabrique de Bordeaux Métropole (La Fab), pour engager les études nécessaires à la définition et à la réalisation d'une opération d'aménagement urbain entre le n°123 et le n°97 du quai Carriet (« Îlot Quai Carriet »).

Des logements, des locaux d'activités et de services sont prévus en direction de nouveaux habitants et des salariés y travaillant, en respectant et en mettant en valeur les caractéristiques écologiques du site. L'opération FAB intègre la création de stationnement.

Périmètre d'étude et d'aménagement de l'ilot Quai Carriet et projets connexes

@Bordeaux Métropole – Charlotte Barbier

LE PROJET

La proposition d'aménagement

PLUSIEURS SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENTS ONT ÉTÉ ÉTUDIÉS ET L'UN D'ENTRE EUX A ÉTÉ PRIVILÉGIÉ PAR BORDEAUX METROPOLE ET LA COMMUNE DE LORMONT. IL A ÉTÉ AFFINÉ VIA UNE « ÉTUDE PRÉLIMINAIRE » QUI VOUS EST PRÉSENTÉE DANS CE DOSSIER.

Le dessin de l'aménagement a été guidé par la présence d'une contre-allée, dont la circulation est aujourd'hui déjà réglementée (riverains et bus uniquement), celle-ci étant plutôt adaptée pour l'accueil d'une circulation cycles dans les normes du ReVE.

CE QUI CHANGE :	**CE QUI NE CHANGE PAS :**
➢ Création d'une piste cyclable bidirectionnelle de 4m (3m au sud) et d'une voie mixte bus / voitures (riverains uniquement) dans la contre allée ➢ Création d'un arrêt de bus dans la contre-allée, entre la rue du Fleuve et le giratoire de la GT, en face de l'arrêt existant sur la voie de la Capitainerie ➢ Végétalisation du terre-plein central (aujourd'hui seulement enherbé) ➢ Requalification/création d'un trottoir confortable le long des habitations ➢ Suppression de la file de tourne-à-gauche existante du quai Carriet vers la rue du Fleuve, ce qui permet de mieux sécuriser cette intersection pour les vélos/piétons et de prioriser la future ligne de Bus Express dans le carrefour ➢ Diminution du nombre de places de stationnement. La place récupérée permet de créer une piste cyclable, de végétaliser et de mieux délimiter les emplacements dédiés au stationnement	➢ Côté Garonne : une voirie de 7m de large en double sens pour assurer la circulation des véhicules, des poids lourds et de certaines lignes de transport en commun ➢ Côté façade : une contre-allée accessible uniquement aux riverains et aux bus

ZOOM SUR CHAQUE MODE DE DÉPLACEMENT

Vélo

Le projet prévoit une piste cyclable bidirectionnelle de 4m au Nord de la rue du Fleuve, et de 3m au Sud.

Au Sud de la rue du Fleuve, la piste cyclable sera située à l'Ouest de la contre-allée afin d'être éloignée des accès riverains. Au nord de la rue du Fleuve, les intersections étant peu nombreuses, la piste sera côté Est afin d'être plus éloignée de la circulation.

A la jonction avec la côte de la Garonne et le quai Français, la largeur disponible pour intégrer le passage des cycles et des piétons étant trop restreinte, le trottoir et la piste existante sont transformés en voie verte de 3m de large.

Transport en commun

A l'horizon 2027, la ligne de Bus Express Presqu'île – Campus circulera sur le quai Carriet. Dans le sens Nord > Sud, un contournement du giratoire de la GT a été réalisé et la ligne 31 emprunte d'ores et déjà la voie de la Capitainerie où se situe un arrêt de bus. Le projet va permettre d'améliorer la circulation des bus dans le sens Sud > Nord (via la contre-allée) et de créer un arrêt de bus qui sera situé en face de l'actuel arrêt « Côte de la Garonne ».

Le carrefour Carriet / rue du Fleuve sera remanié afin d'être relié au poste central afin d'optimiser son fonctionnement, d'améliorer la circulation des bus et le trafic général du secteur. Le feu sera équipé d'un boitier Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs permettant de donner la phase bus de la contre-allée au plus vite. Cet aménagement permettra de retirer la phase vélo existante et de mutualiser le feu piéton/vélo. *(Cf page 17 : Zoom sur le carrefour Quai Carriet/Rue du Fleuve).*

Au niveau du giratoire de la GT, vu l'augmentation prévue de la cadence de passage du bus 31 à l'horizon 2027, il est envisagé un pré-équipement pour l'installation future d'un feu à côté du cédez-le-passage pour anticiper des potentiels blocages à cet endroit.

Piétons et accessibilité

La réfection totale du trottoir sur le quai Carriet offre un espace piéton continu, garantissant davantage de sécurité et de confort pour les riverains.

Ce trottoir accessible permet également aux personnes avec handicap ou à mobilité réduite (famille avec poussette, personne âgée) de se déplacer sans difficulté.

PLACE À LA NATURE EN VILLE

Les espaces restants entre les voies de circulation, la piste et le stationnement sont aménagés avec de la végétation. Selon la place disponible, il est prévu de regrouper des plantes et arbres de petite ou moyenne taille pour créer des petits bosquets, apportant ainsi une ambiance naturelle et accueillante au quartier.

Véhicules, accès riverains et stationnement

Le projet d'aménagement vise à améliorer la qualité de vie des riverains tout en apaisant la circulation. La contre-allée restera réservée aux riverains, garantissant un accès inchangé aux véhicules au passage Carriet ou aux maisons avec un accès depuis la contre-allée.

Au sud de la rue du Fleuve, la piste cyclable est éloignée des façades afin de limiter les interactions entre voitures et vélos, renforçant ainsi la sécurité de tous les usagers. De plus, des plateaux surélevés sont prévus au droit de la rue de Mireport et du carrefour avec la rue du Fleuve pour apaiser la circulation et permettre les changements de côté de la piste cyclable.

Le stationnement automobile :

Le projet prévoit de reconstituer 42 places de stationnement dans la contre-allée :

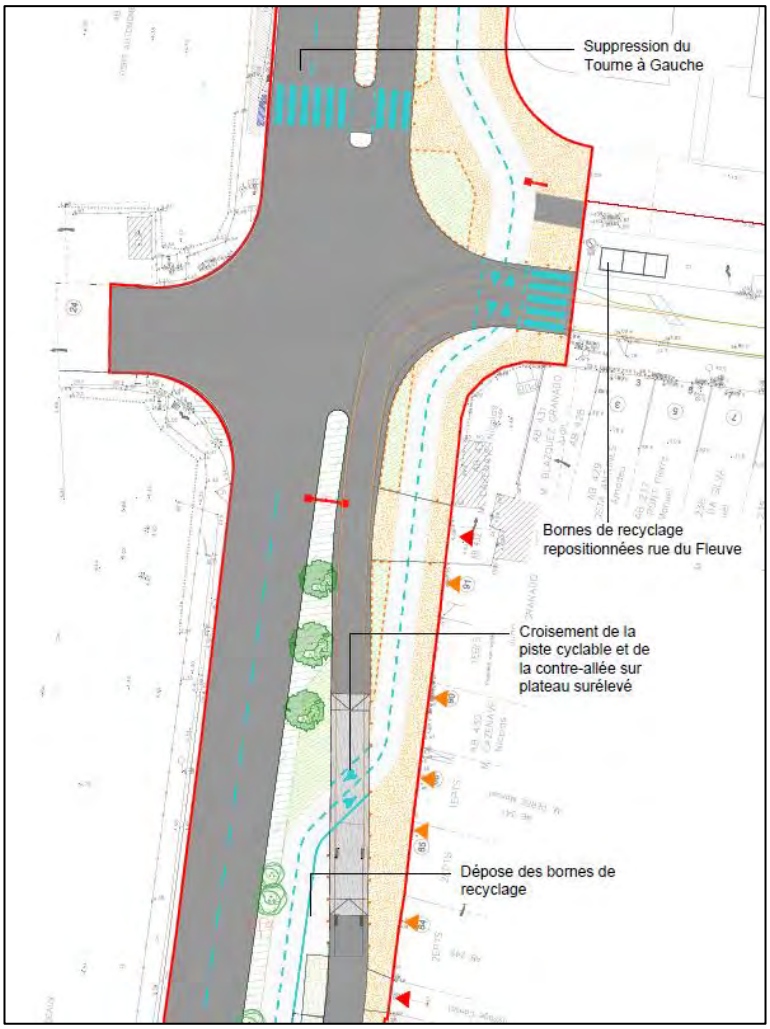
- 5 places au droit du giratoire de la GT
- 37 places entre la rue du Fleuve et la rue de Mireport

Afin de garder une offre stationnement satisfaisante, le gabarit de la piste cyclable a été réduit à 3m sur la section sud de la contre-allée.

Il est envisagé de replacer rue du Fleuve les bornes de recyclage présentes sur la contre-allée.

ZOOM SUR LE CARREFOUR QUAI CARRIET / RUE DU FLEUVE

Les plans et coupes livrés dans cette partie sont ceux connus au jour de l'ouverture de la concertation. Ils peuvent évoluer au gré des études et de la concertation. Vous pouvez les retrouver en grand format sur la page de la concertation.

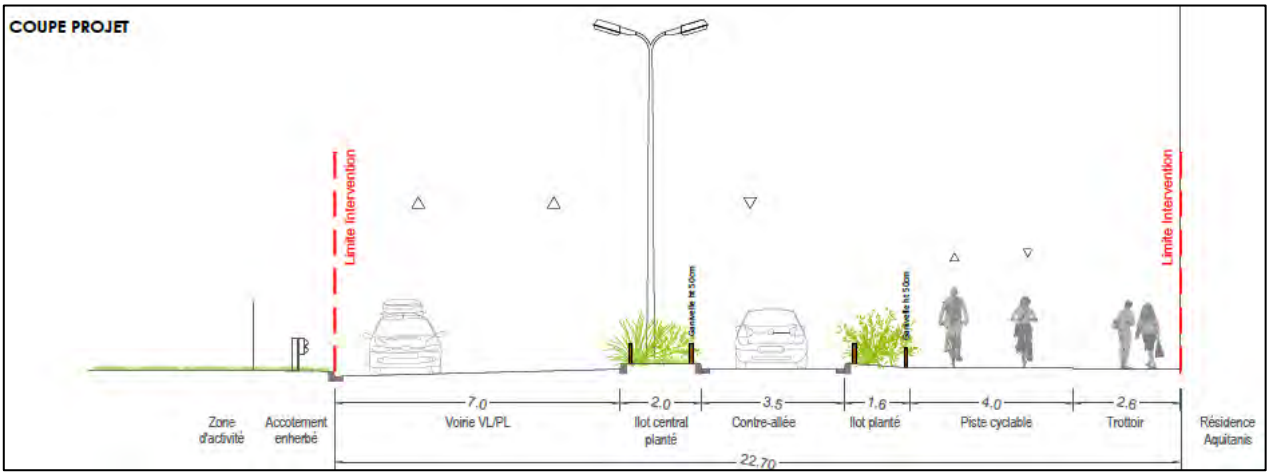


Le projet prévoit une piste cyclable bidirectionnelle de 4 mètres de large au nord de la rue du Fleuve, et de 3 mètres au sud. La voie mixte, réservée aux bus et aux voitures des riverains, est conservée dans la contre-allée. Le terre-plein central, actuellement enherbé, est végétalisé.

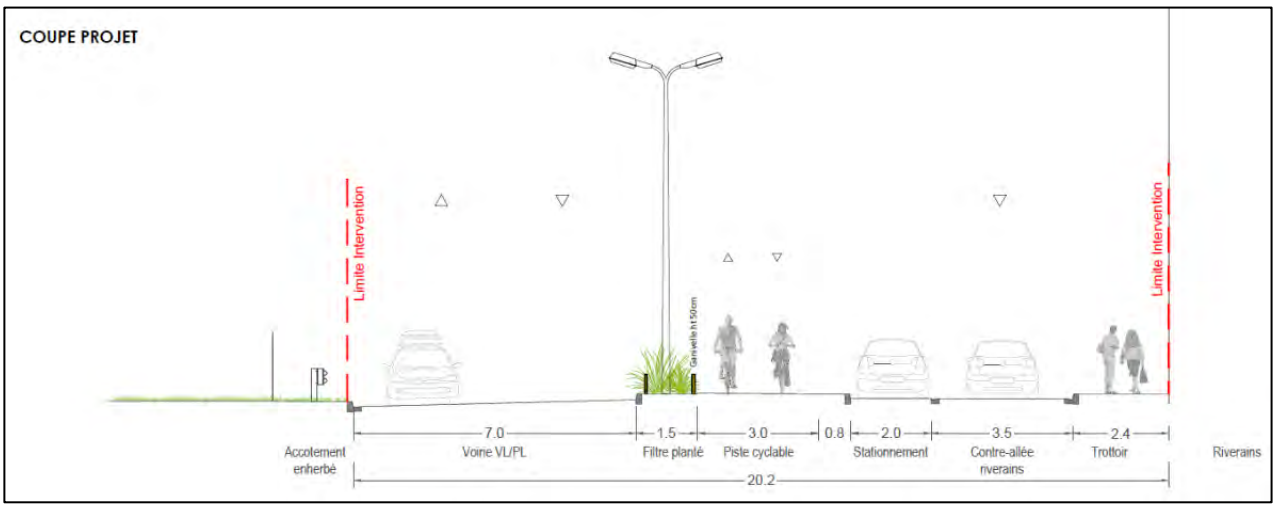
Un trottoir confortable est requalifié ou créé le long des habitations pour faciliter les déplacements piétons. Enfin, l'aménagement de la file de tourne-à-gauche du quai Carriet vers la rue du Fleuve sécurisent l'intersection pour les cyclistes et les piétons tout en priorisant la future ligne de Bus Express.

LES COUPES DU PROJET

Profil type au nord de la rue du Fleuve



Profil type au nord de l'intersection Quai Carriet / Rue Mireport



MATÉRIAUX ENVISAGÉS

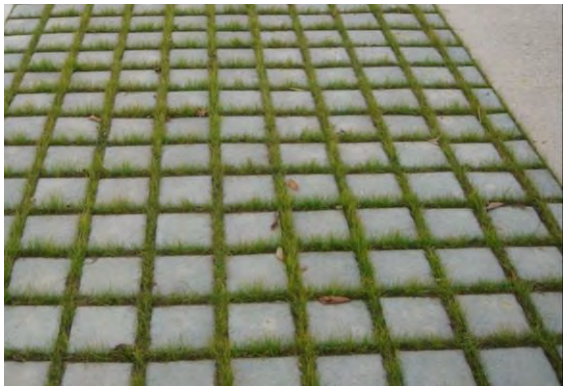
Pour les revêtements :

- La chaussée est en enrobé noir, comme actuellement.
- Les passages surélevés sont en enrobé grenaillé pour se démarquer visuellement.
- Les pistes cyclables sur trottoir sont en béton balayé.
- Les trottoirs sont en béton bouchardé, de couleur beige. Le revêtement lisse assure un meilleur confort pour tous, y compris les personnes à mobilité réduite
- Les places de stationnement sont en pavés béton avec des joints enherbés, afin de réduire l'imperméabilisation et éviter un aspect trop « routier ».

Enrobé noir et enrobé grenaillé

Béton bouchardé

Béton balayé



Pavés avec joints enherbés

SURFACES ENVISAGÉES ET BILAN DES USAGES

Surfaces et usages	Existant	Projet
Surface dédiée au trafic et stationnement VL et PL	13 740 m² **84 %**	6 431 m² **39 %**
Surface dédiée aux TC (contre-allée)	(non utilisée par les TC)	2 488 m² **15 %**
Surface dédiée aux vélos (en site propre)	286 m² **2 %**	3 068 m² **19 %**
Surface dédiée aux piétons	1 550 m² **9 %**	2 230 m² **14 %**
Espaces verts	796 m² **5 %**	2 155 m² **13 %**

VÉGÉTALISATION

Le projet se situe dans un environnement varié, avec des zones d'activités très bétonnées à côté de quartiers résidentiels mêlant maisons et immeubles, souvent entourés de jardins. Certaines zones en friche abritent une végétation naturelle composée de buissons et d'arbustes. La proximité du parc des Coteaux inspire le choix d'essences d'arbres et de plantes locales, avec une préférence pour des espèces résistantes à la sécheresse, adaptées à ce milieu urbain peu ombragé.

Les espaces restants en dehors des voies de circulation sont aménagés avec différentes plantes, ainsi que des arbres de petite ou moyenne taille. Le choix définitif des essences se fera au moment des études d'avant-projet.

Plantes, arbustes et arbres envisagés

LE PROJET

L’alternative étudiée puis abandonnée

DANS LE CADRE DU PROJET D’AMÉNAGEMENT DU QUAI CARRIET, D’AUTRES SCENARIOS ONT ÉTÉ ENVISAGÉS MAIS NON PAS ETE RETENUS, UNE D’ENTRE ELLES EST PRÉSENTÉE ICI À TITRE D’INFORMATION.

Variante suppression de la contre-allée entre la rue du Fleuve et le n°123 du quai Carriet

La proposition d’aménagement consistait à supprimer la contre-allée entre la rue du Fleuve et le n°123 du quai Carriet.

Cela permettait de végétaliser de façon plus conséquente et de faire écran à la circulation automobile. Cette variante n’a pas été retenue car trop pénalisante pour la circulation des transports en commun.

L’ALTERNATIVE QUI CONSISTERAIT A NE PAS FAIRE LE PROJET

Si on ne réalisait pas le projet, cela signifierait que la voirie et les espaces publics resteraient en l’état actuel. Les aménagements cyclables et piétons resteraient identiques avec les problématiques évoquées, sans qu’ils ne puissent répondre ni aux attentes du réseau ReVE, ni aux objectifs du plan vélo et du schéma des mobilités. De plus, le cadre de vie des riverains et les enjeux de végétalisation du secteur ne seraient pas pris en compte. Cette alternative ne respectant pas les invariants posés par les élus communaux et Bordeaux Métropole, elle n’a pas été étudiée plus en détail.

LE PROJET

Les acteurs et le budget

BORDEAUX MÉTROPOLE

La Métropole est maître d'ouvrage du projet.

En lien avec les communes, elle :

- Pilote et coordonne les différentes études jusqu'aux arbitrages ;
- Coordonne les différents acteurs et prend en compte leurs souhaits et contraintes ;
- Prévoit le financement du projet sur son budget ;
- Organise la concertation et se porte garante de la qualité du processus ;
- Rédige et adopte le bilan de la concertation ainsi que la décision sur les suites du projet ;
- Réalise les travaux avec les entreprises.

LA COMMUNE DE LORMONT

- Précise les besoins et les invariants du projet ;
- Décide des suites à donner aux études ;
- Communique auprès de leurs habitants sur la concertation ;
- Participe à l'organisation de la concertation réglementaire et à la rédaction de son bilan.

VERDI

Entreprise regroupant concepteurs urbains, paysagers, ingénieurs et spécialistes en environnement, elle est mandatée par Bordeaux Métropole pour réaliser le diagnostic et les différentes études. VERDI est le maître d'œuvre du projet.

LE BUDGET

Au stade de l'étude préliminaire, le budget consacré au projet est estimé à environ 3,8 millions d'euros. Le budget évoluera au regard des études plus détaillées à venir et des choix opérés.

Il intègre les travaux à réaliser en matière de dégagement des emprises de la voirie, de terrassement et voirie, de réseaux, de signalisation, d'aménagements paysagers, de mobilier, etc. L'ensemble des études et des travaux sont financés par Bordeaux Métropole.

LE PROJET

Calendrier prévisionnel

24 octobre 2024 : Remise de l'étude préliminaire

03 février 2025 : ouverture de la consultation réglementaire

Mise en place d'une démarche de participation citoyenne permettant de recueillir les avis et contributions des citoyens via différents dispositifs.

Mi-2025 : bilan de la concertation

Bilan de la concertation et finalisation de l'étude préliminaire enrichie des contributions citoyennes et présentation en comité de ligne pour validation

Mi-2025 / 2026 : Etudes d'avant-projet

Réalisation des études d'avant-projet (AVP) visant à aboutir à un dossier technique suffisamment détaillé pour pouvoir lancer un appel d'offre en vue de choisir les entreprises qui devront réaliser les travaux.

2026-2027 : Travaux des concessionnaires

La requalification du réseau d'eaux usées est prévue par la Régie de l'Eau. D'autres interventions de concessionnaires (télécom, Enedis) sont à prévoir.

2027 : Démarrage des travaux

Mise en place de procédures règlementaires et démarrage des travaux.

Concertation réglementaire

à partir du 03 février 2025

LA CONCERTATION

Son rôle dans le projet

LA CONCERTATION SERT À APPORTER AUX ÉLUS, AVANT QU'ILS NE PRENNENT DES DÉCISIONS, UN ÉCLAIRAGE COMPLÉMENTAIRE À CELUI QUI LEUR EST FOURNI PAR LES ÉTUDES TECHNIQUES.

Au sens des articles L103-2 et suivants du Code de l'urbanisme, la concertation règlementaire doit :

- Informer le public de l'existence d'un projet, de ses objectifs et invariants ;
- Donner la possibilité au public d'exprimer un avis et des contributions sur les sujets du débat.

A ce stade du projet, plusieurs éléments ne sont pas encore déterminés : c'est sur ces marges de discussion que vous pouvez vous exprimer (voir page 26).

Toutes les contributions qui respecteront les invariants du projet seront examinées (voir page 25).

En effet, la concertation est organisée avant les décisions que les élus des communes et de Bordeaux Métropole devront prendre : ils disposeront ainsi d'un éclairage citoyen, complémentaire à celui qui leur sera fourni par les différentes études techniques.

Les élus restent libres de leur décision finale. En revanche, ils s'engagent à expliquer quelles suites ils comptent donner aux contributions citoyennes. Ils le feront dans un document appelé « bilan de la concertation », adopté en Conseil métropolitain, puis publié sur le site internet. A la suite, le Conseil adoptera une décision sur les suites à donner au projet.

Une charte pour améliorer la qualité des concertations de Bordeaux Métropole

En février 2022, Bordeaux Métropole a adhéré à la charte nationale de la participation du public. Depuis, elle s'attache à en respecter les 22 engagements, sur chacune de ses concertations.

La présente concertation règlementaire a été conçue de façon à se conformer autant que possible à la Charte. Une évaluation du respect des engagements est prévue (questionnaires de satisfaction distribués aux participants en fin de réunion, auto-évaluation, etc.). Le bilan de la concertation en fera état.

La charte nationale de la participation du public est consultable sur : https://participation.bordeaux-metropole.fr/presentation

LA CONCERTATION

Les incontournables

LE PROJET EST EN PHASE D'ÉLABORATION, IL A VOCATION À ÉVOLUER POUR DEVENIR DÉFINITIF. AFIN DE CADRER LA PARTICIPATION CITOYENNE, LES INCONTOURNABLES SONT PRÉSENTÉS CI-DESSOUS.

LES INVARIANTS DU PROJET

Les invariants d'un projet sont les éléments considérés comme définitifs. Ils ont été définis soit politiquement (*choix stratégiques portés par les élus*), soit techniquement (*données issues d'études réalisées en amont*). Il est donc important d'avoir ces éléments à connaissance pour cadrer la réflexion.

LES MARGES DE DISCUSSION POSSIBLE

Des éléments sont encore à définir dans le projet, en s'appuyant sur les études techniques et les contributions des citoyens : il s'agit des marges de discussion. Pendant toute la durée de la concertation réglementaire, vous pouvez vous exprimer sur les sujets ci-dessous ou sur tout autre questionnement qui vous semble intéressant. Vos avis et idées nourriront l'élaboration du projet !

©Bordeaux Métropole - Charlotte Barbier

Ce qui est déjà déterminé pour le projet	Les raisons
Le tracé de l'itinéraire du ReVE et du Bus express passant par le Quai Carriet	L'itinéraire du ReVE a été voté lors de l'adoption du Plan vélo en 2021. Le principe d'un bus express reliant la Presqu'ile au Campus a été adopté dans le cadre du Schéma des mobilités voté en 2021. Sa mise en œuvre répond aux enjeux de desserte structurante en transports pour les territoires de Lormont, Bassens, Ambès, avec la liaison avec le centre-ville de Bordeaux, la gare Saint-Jean et le campus.
Une **continuité cyclable** avec des aménagements cyclables en site propre est assurée sur l'ensemble du linéaire. Le ReVE prendra la forme d'une **piste cyclable bidirectionnelle.**	D'autres aménagements cyclables auraient pu être envisagés comme une voie verte mais les retours d'expérience montrent qu'une séparation des flux piétons et vélos apporte beaucoup plus de confort et de sécurité pour tous les usagers. De même, une largeur plus faible pour une piste cyclable entraine des conflits d'usages et n'est pas confortable pour les cyclistes : elle ne répond pas aux normes.
Une **continuité piétonne** avec des trottoirs de 1,4m minimum est assurée sur l'ensemble du linéaire	Il s'agit de la norme pour permettre l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Ce qui peut être modifié grâce à la concertation	Exemples de questions
Les solutions d'aménagements	• Les aménagements proposés vous semblent-ils pertinents pour permettre une cohabitation apaisée des différents modes de déplacement et limiter les conflits d'usages ? • Le projet répond-il aux problématiques que vous rencontrez ?
La répartition des usages	• À quels endroits privilégier une place plus importante donnée à la végétation par rapport à la largeur de l'espace piéton, et inversement ? • Quels mobiliers installer pour les piétons et les cyclistes ? • Où positionner des arceaux vélos le long de l'itinéraire ?
La végétalisation et les matériaux	• Quelle place donner à la végétalisation le long de l'itinéraire ? • Quels types de matériaux et types de revêtement privilégier ?
L'éclairage	• Quelle place donner à l'éclairage public le long de l'itinéraire ?

LA CONCERTATION

Comment participer ?

LA CONCERTATION DÉBUTE LE 03 FÉVRIER 2025. POUR PARTICIPER, DIFFÉRENTS DISPOSITIFS SONT MIS EN PLACE AFIN DE RECUEILLIR DES CONTRIBUTIONS ET AVIS.

Adoptez le réflexe numérique !

Avec le site web de la participation

Durant toute la concertation sur participation.bordeaux-metropole.fr

Vous y trouvez tous les éléments du projet. Vous pouvez y exprimer vos avis et entrer en débat avec les autres internautes. En vous abonnant à la page, vous serez notifié à chaque nouvelle information.

Venez poser vos questions et participer !

Lors de la réunion publique

Vous pouvez y prendre connaissance du projet et poser vos questions, mais également exprimer votre avis et enrichir la réflexion grâce à un temps participatif en atelier. Le diaporama et le compte-rendu seront publiés sur le site internet après la rencontre.

Et si vous préférez le papier …

Des registres papiers

Durant toute la concertation à :

- Mairie de Lormont, Rue André-Dupin 33310 Lormont
- Bordeaux Métropole – Immeuble Laure Gatet, 41 cours Maréchal Juin, 33000 Bordeaux

Un registre et un dossier (identique à celui publié sur le site internet) sont disponibles aux horaires habituels d'ouverture au public de ces établissements.

NOTES

BORDEAUX MÉTROPOLE

Direction générale Mobilité
Direction de la Multimodalité
Service modes actifs
modesactifs@bordeaux-metropole.fr
Immeuble Laure Gatet
41 cours Maréchal Juin
33 000 Bordeaux
participation.bordeaux-metropole.fr

Bordeaux Métropole – Janvier 2025