



Projet d'aménagement du Réseau Vélo Express 11 à Bordeaux et Mérignac

Compte-rendu du stand et de la balade participative 12 octobre 2024

© Bordeaux Métropole

Introduction

Contexte du projet

Dans le cadre du développement du ReVE (Réseau Vélo Express), la Métropole prévoit l'aménagement d'une portion cyclable de 2,7km de la ligne 11 du ReVE entre Mérignac et Bordeaux (cette ligne dessert l'Ouest de la Métropole, reliant Bordeaux, Mérignac et Martignas-sur-Jalle). Les études préliminaires des secteurs ont été engagées et livrées au premier semestre 2024. La concertation a alors pour objectif de nourrir ces études, de les enrichir par l'expertise citoyenne. Ces premières versions servent de base pour la démarche participative engagée au second semestre 2024. L'aménagement doit permettre la structuration du ReVE 11 sur le secteur d'étude (avenue d'Arès, rue Judaïque, rue Georges Bonnac, avenue de la République) et des enjeux qu'il présente : écoles, commerces, équipements, habitations, etc. L'aménagement du ReVE a également des cheminements piétons et un apaisement général de la circulation automobile (sécurisation des cheminements, etc.).

L'étude préliminaire de la ligne 11 du ReVE implique un sens de circulation spécifique :

- > d'Est en Ouest sur la rue Judaïque et l'avenue de la République
- > d'Ouest en Est sur l'avenue d'Arès et la rue George Bonnac

Démarche de concertation

Bordeaux Métropole a lancé une concertation réglementaire, prévue à l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme pour informer et nourrir le projet. Ce nouvel aménagement va impliquer une évolution des usages et des modes de déplacement ce qui nécessite de recueillir les avis. La concertation se tient du 26 août au 4 novembre 2024. Une réunion publique de clôture aura lieu en 2025 et permettra de présenter le bilan de la concertation et les premières réponses apportées aux contributions citoyennes.

Le stand et les balades participatives

Le stand et la balade participative se sont tenus le samedi 12 octobre 2024, place Dutertre à Bordeaux. Ils avaient pour objectifs de faire découvrir et appréhender le secteur du projet.

Le stand a permis d'accompagner l'information sur le projet et aux participants d'échanger avec l'équipe projet. Cette rencontre a accueillie plus d'une trentaine de participants sur l'après-midi venus s'informer et d'échanger sur les propositions d'aménagement. Les contributions versées lors du stand seront analysées dans le bilan de la concertation.

Les balades participatives proposées ont permis de découvrir le secteur de manière sensible et participative. Les participants ont pu s'exprimer sur leurs avis et perceptions et se projeter au regard des intentions de projet. Une balade participative a eu lieu et a réuni huit participants, tous riverains du projet. Deux autres balades, initialement prévues, une en vélo et une à pied, n'ont pas été animé par absence de participants.



Déroulé de la balade

Introduction

Au départ de la balade, une introduction par l'équipe projet de Bordeaux Métropole, a permis de renouer avec le contexte et les ambitions du projet.

Dans le cadre de la balade participative à vélo, il a été demandé aux participants de s'exprimer sur le diagnostic sensible en faisant appel à leur expertise d'usage. Les intentions de projet ont été partagées afin de recueillir les avis et propositions *in situ* des participants.

Les points d'arrêts de la balade

La place Dutertre a été choisie comme lieu de départ et d'arrivée, également emplacement du stand, permettant aux participants une fois la balade terminée de poursuivre les échanges.

La balade à vélo a proposé quatre arrêts permettant de s'exprimer sur chacune des rues du projet, leur diagnostic et de réagir aux propositions d'aménagement.



Les arrêts de la balade

Arrêt 1 - avenue de la République

Le lieu où l'on se trouve

Lors de cet arrêt, les participants ont exprimé des ressentis variés. Certains se sentaient bien et jugeaient la configuration correcte, bien que l'espace pour les cyclistes manque, selon eux, de clarté et de visibilité. D'autres ont ressenti un certain danger, notamment en s'arrêtant ou au niveau des intersections, ce qui les a obligé à partager le trottoir, perturbant le passage des piétons. Le partage de la voie avec les bus pour les cyclistes aguerries et rapides, et le choix de faire du vélo sur le trottoir pour les cyclistes plus prudents est rendu possible par l'aménagement spécifique de cette rue ; une configuration perçue comme confortable et positive pour les participants. Bien que certains estiment que l'aménagement cyclable soit adéquat, d'autres ressentent une insécurité, surtout près des habitations (sortie de garage).



Ce qui fonctionne.....

Voie en bon état et piste cyclable bien conçue - Les pistes sont en bon état et adaptées à la circulation.

Végétation - Présence d'arbres qui améliorent l'esthétique et l'ombrage.

Aménagement satisfaisant - Aménagement de la rue jugé efficace par les usagers.

Propreté - L'espace public est bien entretenu et propre.

Trottoirs suffisamment larges - Permettent un passage aisé des piétons tout en ayant une piste cyclable.

Trois pistes cyclables - Facilite le partage et offre de choisir la voie cyclable à emprunter.

Stationnement pratique - Bien pensé pour ne pas gêner la circulation.

Circulation fluide - Les usagers se déplacent sans encombre, ce qui favorise une bonne expérience de la rue.

Ce qui dysfonctionne.....

Faible visibilité des pistes cyclables - Surtout aux intersections, ce qui augmente le risque d'accidents. Points de friction entre usagers, en particulier au carrefour avec le parc Lussy. Interaction dangereuse entre cyclistes, piétons et voitures.

Gêne pour les piétons - Les piétons se sentent bloqués ou dérangés par l'arrivée rapide des cyclistes, surtout sur les trottoirs.

Absence de marquages de sécurité - Manque de signalisation appelant à la vigilance pour les cyclistes, piétons et automobilistes.

Gestion insuffisante des flux de circulation - Problèmes de cohabitation entre tous les usagers de la route.

Le trajet pour s'y rendre

Globalement, les participants se sont sentis bien sur ce trajet, avec un sentiment de confort et de sécurité. Le revêtement est jugé de qualité correcte, contribuant à une expérience cycliste agréable. Cependant, certains ont exprimé des réserves concernant la traversée des boulevards, qui peut générer une certaine insécurité en raison du flux important de voitures.

Au niveau du trajet entre la rue Judaïque et l'avenue de la République, certains participants ont souligné que le partage de la voie avec les bus augmente le sentiment d'insécurité. Le revêtement de la rue Judaïque a également été critiqué (trous, dévers). Par ailleurs, certains se sont sentis en danger le long des habitations, probablement en raison des interactions avec les voitures sortant des garages ou de la faible visibilité aux intersections. Malgré ces difficultés, d'autres participants ont jugé le partage de la voirie satisfaisant, ce qui reflète une diversité d'expériences en fonction des segments de la route et du choix d'itinéraire (couloir bus ou trottoir).

Les arrêts de la balade

De plus, l'ombrage a été particulièrement apprécié, offrant une sensation de fraîcheur et rendant le trajet plus agréable. La gestion et le partage de l'espace entre les différents usagers, qu'il s'agisse des piétons, des cyclistes, des bus ou des voitures, ont également été jugés satisfaisants, tant pour les habitants que pour les personnes de passage. Certains ont trouvé l'itinéraire plus agréable que la rue Judaïque (en raison du revêtement dégradé).

Les propositions pour l'avenue de la République

Au regard des intentions de projet, l'avenue de la République n'est que faiblement impactée. Néanmoins, les participants ont souhaité qu'une attention soit portée à la signalisation aux intersections, en particulier à l'angle du parc Lussy. Il a été souligné qu'une des difficultés d'un tel projet réside dans la recherche de compromis entre tous les usagers aux modes de déplacement multiples.

Remarques libres

Les participants ont exprimé des craintes sur le devenir des stationnements.



Les arrêts de la balade

Arrêt 2 - Barrière d'Arès

Le lieu où l'on se trouve

Plusieurs participants ont notifié que le trafic est beaucoup plus important en semaine. L'état de la chaussée, notamment avec la présence de trous, a également été critiqué. Certains se sont sentis moins en sécurité ici, en comparaison avec l'avenue de la République. Cette proximité avec les voitures, combinée à un environnement bruyant, a contribué à une expérience moins confortable.

En ce qui concerne la place accordée aux cyclistes, les participants ont observé que la présence d'un couloir-bus dédiée est un point positif. Cependant, cette place est jugée parfois insuffisante ou peu respectée, notamment lorsque les ambulances se garent sur la voie des bus. Certains ont mentionné que les cyclistes n'étaient pas bien pris en compte dans l'aménagement général.



Ce qui fonctionne.....

Pratique et rapide - Le trajet est jugé efficace pour les cyclistes.

Stationnement disponible - Le stationnement est pratique et accessible.

Piste cyclable sur la voie de bus - Le couloir bus est appréciée, conférant le sentiment d'un espace plus large, rendant la circulation plus agréable.

Fréquence des bus raisonnable pour circuler en vélo - La fréquence des bus (entre 6 à 10 minutes) permet une cohabitation entre bus et vélo sur la rue.

Ce qui dysfonctionne.....

Chaussée dégradée - Le revêtement de la chaussée est décrit comme en très mauvais état et détériorée. Réduisant le confort et la sécurité, il semble nécessaire d'effectuer des reprises selon les participants.

Manque de sécurité en semaine - Le trafic plus important en semaine crée un sentiment d'insécurité pour les cyclistes.

Automobilistes mal informés - Les conducteurs ne respectent pas toujours le code de la route ou les règles de partage de la voie avec les cyclistes, aggravant les conditions de circulation.

Obstructions fréquentes du couloir bus - Les camions de livraison et les ambulances bloquent la piste cyclable gênant considérablement les déplacements à vélo.

Le trajet pour s'y rendre

Les participants ont principalement noté la dégradation du revêtement et le manque de végétation. Certains ont mentionné qu'ils n'ont pas ressenti de danger par rapport aux voitures et que l'espace est bien partagé ; alors que d'autres proposent de sécuriser la piste cyclable pour protéger les vélos (barrières le long des trottoirs, séparateurs).

Ce trajet a été ressenti comme moins confortable en comparaison avec l'avenue de la République.

Les arrêts de la balade

Les propositions pour l'avenue d'Arès

Plusieurs améliorations ont été proposées pour l'avenue d'Arès afin de mieux répondre aux besoins des cyclistes, piétons et autres usagers. Les participants ont recommandé d'élargir et de rendre confortable les trottoirs pour faciliter la circulation des piétons.

Ils ont proposé de végétaliser la rue en alternant végétation et stationnement. Concernant les stationnements, il a été demandé de conserver des arrêts minutes, des places pour les personnes à mobilité réduite ainsi que des emplacements spécifiques pour les ambulances, afin qu'elles ne bloquent pas la piste cyclable.

Le positionnement du sas vélo avant le passage piéton, notamment à l'arrivée sur la barrière, a été évoqué pour faciliter la cohabitation entre cyclistes et piétons.

Le renforcement de la signalétique a été proposé, notamment pour la traversée des boulevards et l'arrivée sur la rue Georges Bonnac, afin de mieux guider les cyclistes et automobilistes.

Remarques libres

Les participants ont exprimé certaines préoccupations concernant l'organisation de l'avenue d'Arès, en particulier autour du stationnement. Ils craignent que, sans places de stationnement adéquates, la rue devienne complexe à arpenter, notamment en raison de la proximité des cliniques, qui créent déjà une tension dans la circulation. Ils ont souligné l'importance d'améliorer la signalisation et le marquage au sol pour mieux encadrer et accompagner les déplacements. Certains suggèrent de maintenir le stationnement d'un côté de la rue, tout en intercalant des arbres pour favoriser la végétalisation.



Une attention particulière doit être portée aux besoins des usagers des cliniques, qui incluent des publics variés (personnes âgées, taxis, ambulances), peu susceptibles d'utiliser le vélo. Il est donc nécessaire d'adapter les aménagements pour répondre aux exigences de tous ces usagers.

Les arrêts de la balade

Arrêt 3 - Rue Georges Bonnac

Le lieu où l'on se trouve

Les participants se sont globalement très bien sentis sur cet arrêt. En ce qui concerne la place accordée aux cyclistes, elle est perçue comme positive ; la rue offrant un espace accessible à tous. Plusieurs personnes ont noté la présence d'une piste cyclable séparée de la chaussée, bordée d'arbres, ce qui contribue à un sentiment de sécurité et de confort. La cohabitation entre cyclistes, voitures et piétons est jugée équilibrée, chacun ayant un espace dédié. Toutefois, bien que la place des cyclistes soit importante, certains estiment que l'aménagement pourrait être mieux pensé pour offrir une expérience encore plus fluide et agréable.



Ce qui fonctionne

Sécurité - Les cyclistes se sentent en sécurité, grâce à un aménagement adapté.

Fluidité - Le trajet est jugé fluide, permettant une circulation sans encombre.

Chaussée et piste cyclable en bon état - La piste cyclable est bien entretenue, favorisant un déplacement confortable pour tous les usagers.

Piste séparée et végétation - La piste cyclable est bien séparée des autres voies et bordée d'arbres, offrant un cadre agréable.

Aménagement mixte - La présence d'une piste cyclable, d'un couloir de bus et de trottoirs permet une bonne cohabitation entre les différents usagers.

Ce qui dysfonctionne

Éclairage insuffisant après 1h - Le manque de lumière nocturne après une certaine heure réduit la sécurité et la visibilité.

Indication de changement de piste peu claire - La signalisation n'est pas suffisamment explicite, créant de la confusion (passage de la voie des bus, piste sur le trottoir).

Piste cyclable qui commence trop loin du boulevard - Le début de la piste est mal positionné, obligeant les cyclistes à partager la voie avec les voitures avant d'y accéder.

Cohabitation piétons-cycles - Les piétons se déplacent parfois sur la piste cyclable, rendant la cohabitation difficile. Certains cyclistes ne respectent pas les arrêts, ce qui peut créer des situations dangereuses.

Le trajet pour s'y rendre

Les participants ont exprimé un sentiment général de confort sur ce trajet, entre l'avenue d'Arès et la rue Georges Bonnac, jusqu'à l'angle de la rue Brizard. Ils ont décrit la rue comme sécurisante surtout en tant que cycliste, car la rue permet de se déplacer confortablement, la piste et le trottoir étant surélevés et à l'abri le long du cimetière. Cependant, la sécurité reste un enjeu, notamment lors des passages sur les boulevards, où la présence de voitures utilisant la voie des bus suscite des inquiétudes. Certains participants ont également souligné le manque de clarté sur les directions à suivre lors de la traversée des boulevards ainsi que la vitesse importantes des cycles générant des situations crispantes.

Les ambiances traversées ont été jugées satisfaisantes grâce à une bonne mixité entre piétons, vélos et voitures, mais des suggestions d'amélioration ont été formulées. Les participants ont noté un besoin accru d'arbres et de végétation le long des trottoirs pour renforcer l'attrait visuel, ainsi qu'un besoin de revoir la signalétique, jugée confuse. Il a été suggéré que la végétation soit abondante, côté nord comme au sud, pour que les riverains, commerçants et usagers disposent d'un cadre de vie et d'une expérience usagère agréable.

Les arrêts de la balade

Les propositions pour la rue Georges Bonnac

Les participants à la balade proposent de réaménager la piste cyclable en la plaçant à double sens sur le trottoir, côté cimetière, où ils décrivent, qu'au quotidien, peu de piétons l'empruntent. Le trottoir opposé, au nord, serait donc dédié aux piétons (enfants, adolescents, passants, riverains) afin qu'ils ne gênent pas les cyclistes.

Ils soulignent l'importance de conserver les places de stationnement, en alternance avec des arbres pour améliorer la végétalisation de la rue.

Les participants sont également opposés à l'idée d'une remontée cyclable, côté habitations, préférant concentrer les voies cyclables du côté du cimetière, sur les deux sens si possible.

Pour renforcer la sécurité, ils suggèrent d'installer des barrières le long des trottoirs, et recommandent de mieux marquer et signaler la piste cyclable depuis les boulevards.

Une proposition d'organisation de la rue a été faite : trottoir côté habitations, stationnement, voie de circulation (voiture et bus ou couloir voiture-bus quand l'emprise de la rue ne le permet pas), piste cyclable.



Remarques libres

Certains alertent sur les mésusages, en l'occurrence l'utilisation de la piste cyclable par les scooters.

Les participants ont réagi librement aux intentions de projet en avançant que ce dernier semble avantager les usagers de la rue au détriment des résidents.

La crainte de la suppression du stationnement a été mentionnée par plusieurs participants.

Ainsi des participants ont demandé de porter attention au projet du collectif "La Voix de Bonnac", dont la proposition est le reflet des contributions des participants de la balade.



Les arrêts de la balade

Arrêt 3 - rue Judaïque, place Dutertre

Le lieu où l'on se trouve

La balade s'est clôturée place Dutertre. Les participants ont principalement notifié le bruit de la rue, au regard des passages de bus notamment.

Un participant s'interroge sur la disposition des arrêts de bus le long de la rue et mentionne que l'arrêt de bus, rue du Château d'eau était utile.

La place accordée aux cyclistes semblent suffisantes et satisfaisantes pour les participants, suggérant de conserver l'organisation actuelle de la rue.



Ce qui fonctionne

Signalétique efficace : La signalisation sur le parcours est jugée claire et bien pensée, ce qui permet aux cyclistes de facilement s'orienter et de comprendre les zones qui leur sont réservées, améliorant ainsi la sécurité et la fluidité du trajet.

Aménagements pratiques et rapides : Les infrastructures permettent un déplacement fluide, sans obstacles majeurs, ce qui est apprécié pour les trajets du quotidien. Les participants ont trouvé que le parcours cyclable est conçu pour faciliter un usage rapide et direct, adapté à des cyclistes souhaitant se déplacer de manière efficace.

Ce qui dysfonctionne

Vitesse des bus : Les participants ont exprimé des inquiétudes concernant la vitesse excessive des bus, surtout lorsque les cyclistes partagent la voie avec eux. Cela crée un sentiment d'insécurité et rend la cohabitation plus difficile, augmentant les risques de situations dangereuses.

Trottoirs et chaussées dégradés : Le mauvais état des trottoirs a été relevé comme un problème. Les participants ont noté que certains trottoirs sont endommagés (dévers, trous, etc), ce qui rend difficile la circulation des piétons. L'étroitesse des trottoirs, en particulier entre Gambetta et la place Tartas a été mentionné.

La chaussée est également vieillissante, gênant et rendant inconfortable la circulation des cyclistes.

Le trajet pour s'y rendre

Les participants ont mentionné le manque d'aménagements permettant de séparer les usages. Au regard de la traversée de la rue Judaïque, les participants notent le manque d'arbre ou de végétation contrairement à l'arrivée sur la place Dutertre ou la barrière. Ils ont néanmoins noté la complexité de végétaliser ce secteur au regard de la dimension étroite de la rue.

Les arrêts de la balade

Les propositions et remarques libres sur la rue Judaïque

Les participants ont globalement apprécié les intentions de projet malgré certaines nuances à apporter. Ils ont suggéré de réaménager les arceaux à vélos en les écartant pour faciliter un meilleur stationnement, ce qui indique une préoccupation pour l'accessibilité et la praticité des infrastructures cyclables (vélo avec sacoche, vélo cargo, etc). En parallèle, conserver des stationnements pour les véhicules a été une proposition des participants. Les participants soulèvent le besoin d'avoir recours à une voiture, bien qu'ils mentionnent utiliser principalement le vélo pour leurs déplacements quotidiens. Cette dualité montre une volonté d'intégrer différents modes de déplacement sans nuire à leur coexistence.

La vitesse des bus est un dysfonctionnement récurrent. Les participants estiment que la rapidité des bus constitue un problème significatif sur l'itinéraire, le rendant moins agréable pour les cyclistes. L'affirmation selon laquelle, sans les bus, cet itinéraire serait idéal pour rejoindre les boulevards souligne le besoin d'une régulation de la vitesse des véhicules, notamment des transports en commun, pour améliorer la sécurité et le confort des usagers, qu'ils soient cyclistes ou piétons. Les participants proposent des radars, contrôles ou sensibilisation pour un meilleur partage de l'espace public.

Dans l'ensemble, ces propositions mettent en lumière un désir d'optimiser l'aménagement urbain afin de répondre aux besoins variés des usagers, tout en conservant une certaine flexibilité pour les véhicules motorisés. La balance entre sécurité, accessibilité et diversité des modes de déplacement est essentielle, selon les participants, pour un aménagement efficace.



Idées et propositions

Les participants ont pu s'exprimer librement dans les carnets sur la balade et le projet de manière globale :

1. **Sécuriser la piste cyclable** - privilégier la séparation des usages quand cela est possible. Pour la rue Georges Bonnac, une demande récurrente est de conserver la piste cyclable du côté du cimetière, perçue comme sécurisante.
2. **Maintenir le stationnement** - Les participants insistent sur la nécessité de conserver le stationnement dans le quartier pour répondre aux besoins des riverains. Ils demandent alors des alternatives à la suppression du stationnement sur le secteur du projet.
3. **Garantir l'accessibilité** - Le maintien de places pour les personnes à mobilité réduite (PMR), les livraisons et la création de places d'arrêt minute est jugé nécessaire pour l'accessibilité et la fluidité du quartier, tout comme la reprise des trottoirs pour qu'ils soient confortables pour tous les usagers.
4. **Végétaliser** - Les participants ont réagi sur la nécessité d'un équilibre entre espaces verts et stationnement. Ils insistent sur le fait qu'il ne faut pas réduire l'espace de stationnement au seul profit des pistes cyclables. L'importance du choix des essences à planter est également mentionnée, soulignant la nécessité d'une réflexion sur les types d'arbres qui seraient les mieux adaptés au milieu urbain.
5. **Inquiétudes et craintes** - les participants indiquent leurs craintes concernant l'évolution du quartier, et la dualité entre riverains et usagers.
6. **Autres :**
 - **Le SAS Vélo** - il est suggéré de repositionner les SAS vélos avant les passages piétons, afin d'éviter que les cyclistes n'interfèrent avec les piétons en attendant le feu vert.
 - **Une navette à la demande** - les participants proposent d'inclure une offre de navette à la demande pour faciliter les déplacements, notamment pour les personnes qui ne peuvent pas ou ne souhaitent pas utiliser le vélo.

FOCUS : rue Georges Bonnac

Les participants à la balade étant principalement des riverains, en particulier proche de la rue Georges Bonnac, les propositions et craintes émises se sont alors principalement attardées sur cette rue. Ils ont ainsi partagé les propositions suivantes :

- **Impact sur la vie quotidienne** - Les riverains de la rue Georges Bonnac expriment de vives inquiétudes concernant la suppression des stationnements, soulignant que cela impactera leur quotidien.
- **Aménagements non adaptés** - Ils notent que le projet semble favoriser les usagers de passage au détriment des habitants. Ils proposent une alternative côté cimetière, où il y a peu de piétons, selon eux.
- **Qualité de vie** - Les habitants souhaitent que leurs préoccupations soient prises en compte dans les décisions d'aménagement.