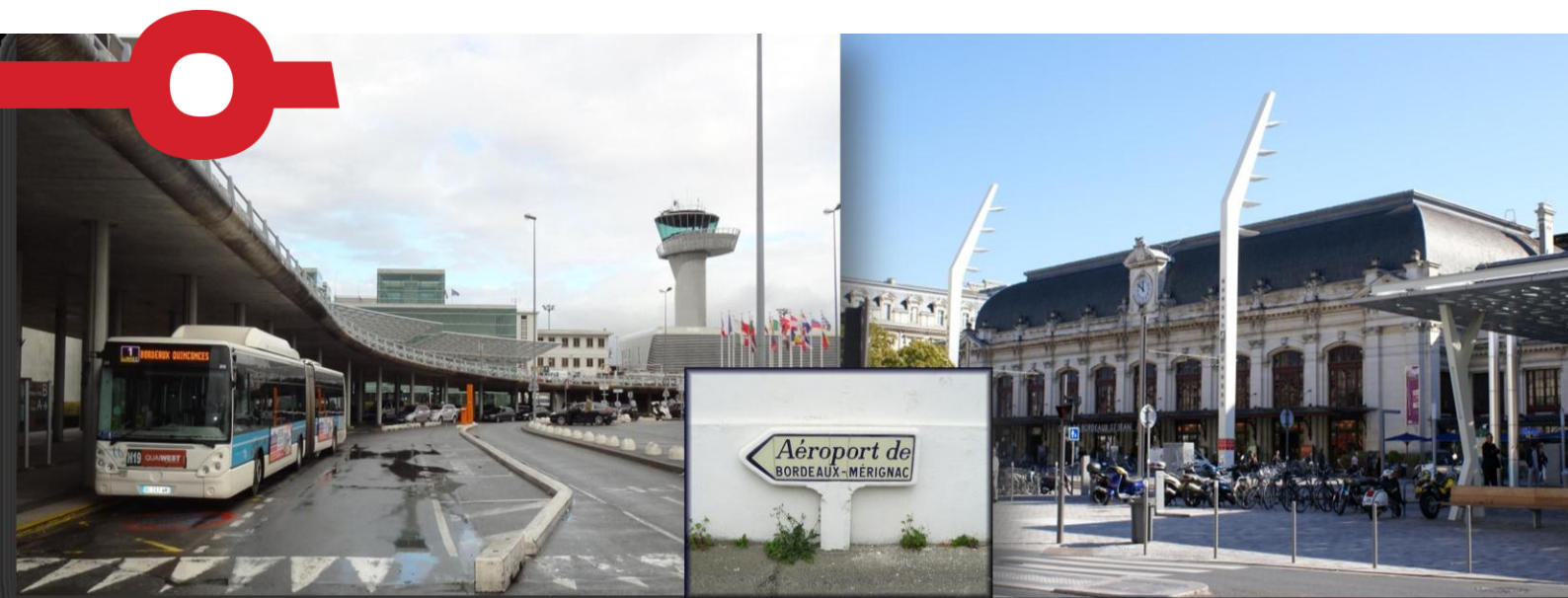




LOT 2 : LIAISON AEROPORT DE MERIGNAC – GARE DE BORDEAUX SAINT JEAN – ETAPE 2



ETUDES DE FAISABILITE POUR LE SCHEMA DIRECTEUR OPERATIONNEL DES DEPLACEMENTS METROPOLITAINS

LOT 2 : LIAISON AEROPORT DE MERIGNAC – GARE DE BORDEAUX SAINT JEAN –
ETAPE 2

FICHE D'IDENTIFICATION

Maître d'ouvrage	Communauté Urbaine de Bordeaux
Projet	Etudes de faisabilité pour le Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains
Étude	Lot 2 : Liaison Aéroport de Mérignac – Gare de Bordeaux Saint Jean – Etape 2
Nature du document	Annexes graphiques
Date	16/09/2013
Nom du fichier	SDODM_LO2_etape2 annexe
Référentiel	
Référence	B348/SC/FRA/287-13
Confidentialité	
Langue du document	
Nombre de pages	145

APPROBATION

Version	Nom		Fonction	Date	Visa	Modifications
1	Rédaction	G. Coudin J. Hamm D. Sabatier G. Le Cloirec	EREA TRANSITEC SYSTRA SYSTRA	16/09/2013		
	Vérification	JP. Lannes G. Waltz G. Le Cloirec	EREA TRANSITEC SYSTRA	16/09/2013		
	Engagement de la responsabilité de l'entité	Y. Olivier	SYSTRA	16/09/2013		
2	Rédaction			JJ/MM/AA		
	Vérification			JJ/MM/AA		
	Engagement de la responsabilité de l'entité			JJ/MM/AA		
3	Rédaction			JJ/MM/AA		
	Vérification			JJ/MM/AA		
	Engagement de la responsabilité de l'entité			JJ/MM/AA		

LISTE DES MODIFICATIONS PAR RAPPORT À LA VERSION PRÉCÉDENTE (À NE CONSERVER QUE SI NÉCESSAIRE DANS LE CADRE DU PROJET)

Tableau 1. Liste des modifications par rapport à la version précédente

PAGE	MODIFICATION	COMMENTAIRE

TABLE DES MATIERES

1.	ANNEXE 1 : PRESENTATION DE L'INSERTION DE TCSP	7
1.1	FAMILLE A : SCENARIOS A1/2 AEROPORT – 4 CHEMINS	7
1.2	FAMILLE B : SCENARIO B2 AEROPORT - QUINCONCES	10
1.3	FAMILLE C : SCENARIO C1, AEROPORT – FONTAINE D'ARLAC	14
1.4	FAMILLE C : SCENARIO C2-1 PAR PESSAC ALOUETTE ET VIA LA ROCADE	15
1.5	FAMILLE C : SCENARIO C2-2 PAR PESSAC ALOUETTE ET VIA LA FORET DE BOURGAILH	16
2.	ANNEXE 2 : PLANCHES D'ANALYSE FONCIERE	17
2.1	FAMILLE DE SCENARIO A	17
2.2	FAMILLE DE SCENARIO B	18
2.3	FAMILLE DE SCENARIO C1	25
2.4	FAMILLE DE SCENARIO C2	25
3.	ANNEXE 3 : CAHIER DES COUPES	27
3.1	FAMILLE A	27
3.1.1	SECTION AEROPORT – 4 CHEMINS	27
3.2	FAMILLE B	39
3.2.1	SECTION AEROPORT – LECLERC	39
3.2.2	SECTION LECLERC – GAMBETTA	39
3.2.3	SECTION MONDESIR - GAMBETTA – PAR AV. ARES ET BONNAC	47
3.2.4	SECTION MONDESIR - GAMBETTA – PAR AV JUDAÏQUE ET REPUBLIQUE	54
3.2.5	SECTION GAMBETTA - QUINCONCES	60
3.3	FAMILLE C	65
3.3.1	C1 - SECTION AEROPORT – MITTERRAND	65
3.3.2	C1 - SECTION MITTERRAND – ARLAC	72
3.3.3	C2.1 - SECTION AEROPORT – BOURGAILH	82
3.3.4	C2.1 – SECTION BOURGAILH – PESSAC ALOUETTE	92
3.3.5	C2.2 – SECTION AEROPORT – MITTERRAND	98
3.3.6	C2.2 – SECTION MITTERRAND – BOURGAILH	98
3.3.7	C2.2 – SECTION BOURGAILH - PESSAC ALOUETTE	100
4.	ANNEXE 4 : OFFRE, NIVEAU D'USAGE ET IMPACTS SUR LE STATIONNEMENT	101
4.1	FAMILLE DE SCENARIO A	101
4.1.1	RAPPEL DE L'OFFRE EXISTANTE	101
4.1.2	PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE L'OCCUPATION	101
4.1.3	PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE L'USAGE	102
4.1.4	PRINCIPAUX IMPACTS INDUITS PAR L'INSERTION D'UN TRANSPORT EN COMMUN	102
4.1.5	ANALYSE DES BESOINS ET DES POTENTIALITES DE RESTITUTION	104

4.2	FAMILLE DE SCENARIO B	105
4.2.1	RAPPEL DE L'OFFRE EXISTANTE	105
4.2.2	PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE L'OCCUPATION	109
4.2.3	PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE L'USAGE	110
4.2.4	PRINCIPAUX IMPACTS INDUITS PAR L'INSERTION D'UN TRANSPORT EN COMMUN	111
4.2.5	ANALYSE DES BESOINS ET DES POTENTIALITES DE RESTITUTION	113
4.3	FAMILLE DE SCENARIO C1	129
4.3.1	RAPPEL DE L'OFFRE EXISTANTE	129
4.3.2	PRINCIPAUX IMPACTS INDUITS PAR L'INSERTION D'UN TRANSPORT EN COMMUN	129
4.3.3	ANALYSE DES BESOINS ET DES POTENTIALITES DE RESTITUTION	129
4.4	FAMILLE DE SCENARIO C2	130
4.4.1	RAPPEL DE L'OFFRE EXISTANTE	130
4.4.2	PRINCIPAUX IMPACTS INDUITS PAR L'INSERTION D'UN TRANSPORT EN COMMUN	130
4.4.3	ANALYSE DES BESOINS ET DES POTENTIALITES DE RESTITUTION	130
4.4.4	RAPPEL DE L'OFFRE EXISTANTE	132
4.4.5	PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE L'OCCUPATION	132
4.4.6	PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE L'USAGE	132
4.4.7	PRINCIPAUX IMPACTS INDUITS PAR L'INSERTION D'UN TRANSPORT EN COMMUN	132
4.4.8	ANALYSE DES BESOINS ET DES POTENTIALITES DE RESTITUTION	133
5.	ANNEXE 5 : AMENAGEMENTS CYCLABLES PROPOSES	134
5.1	SYNTHESE CARTOGRAPHIQUE	134
5.2	FAMILLE DE SCENARIO A	135
5.2.1	RAPPEL DE L'EXISTANT	135
5.2.2	LA PROGRAMMATION ISSUE DU PLAN VELO	135
5.2.3	LES PRINCIPAUX IMPACTS DU PROJET PROPOSE	136
5.3	FAMILLE DE SCENARIO B	136
5.3.1	RAPPEL DE L'EXISTANT	136
5.3.2	LA PROGRAMMATION ISSUE DU PLAN VELO	138
5.3.3	LES PRINCIPAUX IMPACTS DU PROJET PROPOSE	139
5.4	FAMILLE DE SCENARIO C1	141
5.4.1	RAPPEL DE L'EXISTANT	141
5.4.2	LA PROGRAMMATION ISSUE DU PLAN VELO	141
5.4.3	LES PRINCIPAUX IMPACTS DU PROJET PROPOSE	142
5.5	FAMILLE DE SCENARIO C2-1	143
5.5.1	RAPPEL DE L'EXISTANT	143
5.5.2	LA PROGRAMMATION ISSUE DU PLAN VELO	143
5.5.3	LES PRINCIPAUX IMPACTS DU PROJET PROPOSE	143
5.6	FAMILLE DE SCENARIO C2-2	144
5.6.1	RAPPEL DE L'EXISTANT	144
5.6.2	LA PROGRAMMATION ISSUE DU PLAN VELO	144
5.6.3	LES PRINCIPAUX IMPACTS DU PROJET PROPOSE	145

1. ANNEXE 1 : PRESENTATION DE L'INSERTION DE TCSP

1.1 Famille A : scénarios A1/2 Aéroport – 4 chemins



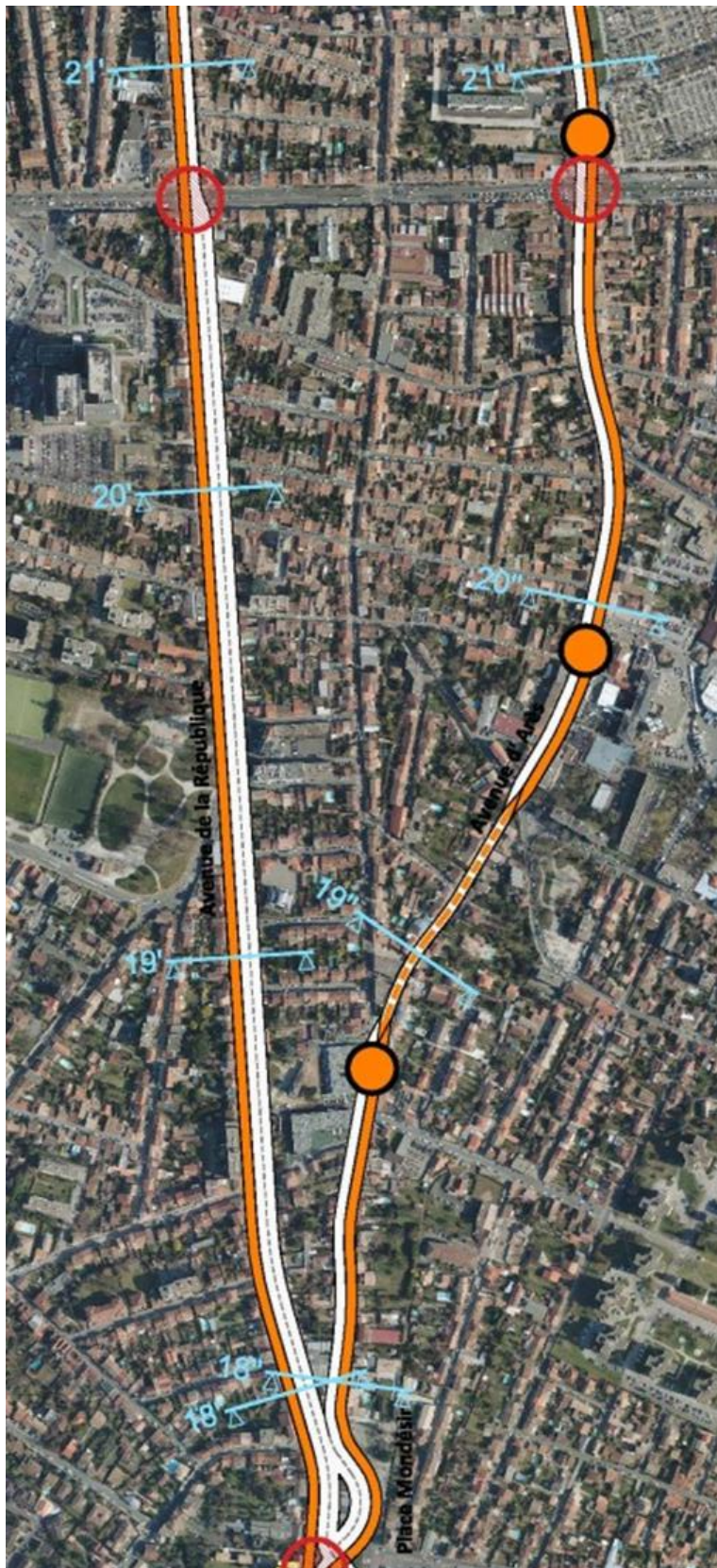




1.2 Famille B : scénario B2 Aéroport - Quinconces

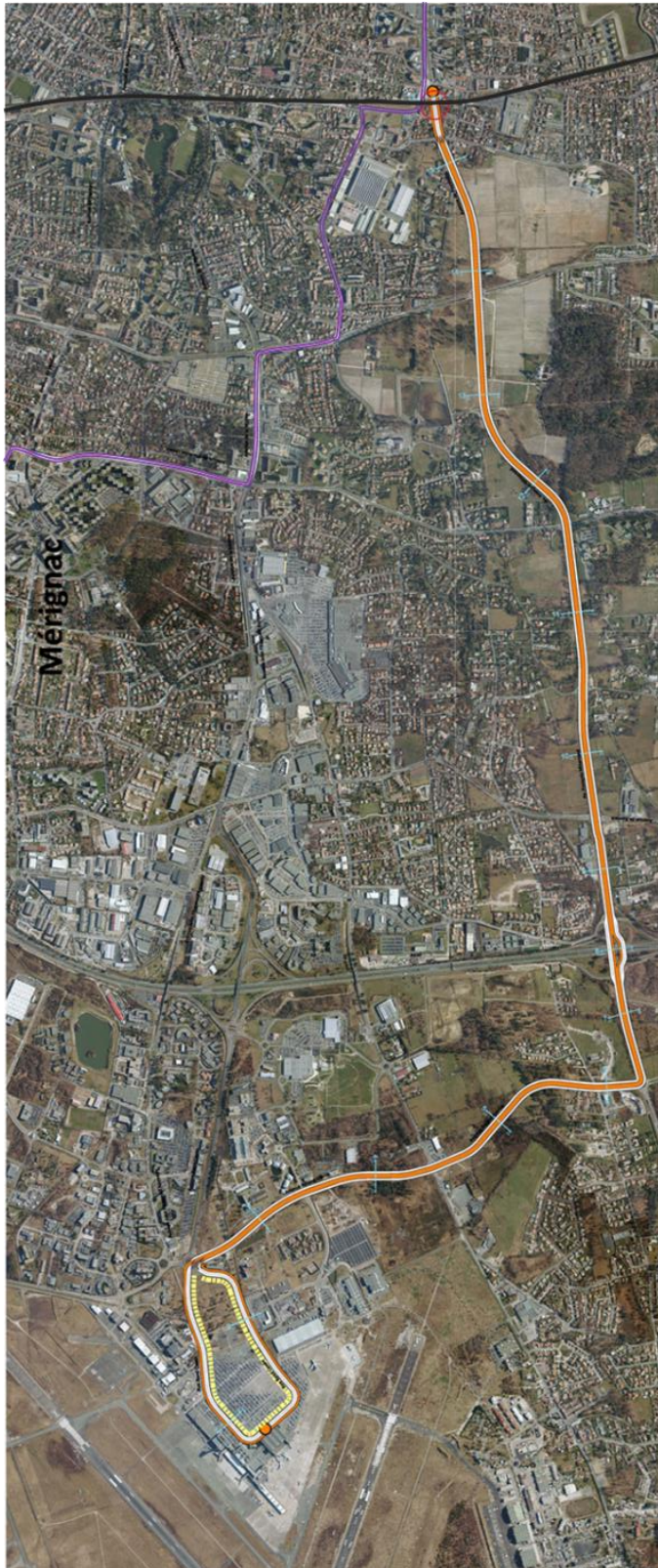








1.3 Famille C : Scénario C1, Aéroport – Fontaine d’Arlac



1.4 Famille C : Scénario C2-1 par Pessac Alouette et via la rocade



1.5 Famille C : scénario C2-2 par Pessac Alouette et via la Forêt de Bourgailh



2. ANNEXE 2 : PLANCHES D'ANALYSE FONCIERE

L'analyse foncière a été menée sur les tracés identifiés des différents scénarios en étape 1, mais uniquement sur les portions de rues dont la largeur ne permet pas de restituer les fonctionnalités sans acquisition (2 voies BHNS, 2 voies VP, double sens cyclable, trottoirs de largeurs réglementaires).

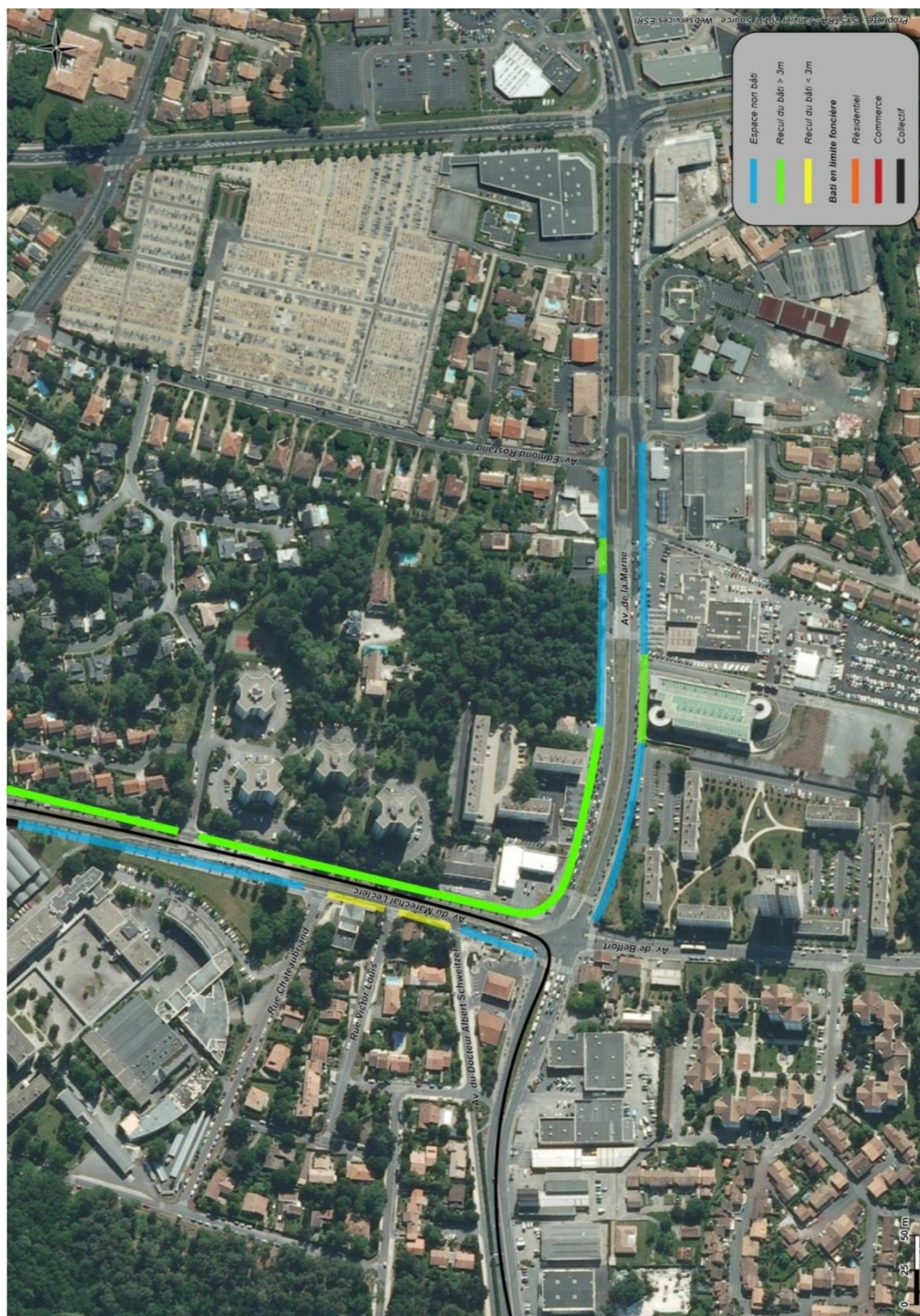
Elle fait apparaître : la distance du bâti par rapport à la limite foncière bâti (>3m ou <3m) et dans le cas de bâti en limite foncière, directement situé sur le front de rue, le type de bâti (résidentiel, commerce ou collectif).

2.1 Famille de scénario A

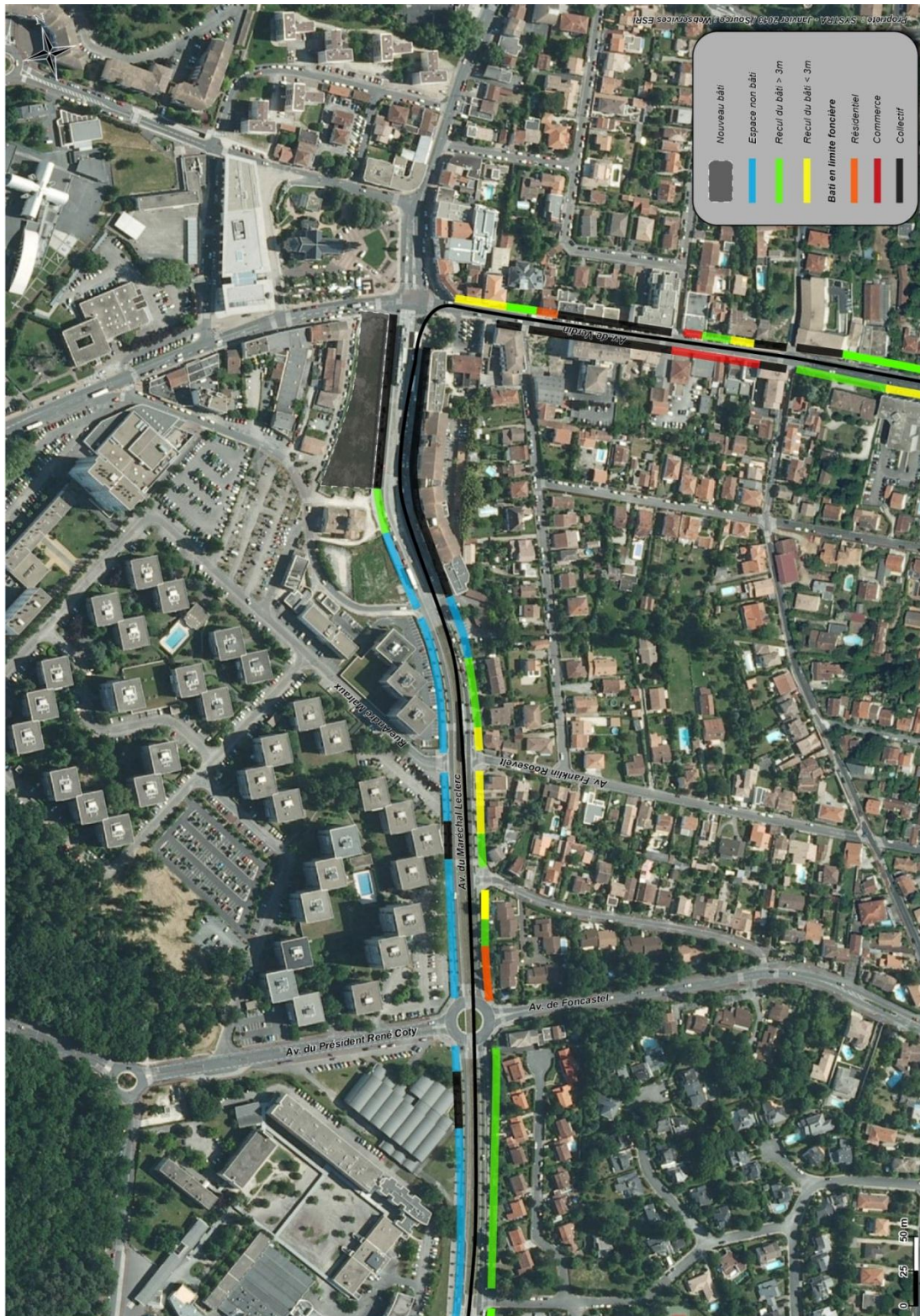
Sans objet

2.2 Famille de scénario B

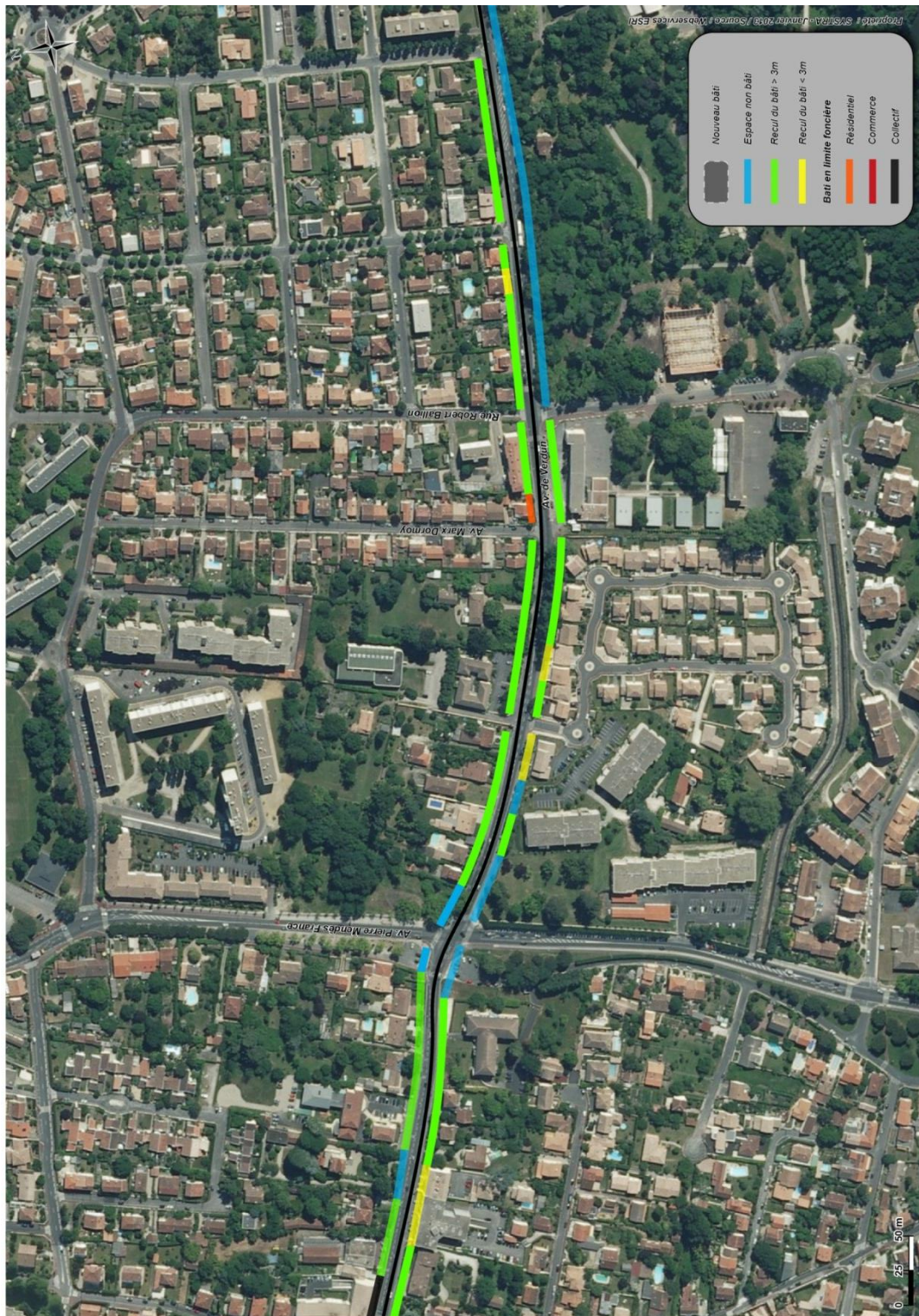
Avenue du Maréchal Leclerc/ Avenue de la Marne - Mérignac



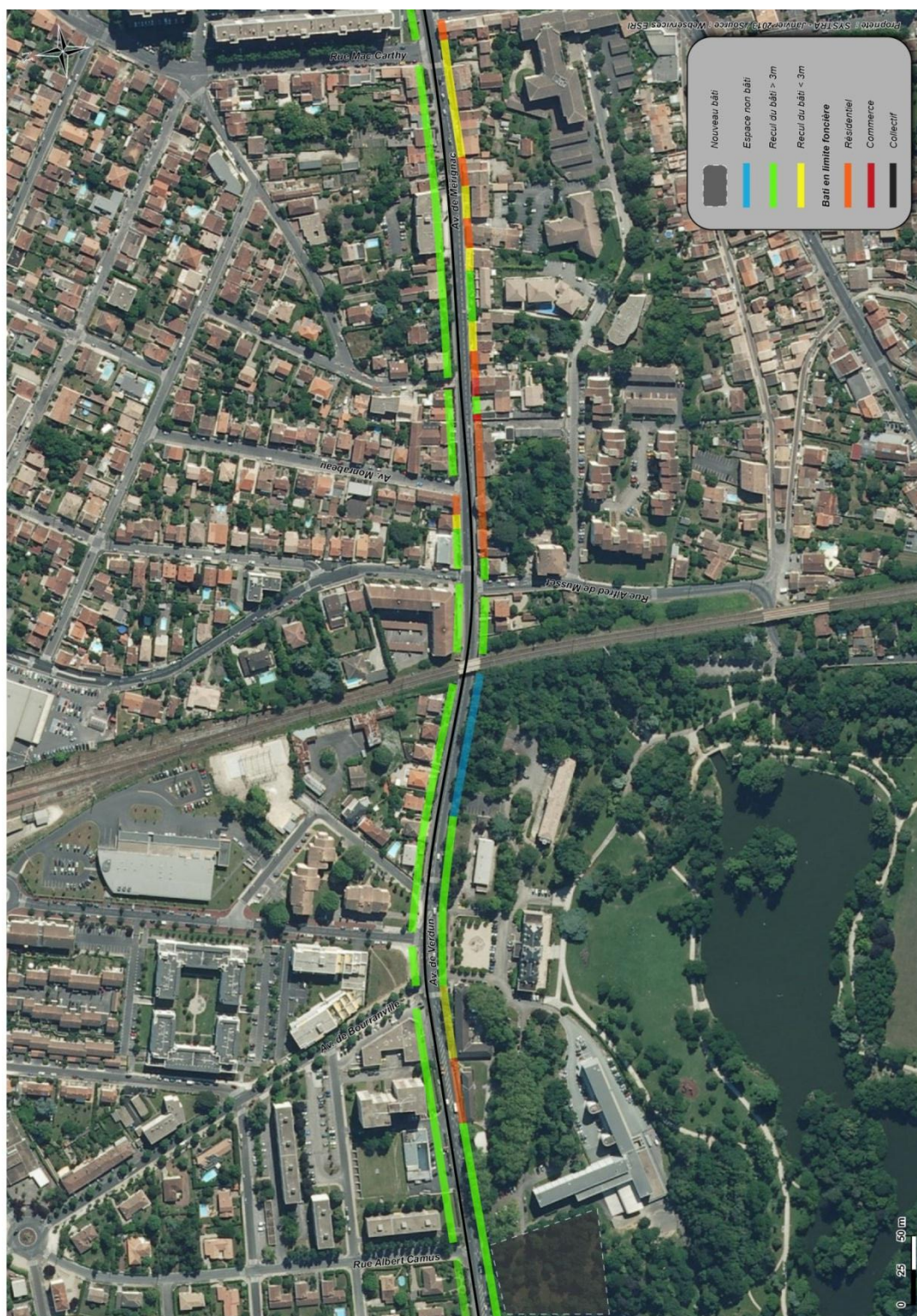
Avenue du Maréchal Leclerc / Av de Verdun - Mérignac



Av de Verdun - Mérignac



Av de Verdun - Mérignac



Av de Verdun - Mérignac



Avenue d'Arès – Mérignac/Bordeaux



Rue Judaïque - Bordeaux



2.3 Famille de scénario C1

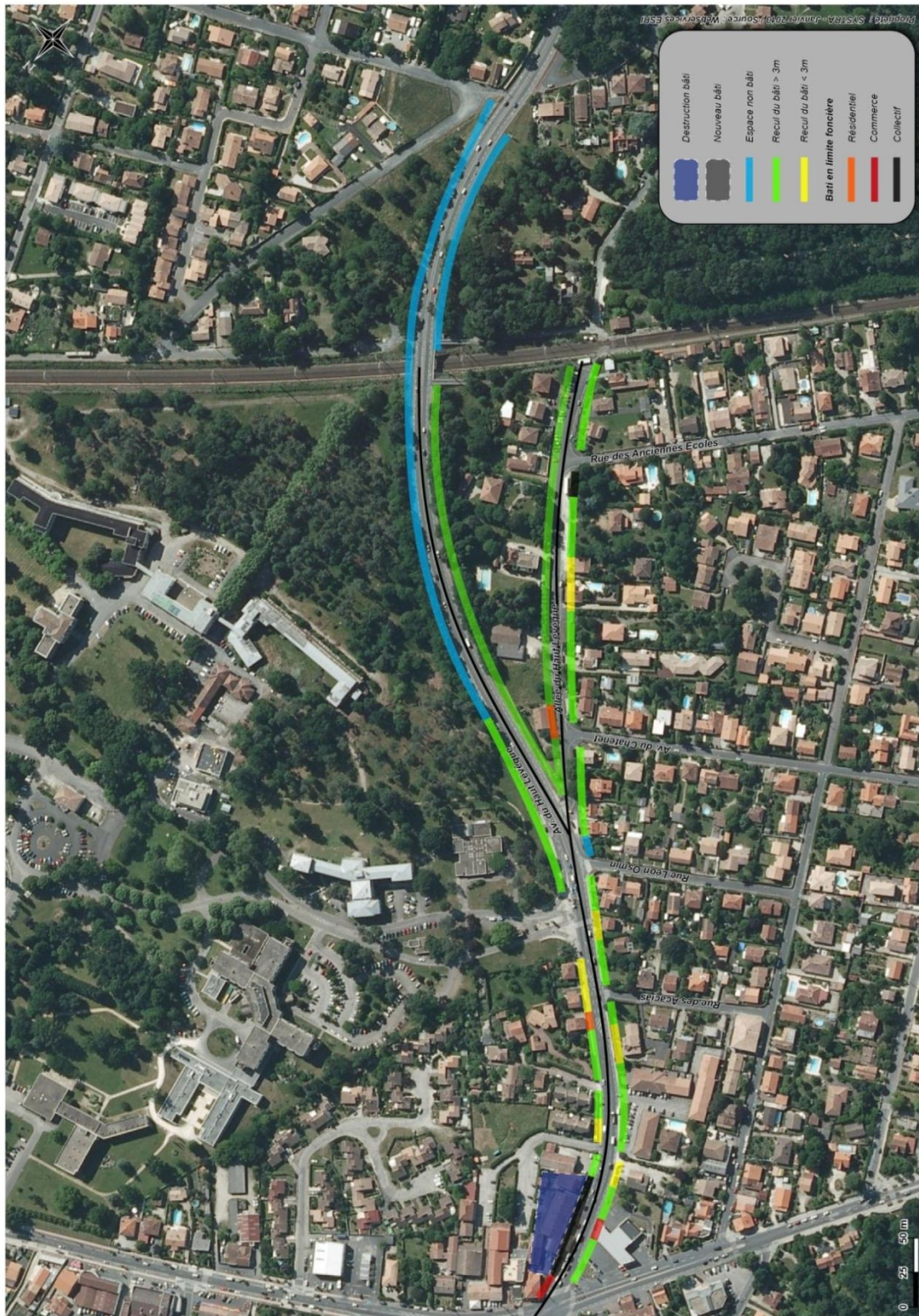
Sans objet

2.4 Famille de scénario C2

Avenue de Bourgailh - Pessac



Avenue de Haut Lévêque / Allée de Haut Lévêque - Pessac



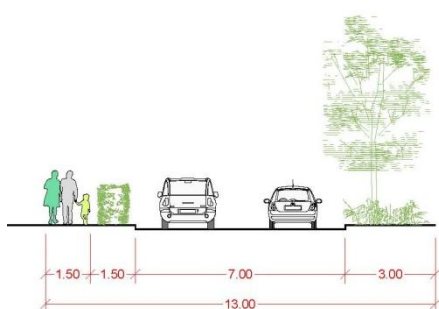
3. ANNEXE 3 : CAHIER DES COUPES

3.1 Famille A

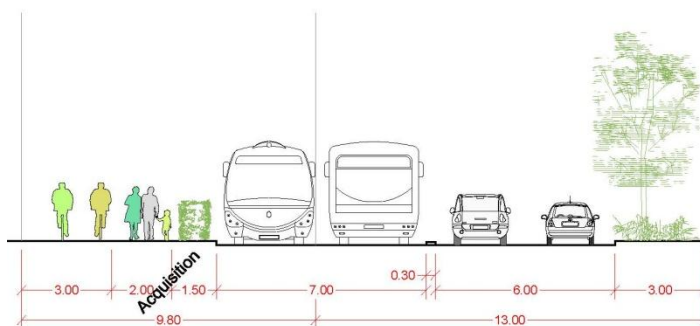
3.1.1 Section Aéroport – 4 chemins

Coupe 1

Scénarios A 1/2 et B 2
Coupe 1 existant
Rue René Cassin



Scénarios A 1/2 et B 2
Coupe 1 projet
Rue René Cassin



Coupe de la situation existante

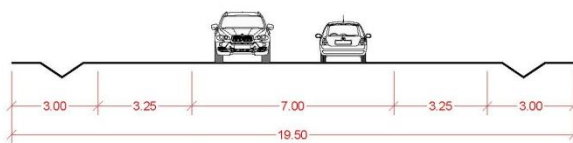
Coupe préconisée par le Groupement

Commentaires :

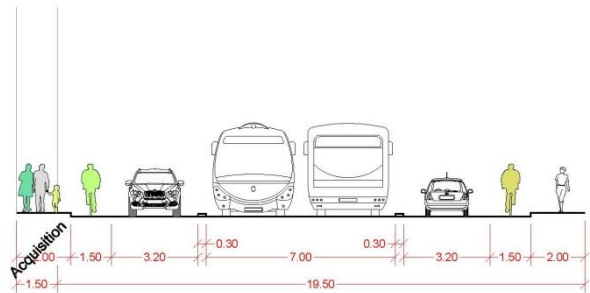
- Site propre bidirectionnel pour les familles de scénario A et B
- Maintien de 2 voies VP pour accéder à l'aéroport
- Ajout de pistes cyclables bidirectionnelles
- Acquisitions sur parkings

Coupe 3 (Coupe 2 initiale supprimée)

Scénarios A 1/2 et B 2
Coupe 3 existant
Avenue John Fitzgerald Kennedy



Scénarios A 1/2 et B 2
Coupe 3 projet
Avenue John Fitzgerald Kennedy



Coupe de la situation existante

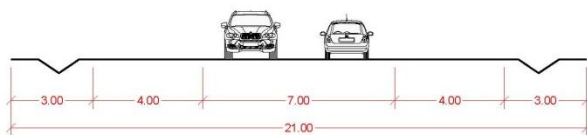
Coupe préconisée par le Groupement

Commentaires :

- Site propre TC en axial
- Maintien de 2x1 voies VP
- Ajout de bandes cyclables bilatérales et de trottoirs
- Acquisitions sur zone d'activité non dense

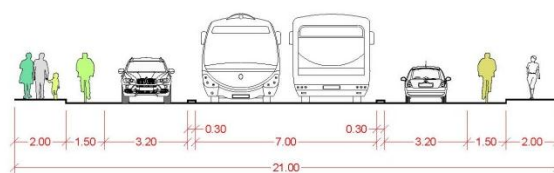
Coupe 4

Scénarios A 1/2 et B 2
Coupe 4 existant
Avenue John Fitzgerald Kennedy



Coupe de la situation existante

Scénarios A 1/2 et B 2
Coupe 4 projet
Avenue John Fitzgerald Kennedy



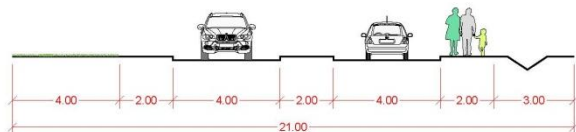
Coupe préconisée par le Groupement

Commentaires :

- Site propre TC en axial
- Maintien de 2x1 voies VP
- Ajout de bandes cyclables bilatérales et de trottoirs
- Aucune acquisition

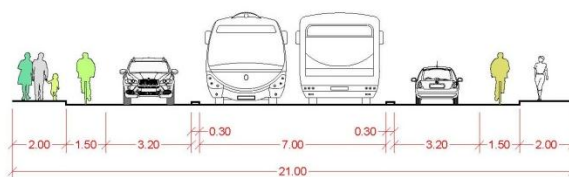
Coupe 5

Scénarios A 1/2 et B 2
Coupe 5 existant
Avenue John Fitzgerald Kennedy



Coupe de la situation existante

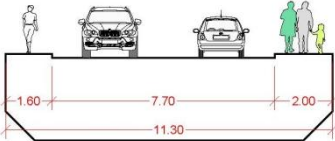
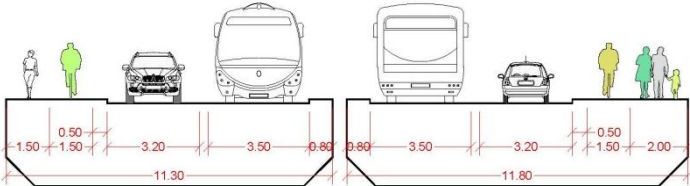
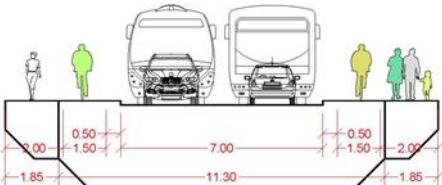
Scénarios A 1/2 et B 2
Coupe 5 projet
Avenue John Fitzgerald Kennedy



Coupe préconisée par le Groupement

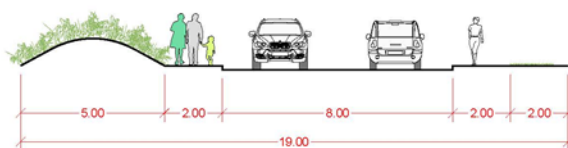
Commentaires :

- Site propre TC en axial
- Maintien de 2x1 voies VP
- Ajout de bandes cyclables bilatérales et de trottoirs de chaque côté de la voirie
- Aucune acquisition

Coupe 6	
Scénarios A 1/2 et B 2 Coupe 6 existant Avenue John Fitzgerald Kennedy 	Coupe 6 projet base Avenue John Fitzgerald Kennedy 
Coupe de la situation existante	Coupe préconisée par le Groupement
	Coupe 6 projet variante Avenue John Fitzgerald Kennedy 
	Coupe variante
Commentaires : Base – création d'un ouvrage jumeau à l'existant - Site propre TC en axial - Maintien de 2x1 voies VP - Ajout de pistes cyclables bilatérales Variante – élargissement de l'OA existant (1,85m de part et d'autre) - Mixité TC/VP - Ajout de pistes cyclables bilatérales	

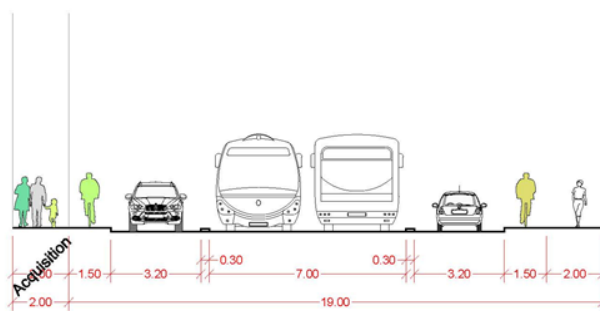
Coupe 7

Scénarios A 1/2 et B 2
Coupe 7 existant
Avenue John Fitzgerald Kennedy



Coupe de la situation existante

Scénarios A 1/2 et B 2
Coupe 7 projet
Avenue John Fitzgerald Kennedy



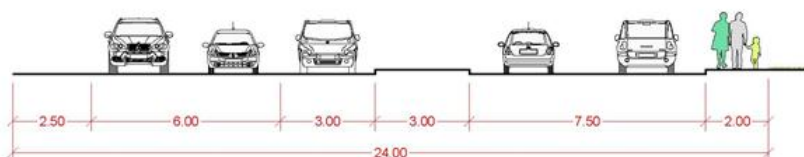
Coupe préconisée par le Groupement

Commentaires :

- Site propre TC en axial
- Maintien de 2x1 voies VP
- Ajout de pistes cyclables bilatérales
- Acquisitions sur zone d'activité non dense

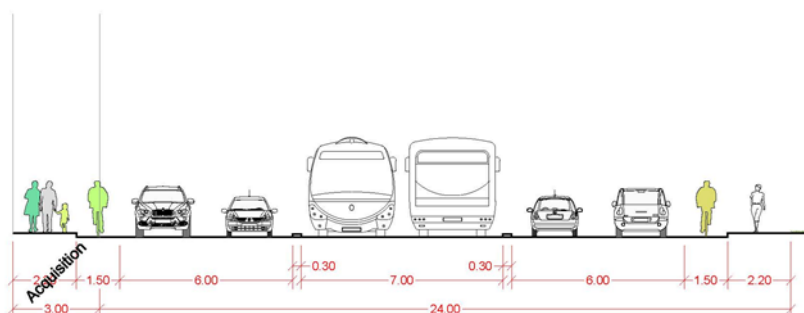
Coupe 8

Scénarios A 1/2 et B 2
Coupe 8 existant
Avenue John Fitzgerald Kennedy



Coupe de la situation existante

Scénarios A 1/2 et B 2
Coupe 8 projet
Avenue John Fitzgerald Kennedy



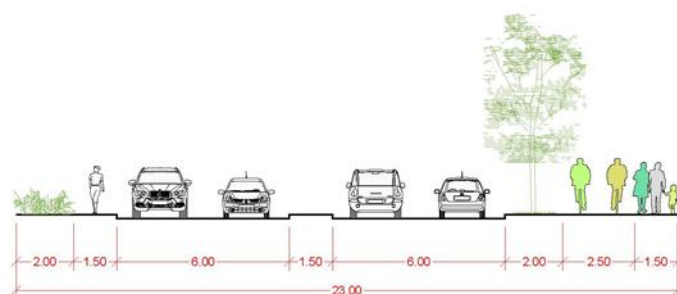
Coupe préconisée par le Groupement

Commentaires :

- Site propre TC en axial
- Maintien de 2x2 voies VP y compris pour TAG
- Ajout de bandes cyclables bilatérales et trottoirs de chaque côté
- Acquisitions sur zone d'activité non dense

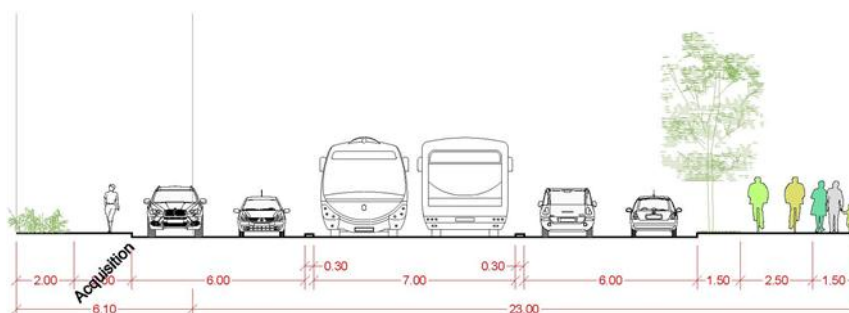
Coupe 9

Scénarios A 1/2 et B 2
Coupe 9 existant
Avenue John Fitzgerald Kennedy



Coupe de la situation existante

Scénarios A 1/2 et B 2
Coupe 9 projet
Avenue John Fitzgerald Kennedy



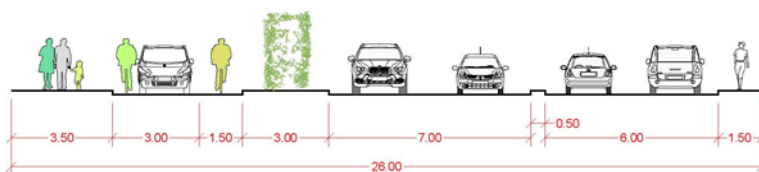
Coupe préconisée par le Groupement

Commentaires :

- Site propre TC en axial
- Maintien de 2x2 voies VP y compris pour TAG
- Ajout d'1 piste cyclable bidirectionnelle
- Acquisitions sur zone d'activité non dense

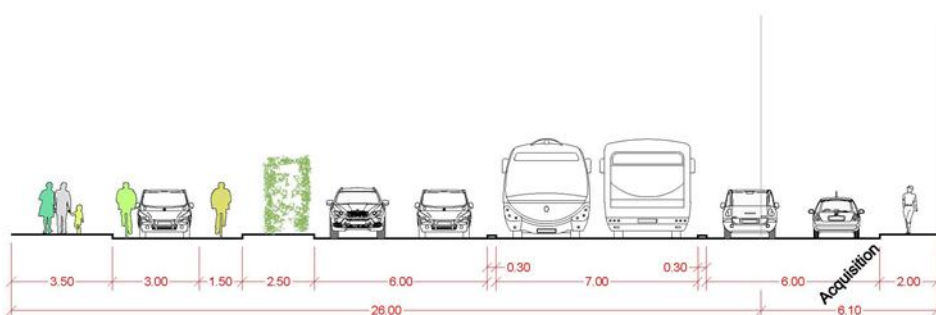
Coupe 10

Scénarios A 1/2 et B 2
Coupe 10 existant
Avenue de la Somme



Coupe de la situation existante

Scénarios A 1/2 et B 2
Coupe 10 projet
Avenue de la Somme



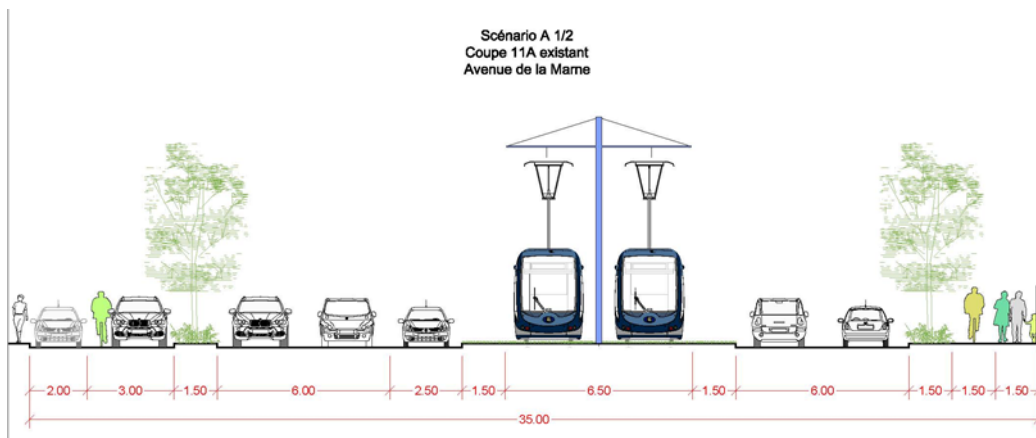
Coupe préconisée par le Groupement

Commentaires :

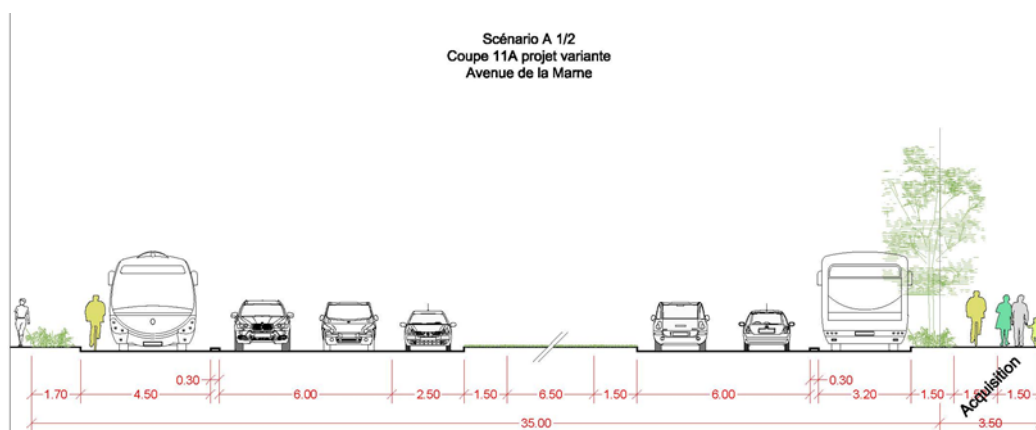
- Site propre TC en axial
- Maintien de 2x2 voies VP y compris pour TAG
- Maintien allée de desserte locale avec pistes cyclables
- Acquisitions sur zone d'activité

Coupe 11A

Plan de repérage des coupes (zoom)



Coupe de la situation existante



Coupe préconisée – site propre bus en bilatéral

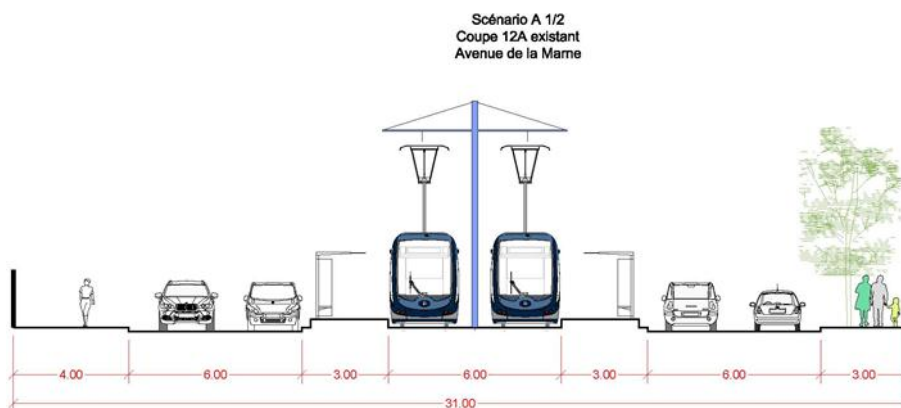
Commentaires :

Variante 2

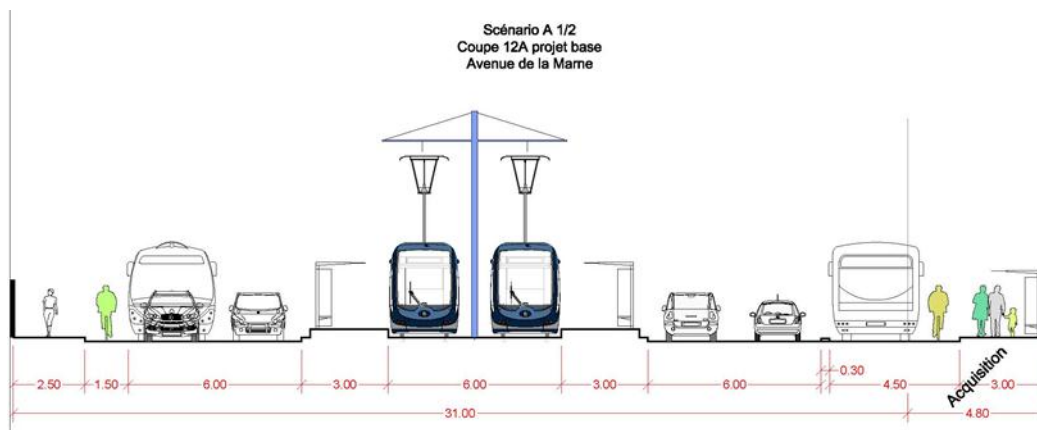
- Création de 2 voies TC
- Maintien du nombre de voies VP actuelles (yc tourne à gauche)
- Suppression de la contre-allée actuelle devant commerces et acquisition sur pelouses de grands ensembles
- Maintien des pistes cyclables et cheminements piétons existants

Coupe 12A

Plan de repérage des coupes (zoom)



Coupe de la situation existante



Coupe préconisée

Commentaires :

- Création de la station terminus au droit de la station tram 4 chemins et à proximité immédiate du parc relais existant.
- Maintien des voies VP existantes
- Mixité VP/TC sur 1 voie au nord uniquement au droit de la station tram
- Amélioration des continuités cyclables
- Maintien des cheminements piétons existants

3.2 Famille B

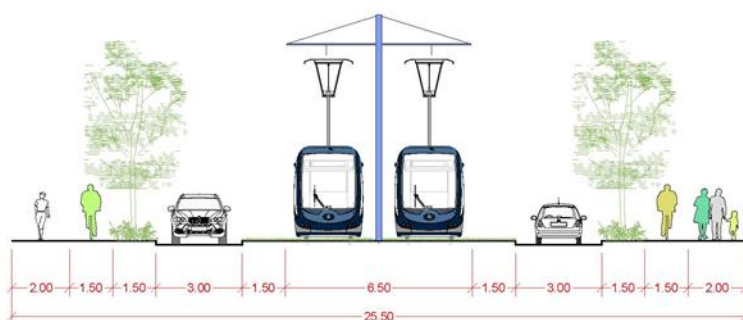
3.2.1 Section Aéroport – Leclerc

Identique Famille A

3.2.2 Section Leclerc – Gambetta

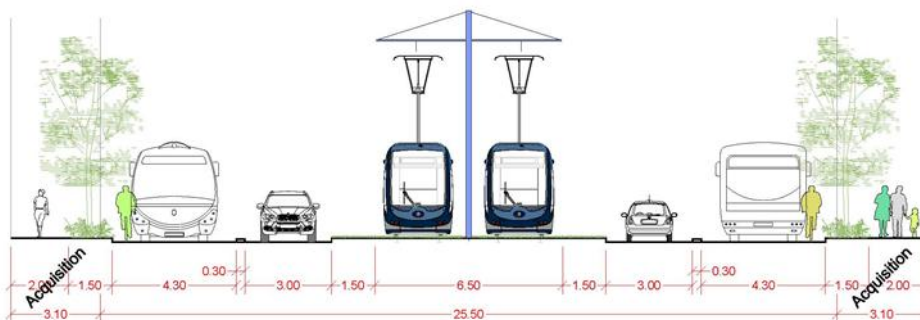
Coupe 11

Scénario B 2
Coupe 11 existant
Avenue du Maréchal Leclerc



Coupe de la situation existante

Scénario B 2
Coupe 11 projet variante
Avenue de la Marne



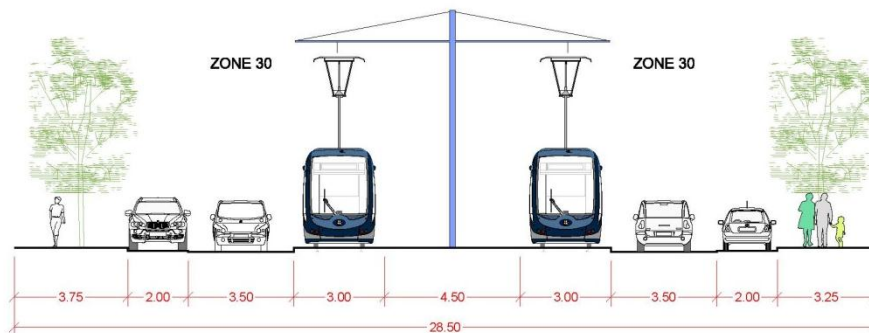
Coupe préconisée par le Groupement

Commentaires :

- Création d'un site propre bilatéral
- Maintien de 2x1 voies VP
- Maintien des pistes cyclables et cheminements piétons existants
- Acquisitions foncières de chaque côté

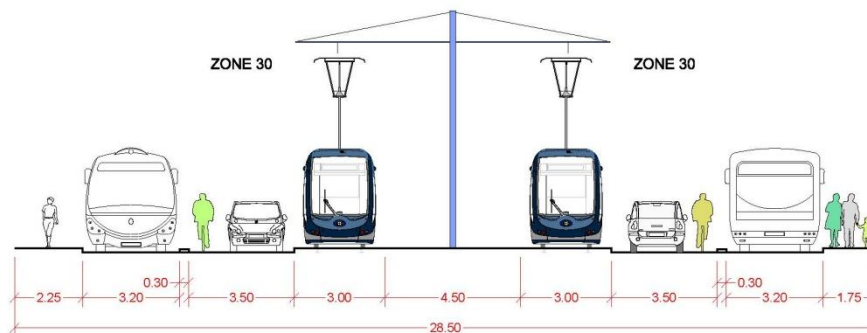
Coupe 11''

Scénario B 2
Coupe 11'' existant
Avenue du Maréchal Leclerc



Coupe de la situation existante

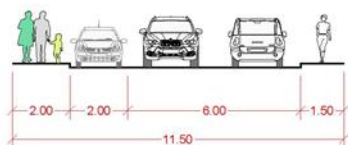
Scénario B 2
Coupe 11'' projet
Avenue du Maréchal Leclerc



Coupe préconisée par le Groupement

Coupe 12

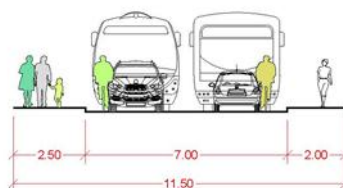
Scénario B 2
Coupe 12 existant
Avenue de Verdun



Coupe de la situation existante

Scénario B 2
Coupe 12 projet base
Avenue de Verdun

ZONE 30

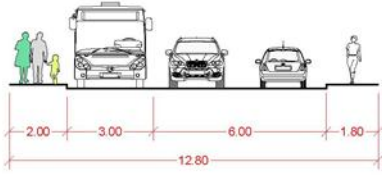
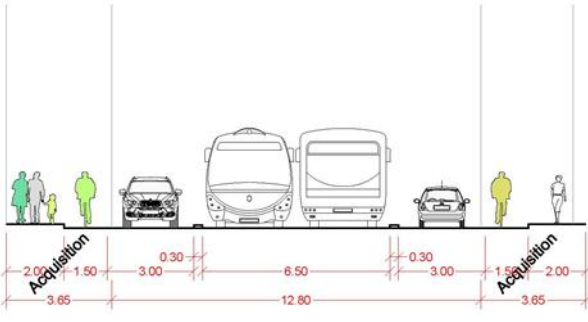


Coupe préconisée par le Groupement

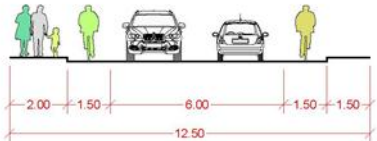
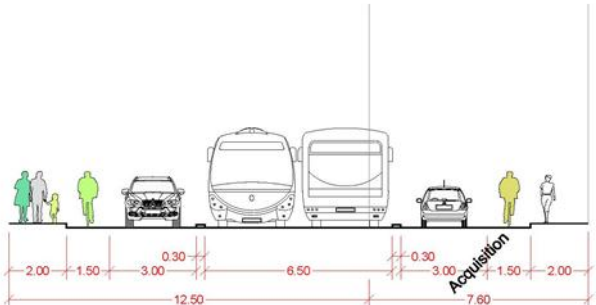
Commentaires :

- Mixité TC/VP double sens et zone 30 pour permettre d'intégrer les liaisons cyclables
- Suppression d'une file de stationnement
- Maintien des cheminements piétons
-

Coupe 13

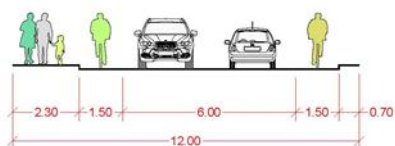
Scénario B 2 Coupe 13 existant Avenue de Verdun 	Scénario B 2 Coupe 13 projet Avenue de Verdun 
Coupe de la situation existante	Coupe variante 3 – préconisée par le Groupement
Commentaires : Variante 3 - Création d'un site propre axial grâce aux acquisitions sur jardin pavillonnaire et de petits collectifs - Maintien des 2 sens de circulation VP - Création de bandes cyclables - Maintien des cheminements piétons	

Coupe 14

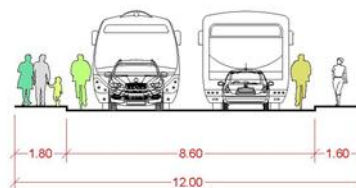
Scénario B 2 Coupe 14 existant Avenue de Verdun 	Scénario B 2 Coupe 14 projet Avenue de Verdun 
Coupe de la situation existante	Variante 2 - Coupe préconisée par le Groupement
Variante 2 – avec acquisition - Création d'un site propre axial grâce aux acquisitions sur le parc du Bourran - Maintien des 2 sens de circulation VP - Création de bandes cyclables - Maintien des cheminements piétons	

Coupe 15

Scénario B 2
Coupe 15 existant
Avenue de Verdun



Scénario B 2
Coupe 15 projet
Avenue de Verdun



Coupe de la situation existante

Coupe préconisée par le Groupement

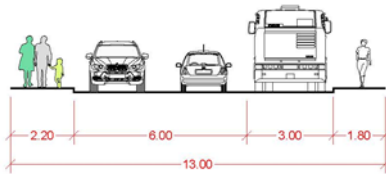
Commentaires :

- Mixité TC/VP double sens
- Maintien des bandes cyclables
- Maintien des cheminements piétons

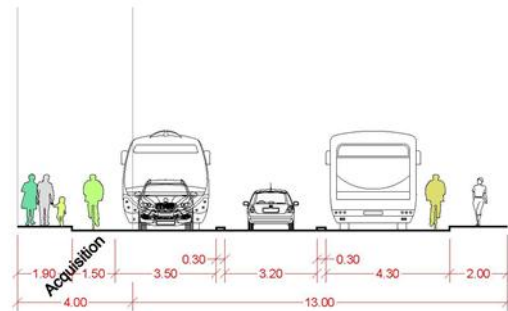
Coupe 16

Plan de repérage des coupes (zoom)

Scénario B 2
Coupe 16 existant
Avenue de Mérignac



Scénario B 2
Coupe 16 projet
Avenue de Mérignac

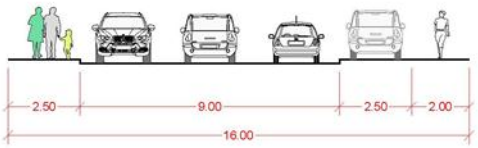
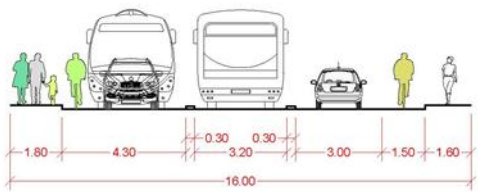
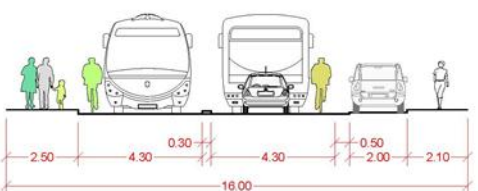


Coupe de la situation existante

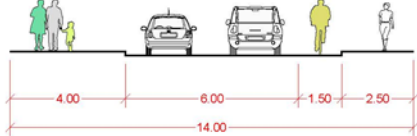
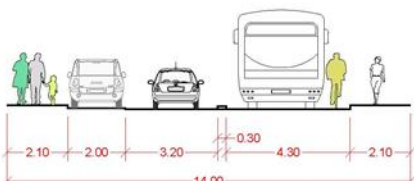
Coupe variante 3 – Préconisation du
Groupement

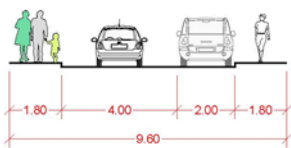
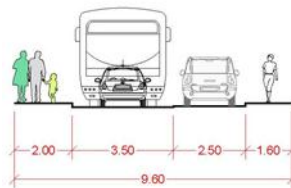
Variante 3 – avec acquisitions

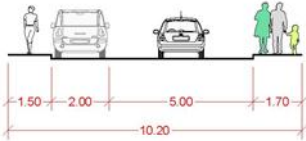
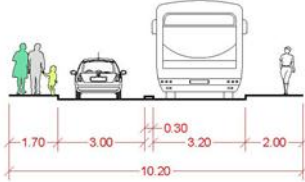
- Maintien d'1 voie TC en site propre
- 1 voie mixte VP/TC
- Intégration de bandes cyclables
- Maintien des cheminements piétons

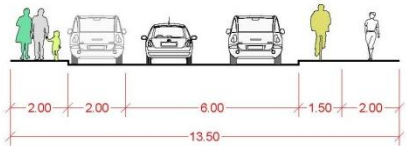
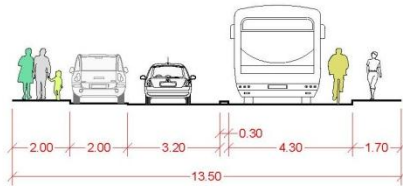
Coupe 17	
Scénario B 2 Coupe 17 existant Avenue d'Ares 	Scénario B 2 Coupe 17 projet base Avenue d'Ares 
Coupe de la situation existante	Coupe variante 1
	Scénario B 2 Coupe 17 projet variante Avenue d'Ares 
	Coupe variante 2
Variante 1 - Mixité TC/VP sur 1 seul sens - Ajout de liaisons cyclables - Suppression d'une file de stationnement - Maintien des cheminements piétons Variante 2 - Mixité TC/VP sur 1 seul sens - Suppression d'1 sens de circulation VP pour restreindre le trafic de transit sur cet axe et maintenir uniquement de la desserte locale - Ajout de liaisons cyclables - Maintien d'une file de stationnement - Maintien des cheminements piétons	

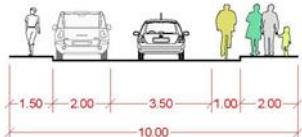
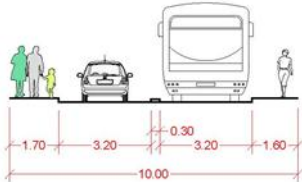
3.2.3 Section Mondésir - Gambetta – par Av. Arès et Bonnac

Coupe 18''	
Scénario B 2 Coupe 18'' existant Avenue d'Arès 	Scénario B 2 Coupe 18'' projet Avenue d'Arès 
Coupe de la situation existante	Coupe préconisée par le Groupement
Commentaires : - 1 voie TC avec cycle - Réduction de 2 à 1 voie VP - Ajout d'une file de stationnement - Maintien des cheminements piétons - Création des itinéraires cyclables sur l'axe République -Judaïque	

Coupe 19''	
Scénario B 2 Coupe 19'' existant Avenue d'Ares 	Scénario B 2 Coupe 19'' projet Avenue d'Ares 
Coupe de la situation existante	Coupe préconisée par le Groupement
Commentaires : - 1 voie mixte VP/TC – largeur insuffisante pour dissocier les 2 - Donc maintien d'une file de stationnement - Maintien des cheminements piétons - Création des itinéraires cyclables sur l'axe République -Judaïque	

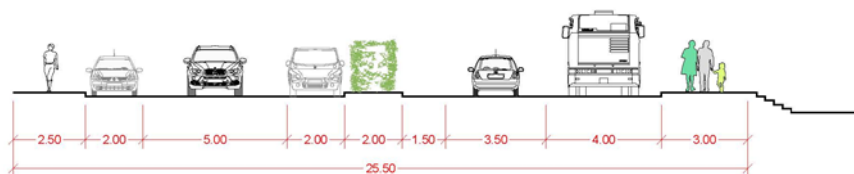
Coupe 20''	
Scénario B 2 Coupe 20'' existant Avenue d'Ares 	Scénario B 2 Coupe 20'' projet Avenue d'Ares 
Coupe de la situation existante	Coupe préconisée par le Groupement
Commentaires : - Création d'1 voie TC et maintien d'1 voie VP - Suppression d'une file de stationnement - Maintien des cheminements piétons - Création des itinéraires cyclables sur l'axe République – Judaïque	

Coupe 21''	
Scénario B 2 Coupe 21'' existant Rue Georges Bonnac 	Scénario B 2 Coupe 21'' projet Rue Georges Bonnac 
Coupe de la situation existante	Coupe préconisée par le Groupement
Commentaires : - Création d'1 voie TC mutualisée avec cycles et réduction de 2 à 1 voie VP - Maintien d'une file de stationnement - Maintien des cheminements piétons	

Coupe 22''	
Scénario B 2 Coupe 22'' existant Rue Georges Bonnac 	Scénario B 2 Coupe 22'' projet Rue Georges Bonnac 
Coupe de la situation existante	Coupe préconisée par le Groupement
Commentaires : - Création d'1 voie TC et maintien d'1 voie VP - Suppression d'une file de stationnement - Maintien des cheminements piétons - Création des itinéraires cyclables sur l'axe République – Judaïque	

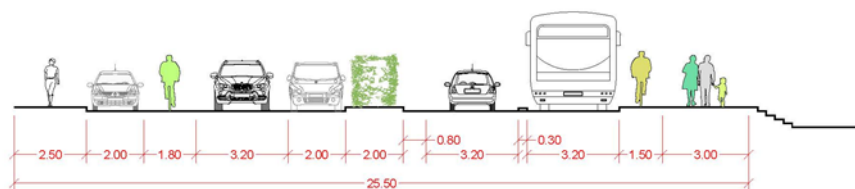
Coupe 23''

Scénario B 2
Coupe 23'' existant
Rue Georges Bonnac



Coupe de la situation existante

Scénario B 2
Coupe 23'' projet
Rue Georges Bonnac

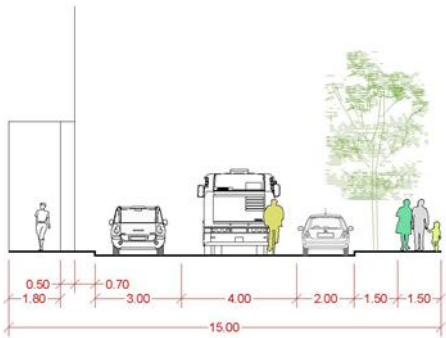
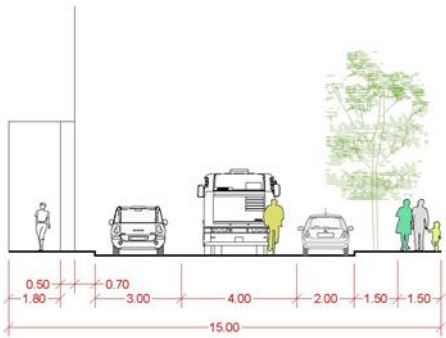


Coupe préconisée par le Groupement

Commentaires :

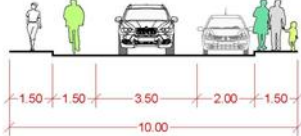
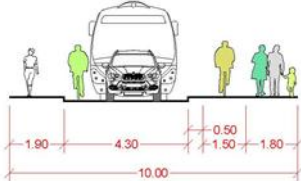
- Maintien de l'ensemble des fonctionnalités et création d'itinéraire cyclables

Coupe 24''

Scénario B 2 Coupe 24'' existant Rue Edmond Michelet 	Scénario B 2 Coupe 24'' existant Rue Edmond Michelet 
Coupe de la situation existante	Coupe préconisée par le Groupement Maintien de l'existant
Commentaires : - Maintien de l'existant, les places de stationnement étant surtout des espaces de livraison	

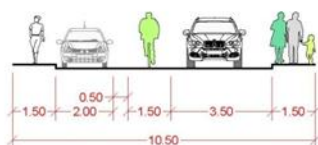
3.2.4 Section Mondésir - Gambetta – par Av Judaïque et République

Coupe 24'	
Scénario B 2 Coupe 24' existant Rue Judaïque	Scénario B 2 Coupe 24' projet Rue Judaïque
Coupe de la situation existante	Coupe préconisée par le Groupement
Commentaires : - Mixité 1 voie TC/VP - Suppression d'une file de stationnement - Maintien des cheminements piétons - Création des itinéraires cyclables sur l'axe République – Judaïque	

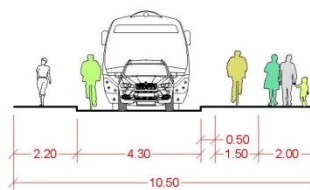
Coupe 23'	
Scénario B 2 Coupe 23' existant Rue Judaïque 	Scénario B 2 Coupe 23' projet Rue Judaïque 
Coupe de la situation existante	Coupe préconisée par le Groupement
Commentaires : - Mixité 1 voie TC/VP - Suppression d'une file de stationnement - Maintien des cheminements piétons - Création des itinéraires cyclables sur l'axe République – Judaïque	

Coupe 22'

Scénario B 2
Coupe 22' existant
Rue Judaïque



Scénario B 2
Coupe 22' projet
Rue Judaïque



Coupe de la situation existante

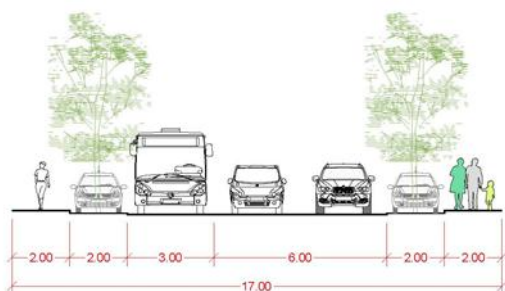
Coupe préconisée par le Groupement

Commentaires :

- Mixité 1 voie TC/VP
- Suppression d'une file de stationnement
- Maintien des cheminements piétons
- Création des itinéraires cyclables sur l'axe République – Judaïque

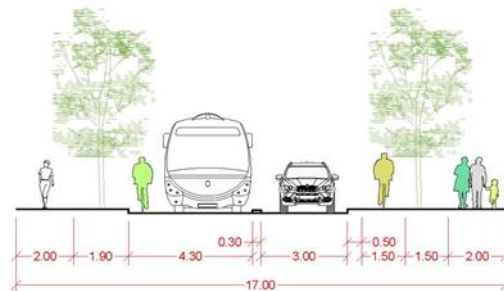
Coupe 21'

Scénario B 2
Coupe 21' existant
Rue Judaïque



Coupe de la situation existante

Scénario B 2
Coupe 21' projet
Rue Judaïque



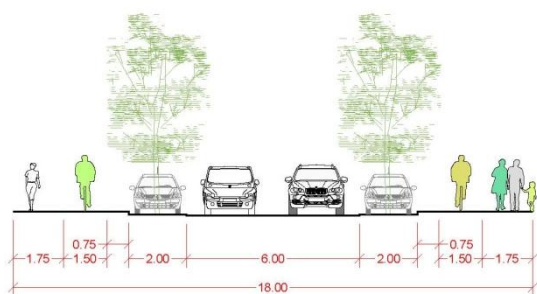
Coupe préconisée par le Groupement

Commentaires :

- Mixité d'1 voie TC
- Réduction de 2 à 1 voie VP – Possibilité de maintien de 2 voies VP à l'approche des Bds, à condition de supprimer un alignement d'arbre
- Suppression des 2 files de stationnement (maintien d'une file de stationnement étroite <2,50m le long d'un site propre est non préconisé)
- Maintien des cheminements piétons
- Création des itinéraires cyclables sur l'axe République – Judaïque

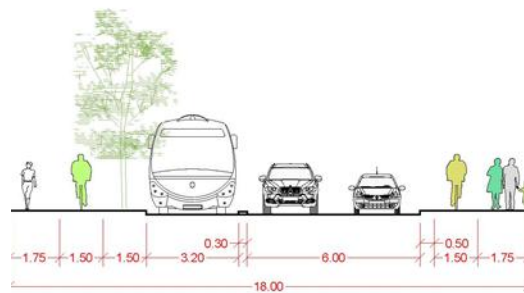
Coupe 20'

Scénario B 2
Coupe 20' existant
Avenue de la République



Coupe de la situation existante

Scénario B 2
Coupe 20' projet
Avenue de la République



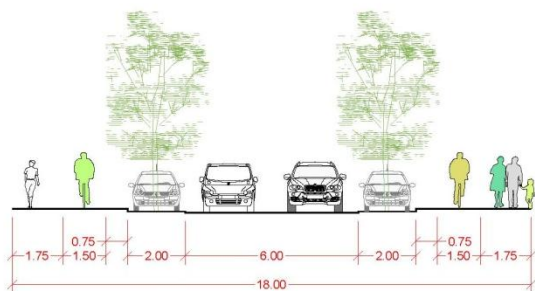
Coupe préconisée par le Groupement

Commentaires :

- Création d'1 voie TC
- Maintien des 2 voies VP au vue des forts enjeux forts de circulation (20 000 véh/j)
- Suppression de 2 files de stationnement et d'1 alignement d'arbres
- Maintien des cheminements piétons
- Maintien des itinéraires cyclables

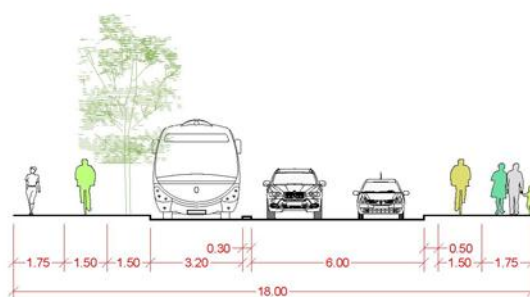
Coupe 19'

Scénario B 2
Coupe 19' existant
Avenue de la République



Coupe de la situation existante

Scénario B 2
Coupe 19' projet
Avenue de la République

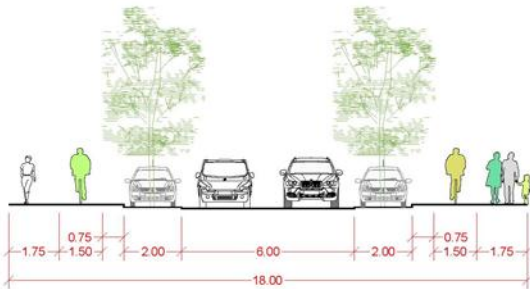
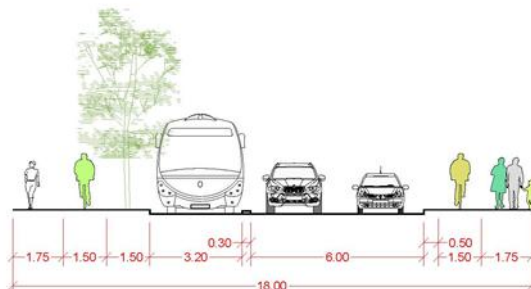


Coupe préconisée par le Groupement

Commentaires :

- Création d'1 voie TC
- Maintien des 2 voies VP au vue des forts enjeux forts de circulation (20 000 véh/j)
- Suppression de 2 files de stationnement
- Maintien des cheminements piétons
- Maintien des itinéraires cyclables

Coupe 18'

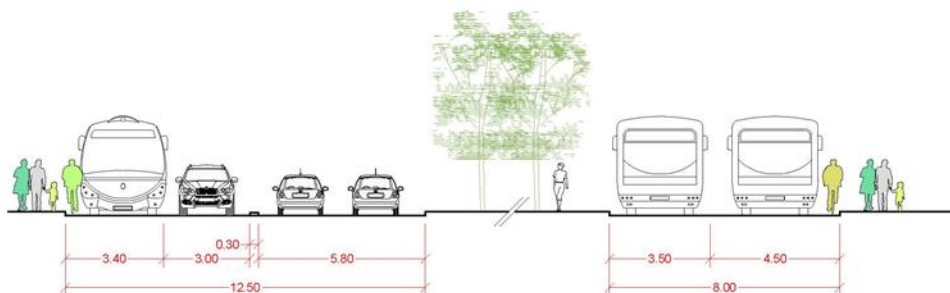
Scénario B 2 Coupe 18' existant Avenue de la République 	Scénario B 2 Coupe 18' projet Avenue de la République 
Coupe de la situation existante	Coupe préconisée par le Groupement
Commentaires : - Création d'1 voie TC - Maintien des 2 voies VP au vue des forts enjeux forts de circulation (20 000 véh/j) - Suppression de 2 files de stationnement - Maintien des cheminements piétons - Maintien des itinéraires cyclables	

3.2.5 Section Gambetta - Quinconces

Identique lot 3

Coupe 25

Scénario B 2
Coupe 25 projet A
Place Gambetta



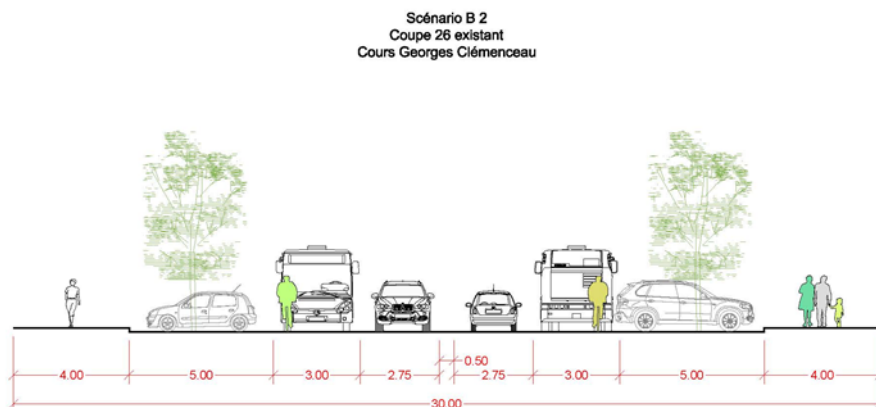
Coupe de la situation existante – suite mise en service été 2012

Commentaires :

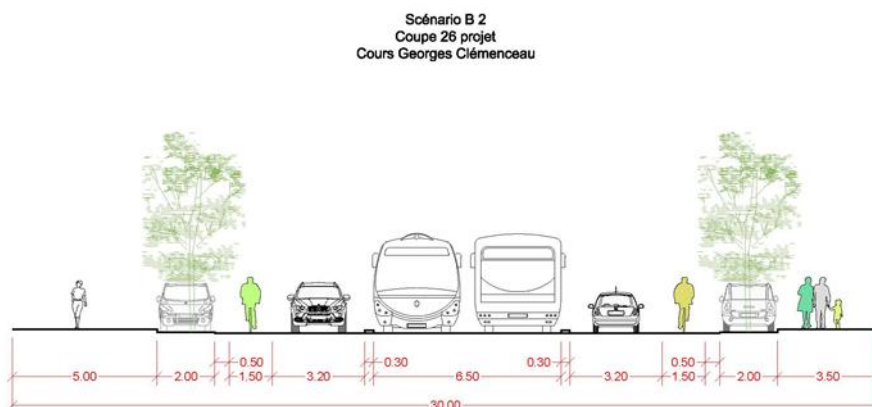
- Maintien des fonctionnalités existantes avec plateforme TC

Coupe 26

Plan de repérage des coupes (zoom)



Coupe de la situation existante



Coupe préconisée par le Groupement

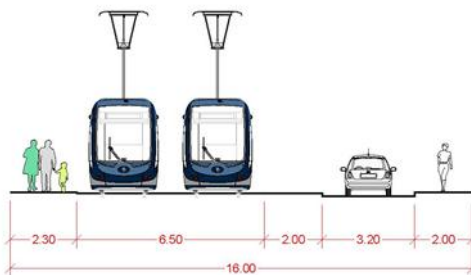
Commentaires :

- Création d'1 plateforme TC axial
- Maintien 2x1 voie VP
- Création de bandes cyclables
- Maintien des cheminements piétons et des alignements d'arbres existants

Coupe 27'

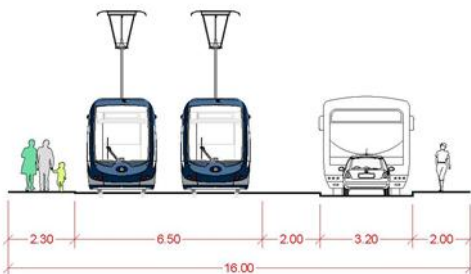
Plan de repérage des coupes (zoom)

Scénario B 2
Coupe 27 existant
Cours de Tourmon



Coupe de la situation projetée – horizon ligne D

Scénario B 2
Coupe 27 projet
Cours de Tourmon



Coupe préconisée par le Groupement

Commentaires :

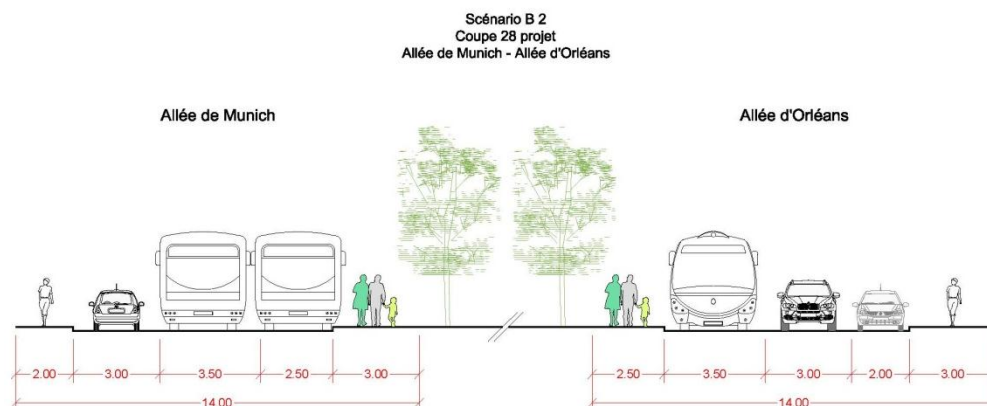
- Mixité bus/TC

Coupe 28

Plan de repérage des coupes (zoom)



Coupe de l'existant



Coupe préconisée par le Groupement

Commentaires :

- Maintien de l'existant

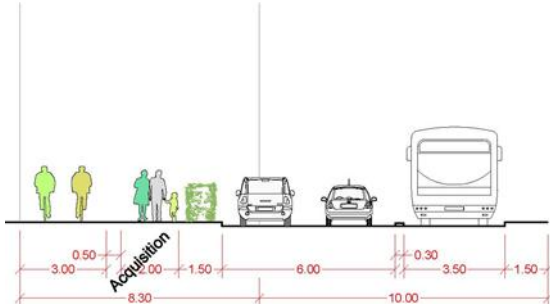
3.3 Famille C

3.3.1 C1 - Section Aéroport – Mitterrand

C1 - Coupe 1	
Scénario C 1 Coupe 1 existant Rue René Cassin	Scénario C 1 Coupe 1 projet Rue René Cassin
Coupe de la situation existante	Coupe préconisée par le Groupement
Commentaires : - Site propre unidirectionnel (famille de scénarios C) - Maintien de 2 voies VP pour accéder à l'aéroport - Ajout de pistes cyclables bidirectionnelles - Acquisitions sur parkings -	

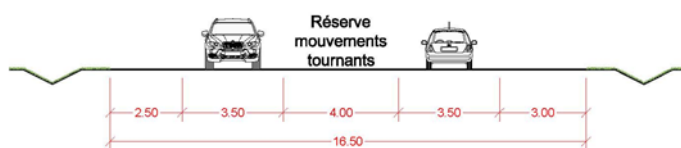
C1 - Coupe 2

Plan de repérage des coupes (zoom)

Scénario C 1 Coupe 2 existant Rue René Cassin 	Scénario C 1 Coupe 2 projet Rue René Cassin 
Coupe de la situation existante	Coupe préconisée par le Groupement
Commentaires : - Ajout d'1 plateforme unidirectionnelle - Maintien des 2 voies VP - Ajout de pistes cyclables bidirectionnelles et cheminement piétons - Acquisitions sur zone de parkings	

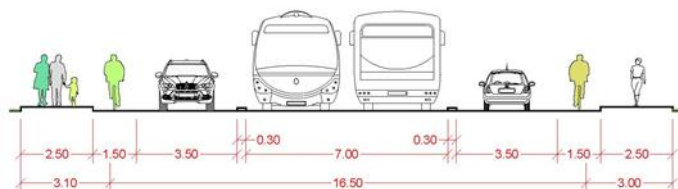
C1 - Coupe 3

Scénario C 1
Coupe 3 existant
Avenue Roland Garros



Coupe de la situation existante

Scénario C 1
Coupe 3 projet base?
Avenue Roland Garros



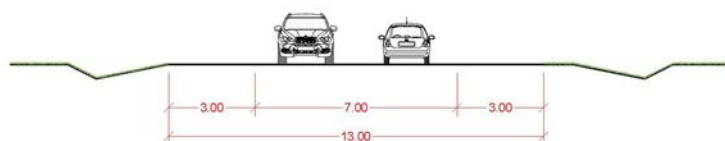
Coupe préconisée par le Groupement

Commentaires :

- Ajout de 2 voies TC
- Maintien des 2 voies VP – mouvements tournants reportés sur giratoires (150m environ)
- Ajout de bandes cyclables et cheminement piétons

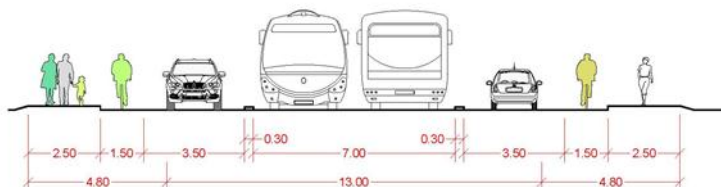
C1 - Coupe 4

Scénario C 1
Coupe 4 existant
Avenue Roland Garros



Coupe de la situation existante

Scénario C 1
Coupe 4 projet base?
Avenue Roland Garros



Coupe préconisée par le Groupement

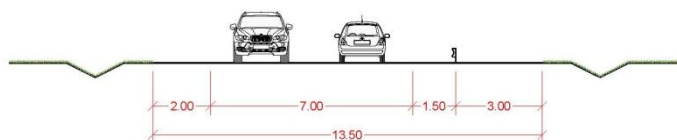
Commentaires :

- Ajout de 2 voies TC
- Maintien des 2 voies VP
- Ajout de bandes cyclables et cheminement piétons
-

C1 - Coupe 5

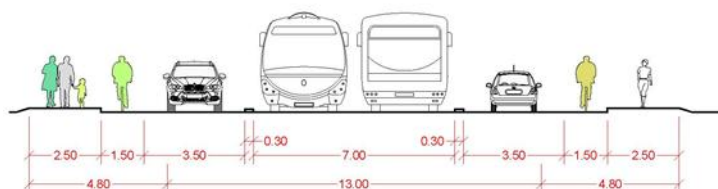
Plan de repérage des coupes (zoom)

Scénario C 1
Coupe 5 existant
Avenue Roland Garros



Coupe de la situation existante

Scénario C 1
Coupe 5 projet base?
Avenue Roland Garros



Coupe préconisée par le Groupement

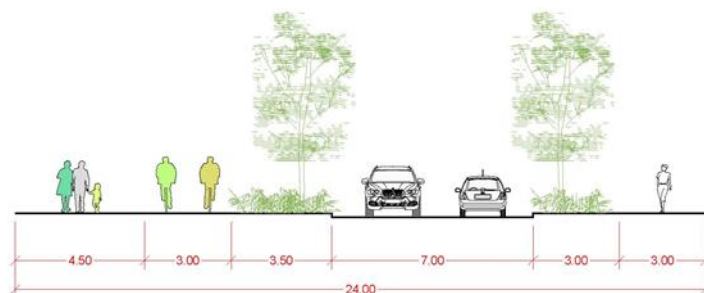
Commentaires :

- Ajout de 2 voies TC
- Maintien des 2 voies VP
- Ajout de bandes cyclables et cheminement piétons
-

C1 - Coupe 6

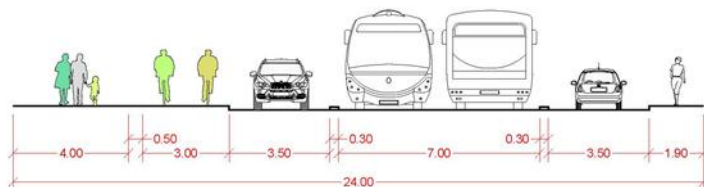
Plan de repérage des coupes (zoom)

Scénario C 1
Coupe 6 existant
Avenue Roland Garros



Coupe de la situation existante

Scénario C 1
Coupe 6 projet base?
Avenue Roland Garros



Coupe préconisée par le Groupement

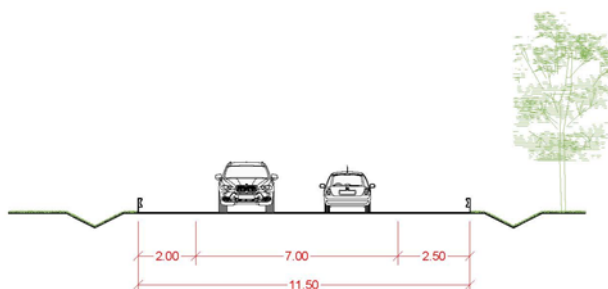
Commentaires :

- Ajout de 2 voies TC
- Maintien des 2 voies VP
- Ajout de pistes cyclables bidirectionnelles et cheminement piétons
-

C1 - Coupe 7

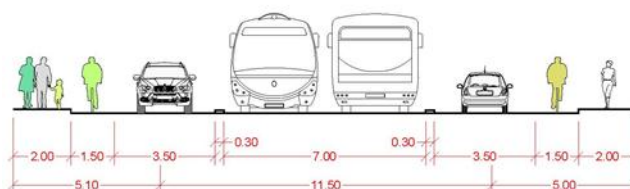
Plan de repérage des coupes (zoom)

Scénario C 1
Coupe 7 existant
Avenue François Mitterrand



Coupe de la situation existante

Scénario C 1
Coupe 7 projet base?
Avenue François Mitterrand



Coupe préconisée par le Groupement

Commentaires :

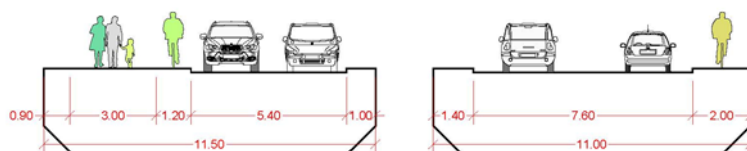
- Ajout de 2 voies TC
- Maintien des 2 voies VP
- Ajout de bandes cyclables et cheminement piétons
-

3.3.2 C1 - Section Mitterrand – Arlac

C1 - Coupe 8

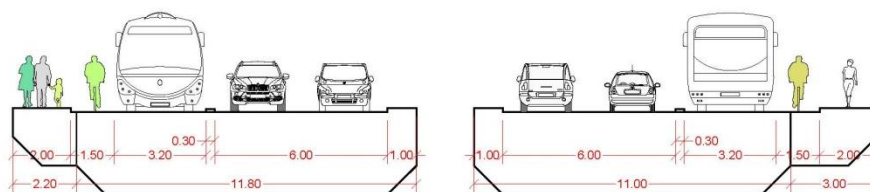
Plan de repérage des coupes (zoom)

Scénario C 1
Coupe 8 existant
Avenue François Mitterrand

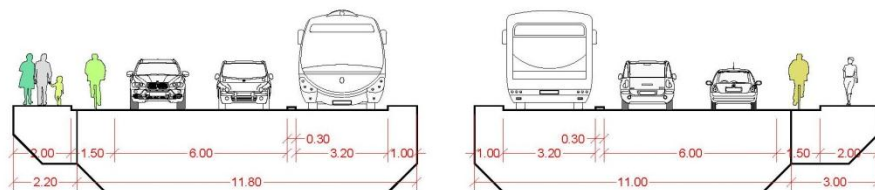


Coupe de la situation existante

Scénario C 1
Coupe 8 projet base?
Avenue François Mitterrand



Scénario C 1
Coupe 8 projet base
Avenue François Mitterrand



Coupes de variante 1 – élargissement ouvrages

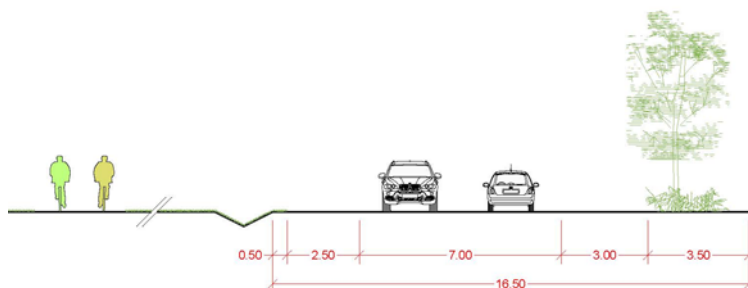
Commentaires :

Variante 1 – élargissement ouvrages – préconisée par le Groupement

- Ajout de 2 voies TC (insertion axiale ou bilatérale)
- Maintien des 2x2 voies VP, permettant d'avoir du stockage disponible pour éviter d'avoir des remontées de files d'un des giratoires sur l'autre (environ 25'000 véh./j. sur ce tronçon)
- Amélioration des cheminements cyclables et piétons
-

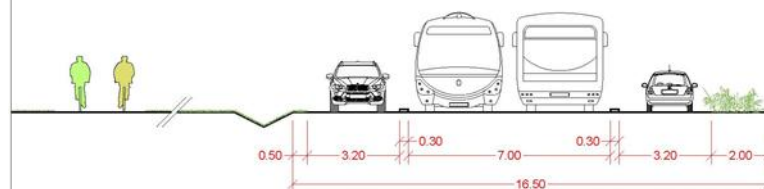
C1 - Coupe 9

Scénario C 1
Coupe 9 existant
Avenue François Mitterrand



Coupe de la situation existante

Scénario C 1
Coupe 9 projet base?
Avenue François Mitterrand



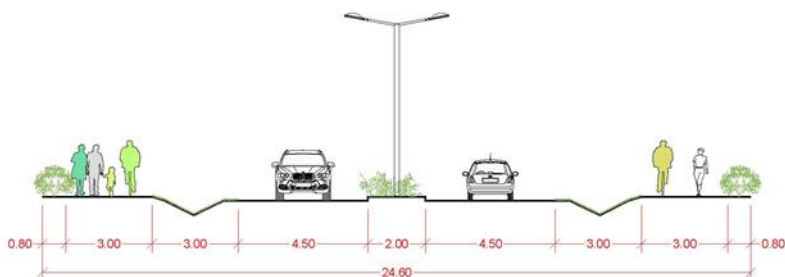
Coupe préconisée par le Groupement

Commentaires :

- Ajout de 2 voies TC
- Maintien des 2x1 voies VP
- Maintien des cheminements cyclables et piétons

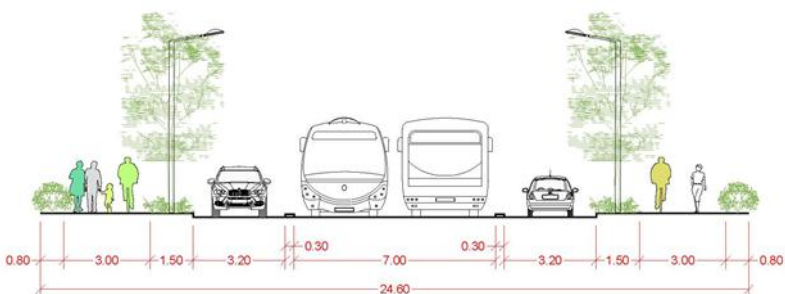
C1 - Coupe 10

Scénario C 1
Coupe 10 existant
Avenue François Mitterrand



Coupe de la situation existante

Scénario C 1
Coupe 10 projet base?
Avenue François Mitterrand



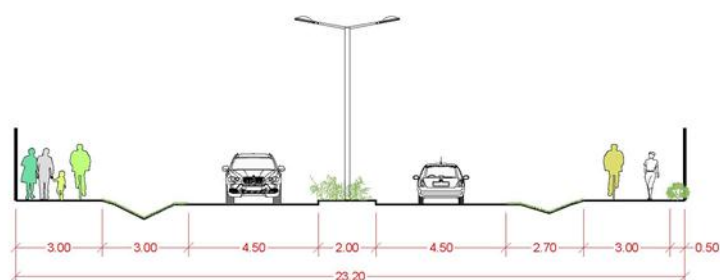
Coupe préconisée par le Groupement

Commentaires :

- Ajout de 2 voies TC
- Maintien des 2x1 voies VP
- Maintien des cheminements cyclables et piétons

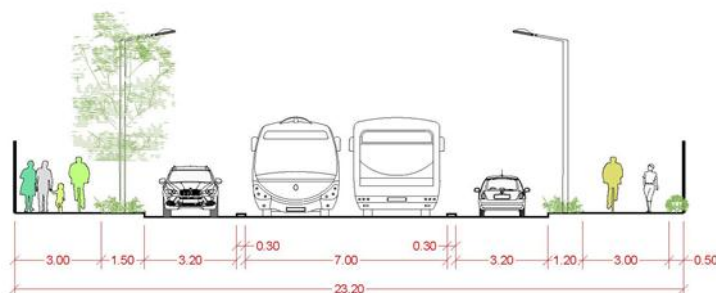
C1 - Coupe 11

Scénario C 1
Coupe 11 existant
Avenue François Mitterrand



Coupe de la situation existante

Scénario C 1
Coupe 11 projet base?
Avenue François Mitterrand



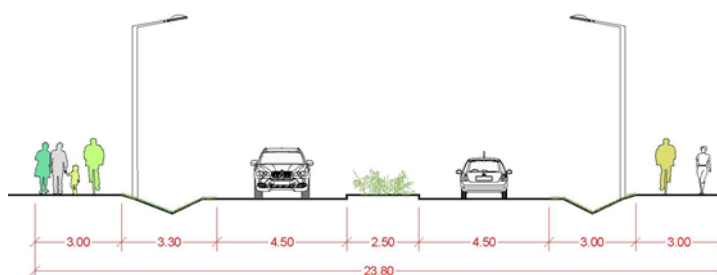
Coupe préconisée par le Groupement

Commentaires :

- Ajout de 2 voies TC
- Maintien des 2x1 voies VP
- Maintien des cheminements cyclables et piétons

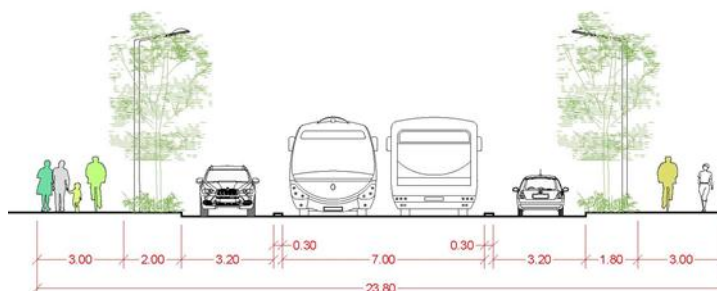
C1 - Coupe 12

Scénario C 1
Coupe 12 existant
Avenue François Mitterrand



Coupe de la situation existante

Scénario C 1
Coupe 12 projet base?
Avenue François Mitterrand



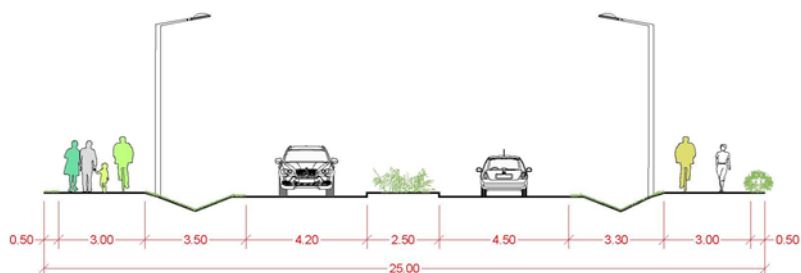
Coupe préconisée par le Groupement

Commentaires :

- Ajout de 2 voies TC
- Maintien des 2x1 voies VP
- Maintien des cheminements cyclables et piétons

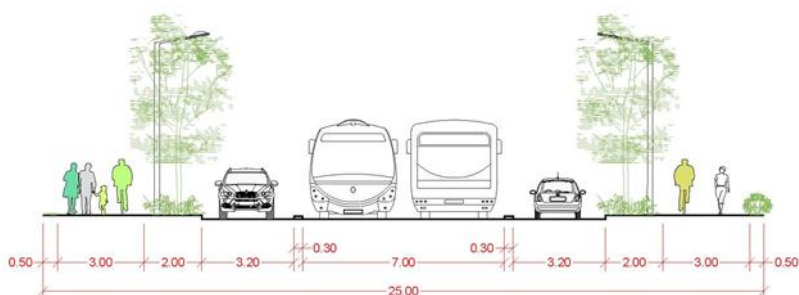
C1 - Coupe 13

Scénario C 1
Coupe 13 existant
Avenue François Mitterrand



Coupe de la situation existante

Scénario C 1
Coupe 13 base?
Avenue François Mitterrand



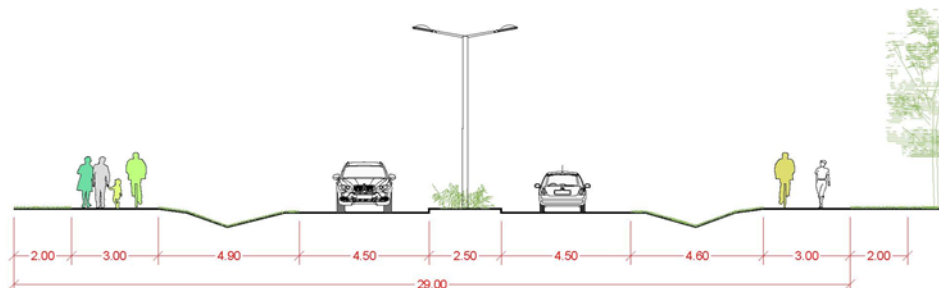
Coupe préconisée par le Groupement

Commentaires :

- Ajout de 2 voies TC
- Maintien des 2x1 voies VP
- Maintien des cheminements cyclables et piétons

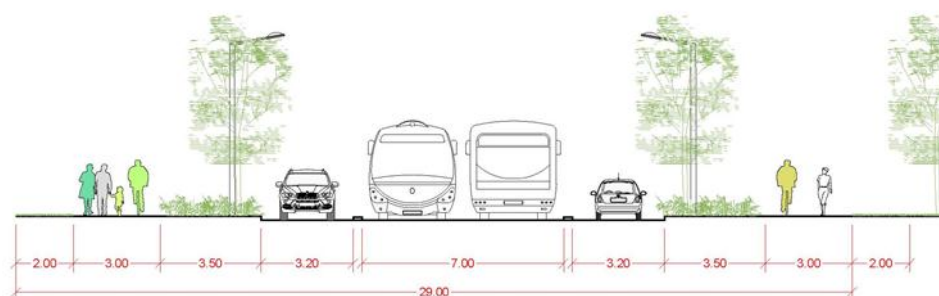
C1 - Coupe 14

Scénario C 1
Coupe 14 existant
Avenue de Psychotte



Coupe de la situation existante

Scénario C 1
Coupe 14 projet base?
Avenue de Psychotte



Coupe préconisée par le Groupement

Commentaires :

- Ajout de 2 voies TC
- Maintien des 2x1 voies VP
- Maintien des cheminements cyclables et piétons

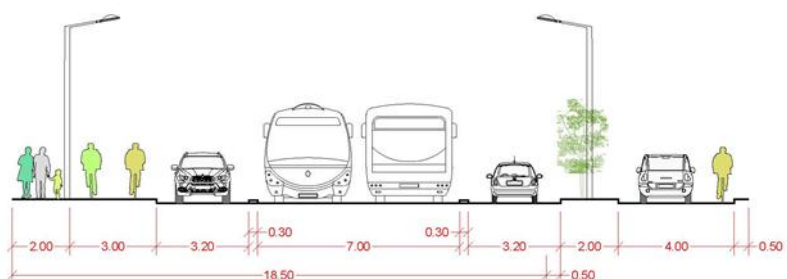
C1 - Coupe 15

Scénario C 1
Coupe 15 existant
Avenue de Peychotte



Coupe de la situation existante

Scénario C 1
Coupe 15 projet base?
Avenue de Peychotte



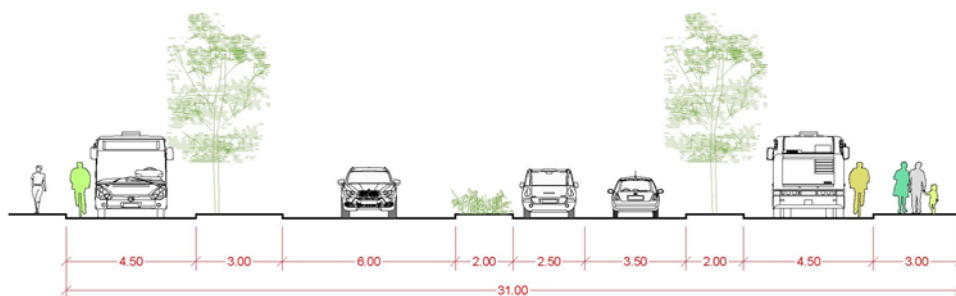
Coupe préconisée par le Groupement

Commentaires :

- Ajout de 2 voies TC
- Maintien des 2x1 voies VP
- Maintien des cheminements cyclables et piétons

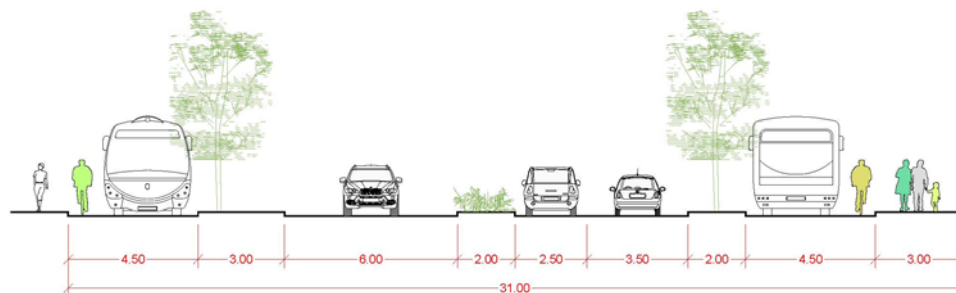
C1 - Coupe 16

Scénario C 1
Coupe 16 existant
Avenue François Mitterrand



Coupe de la situation existante

Scénario C 1
Coupe 16 projet
Avenue François Mitterrand



Coupe préconisée par le Groupement

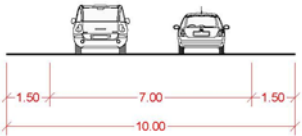
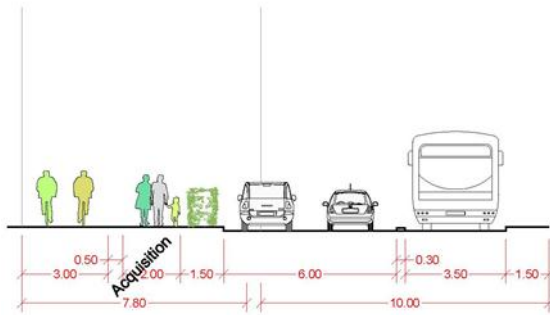
Commentaires :

- Maintien de l'existant – insertion d'un terminus très aisé

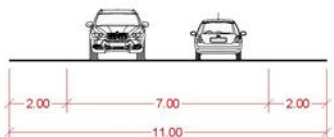
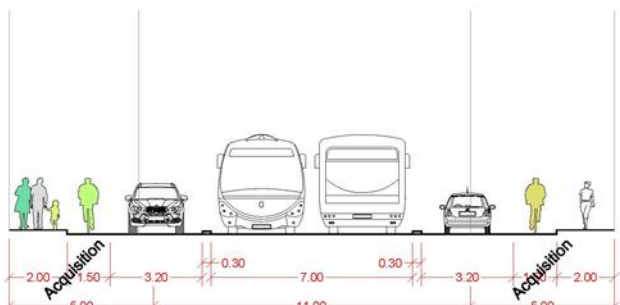
3.3.3 C2.1 - Section Aéroport – Bourgailh

C2-1 - Coupe 1	
Scénario C 1 Coupe 1 existant Rue René Cassin	Scénario C 1 Coupe 1 projet Rue René Cassin
Coupe de la situation existante	Coupe préconisée par le Groupement
Commentaires : - Site propre unidirectionnel (famille de scénarios C) - Maintien de 2 voies VP pour accéder à l'aéroport - Ajout de pistes cyclables bidirectionnelles - Acquisitions sur parkings	

C2-1 - Coupe 2

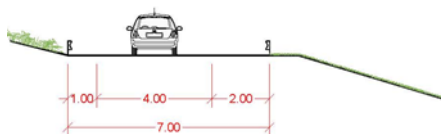
Scénario C 2-1 Coupe 2 existant Rue René Cassin 	Scénario C 2-1 Coupe 2 projet Rue René Cassin 
Coupe de la situation existante	Coupe préconisée par le Groupement
Commentaires : - Site propre unidirectionnel (famille de scénarios C) - Maintien de 2 voies VP pour accéder à l'aéroport - Ajout de pistes cyclables bidirectionnelles - Acquisitions sur parkings -	

C2-1 - Coupe 3

Scénario C 2-1 Coupe 3 existant Avenue René Cassin 	Scénario C 2-1 Coupe 3 projet Avenue René Cassin 
Coupe de la situation existante	Coupe préconisée par le Groupement
Commentaires : - Ajout de 2 voies TC - Maintien de 2x1 voie VP - Création de cheminements cyclables et piétons	

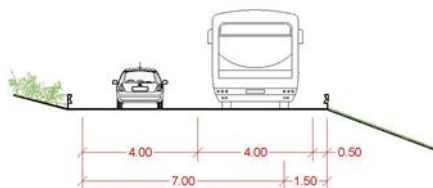
C2-1 - Coupe 4'

Scénario C 2-1
Coupe 4' existant
A 630



Coupe de la situation existante

Scénario C 2-1
Coupe 4' projet
A 630



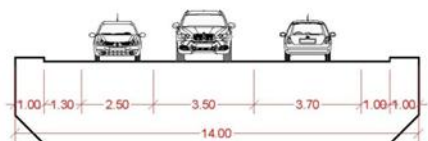
Coupe préconisée par le Groupement

Commentaires :

- Insertion d'1 voie TC le long de la bretelle existante

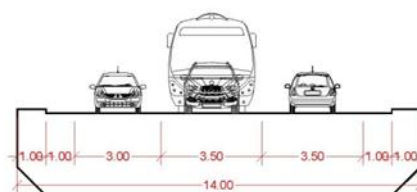
C2-1 - Coupe 4''

Scénario C 2-1
Coupe 4'' existant
Avenue René Cassin



Coupe de la situation existante

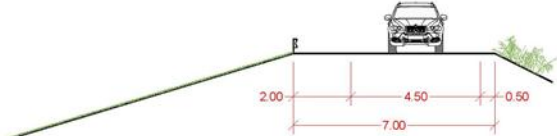
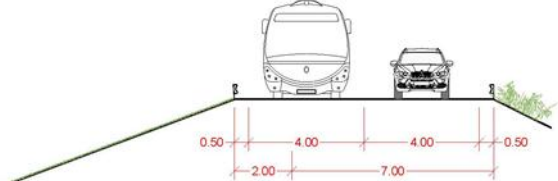
Scénario C 2-1
Coupe 4'' projet
Avenue René Cassin



Coupe préconisée par le Groupement

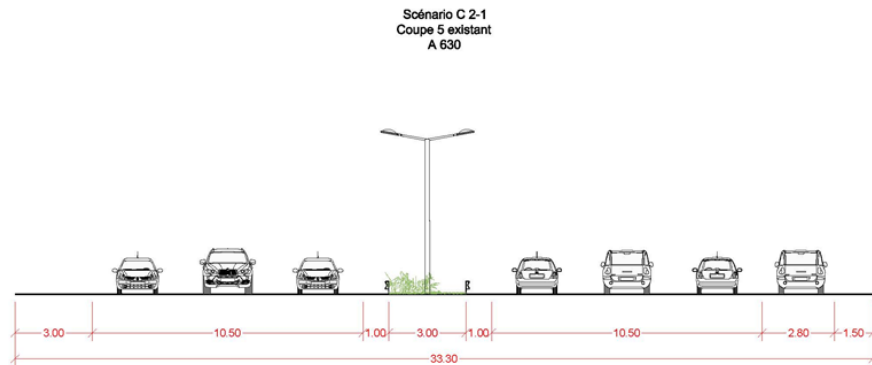
Commentaires :

- Insertion d'1 voie TC mixte TC/VP sur l'ouvrage existant
(Si création de voie en site propre, nécessité de reprendre l'ouvrage et les bretelles adjacentes)

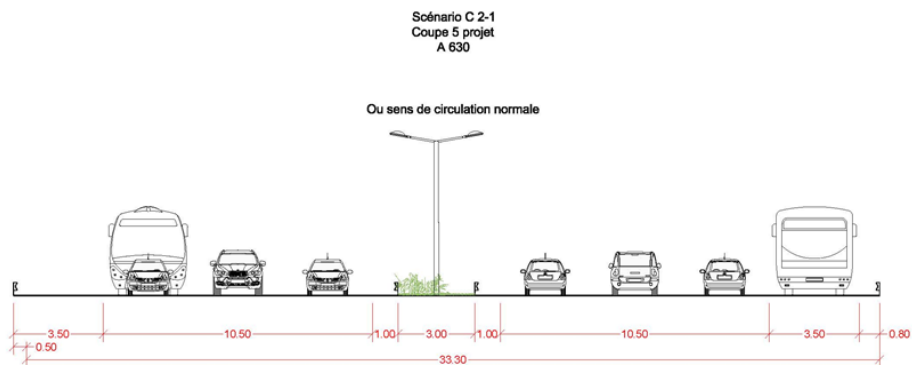
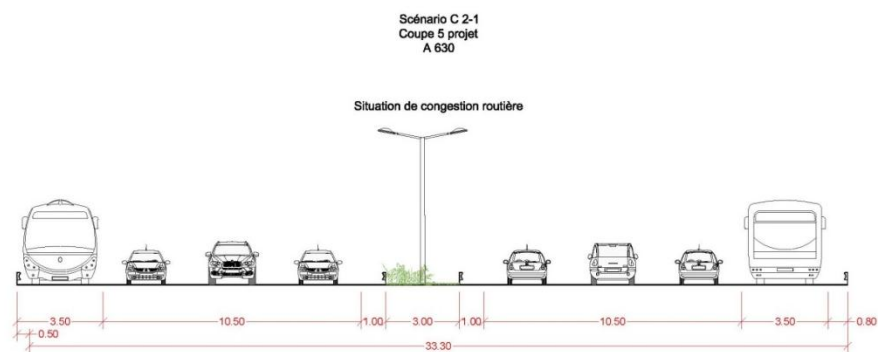
C2-1 - Coupe 4''bis	
Scénario C 2-1 Coupe 4'' bis existant A 630 	Scénario C 2-1 Coupe 4'' bis projet A 630 
Coupe de la situation existante	Coupe préconisée par le Groupement
Commentaires : - Insertion d'1 voie TC le long de la bretelle existante	

C2-1 - Coupe 5

Plan de repérage des coupes (zoom)



Coupe de la situation projetée mise à 2x3 voies de la rocade ouest

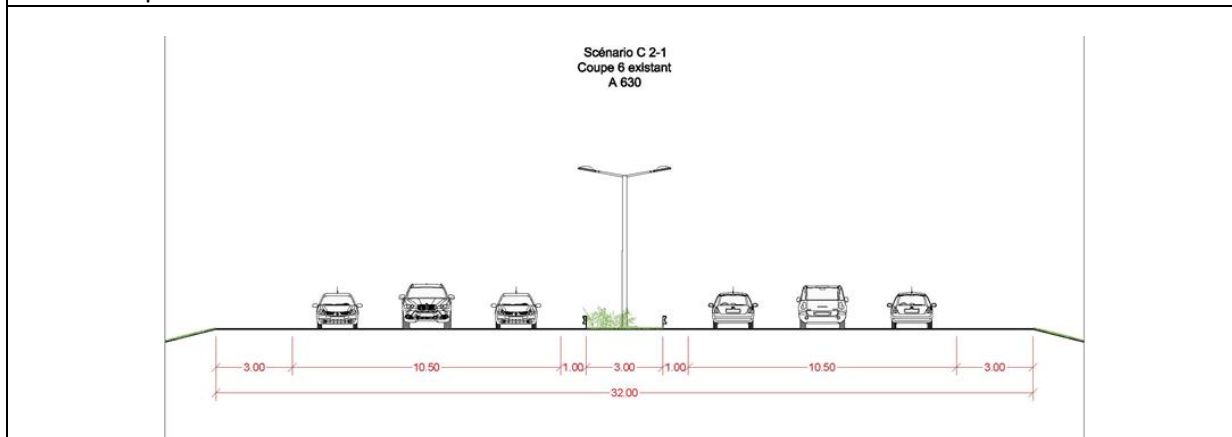


Coupe de base

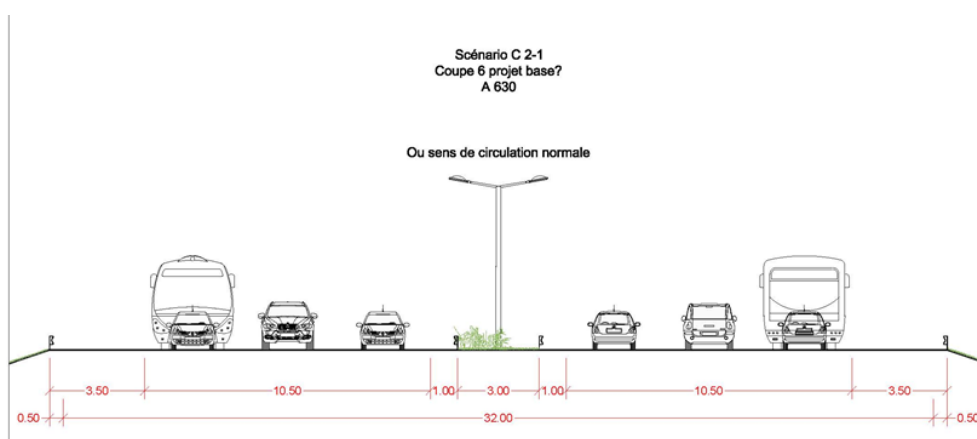
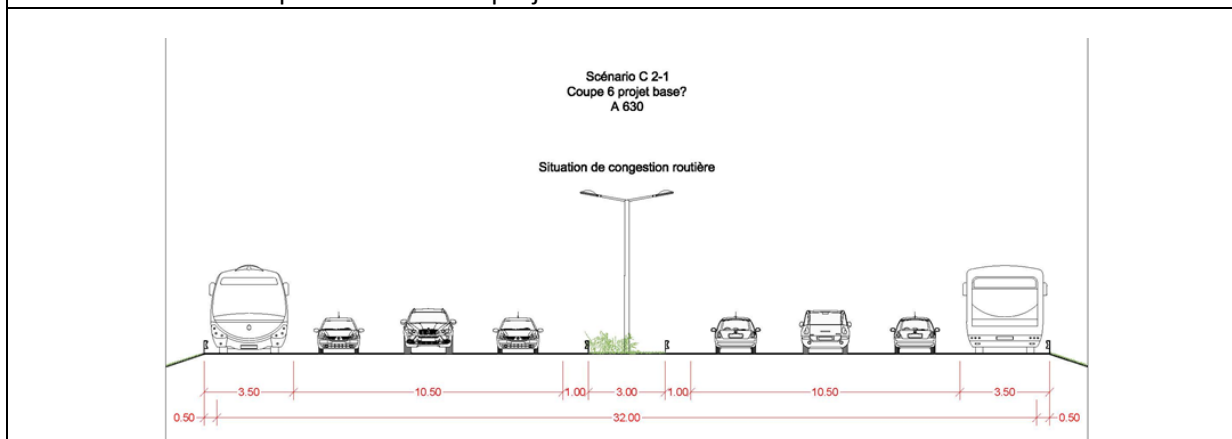
Commentaires :

- Maintien de la situation projetée de 2x3 voies
- Création de site propre sur la BAU (+ sur la voie d'entrée/sortie côté ouest)

C2-1 - Coupe 6



Coupe de la situation projetée mise à 2x3 voies de la rocade ouest



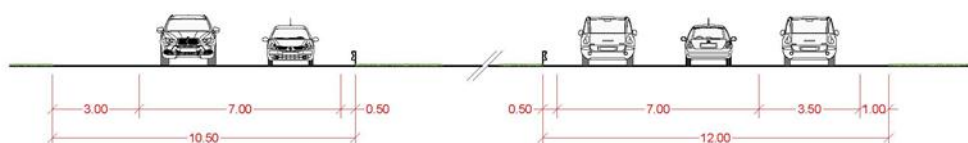
Coupe préconisée par le Groupement

Commentaires :

- Maintien de la situation projetée de 2x3 voies
- Création de site propre sur la BAU (+ sur la voie d'entrée/sortie côté ouest)

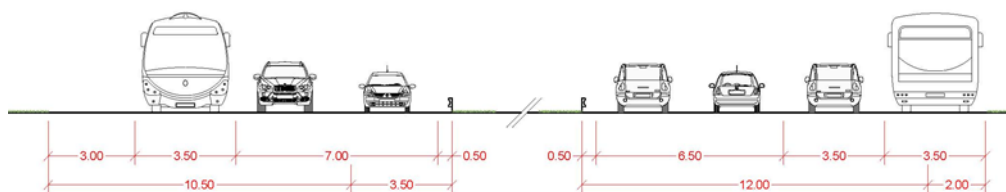
C2-1 - Coupe 7

Scénario C 2-1
Coupe 7 existant
A 630



Coupe de la situation existante

Scénario C 2-1
Coupe 7 projet
A 630



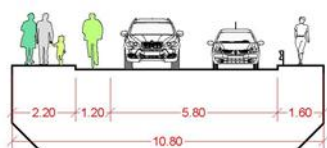
Coupe préconisée par le Groupement

Commentaires :

- Insertion d'1 voie TC le long de chaque bretelle existante

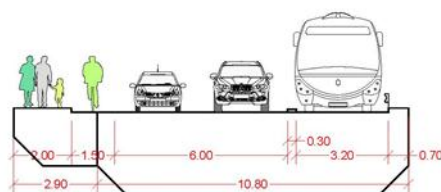
C2-1 – Coupe 8''

Scénario C 2-1
Coupe 8'' existant
Avenue du Bourgaillh



Coupe de la situation existante

Scénario C 2-1
Coupe 8'' projet
Avenue du Bourgaillh



Coupe variante 1 préconisée - élargissement de l'ouvrage existant

Commentaires :

Variante 1 préconisée – élargissement de l'ouvrage existant

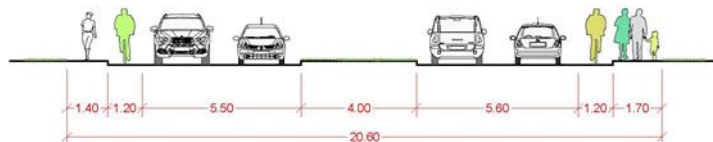
- Création d'1 voie TC
- Maintien de 2 voies VP
- Maintien des cheminements cyclables et piétons existants

3.3.4 C2.1 – Section Bourgaillh – Pessac Alouette

C2-1 – Coupe 9

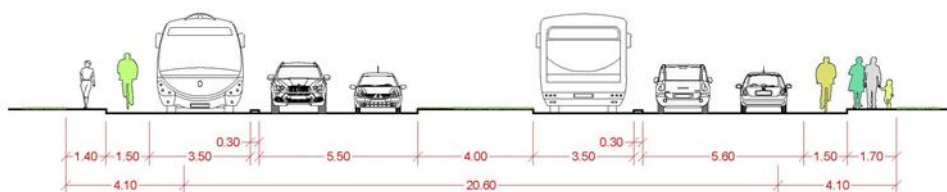
Plan de repérage des coupes (zoom)

Scénario C 2-1
Coupe 9 existant
Avenue du Bourgaillh



Coupe de la situation existante

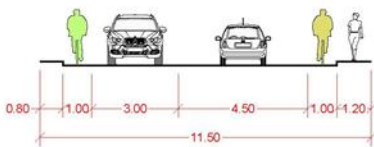
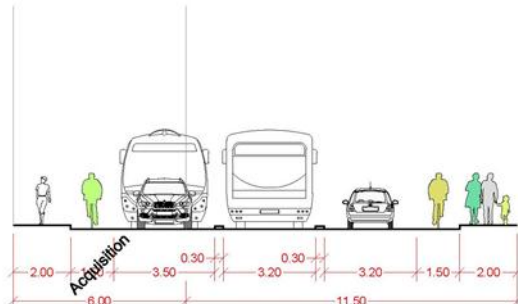
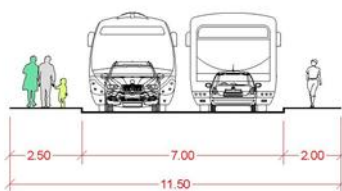
Scénario C 2-1
Coupe 9 projet
Avenue du Bourgaillh



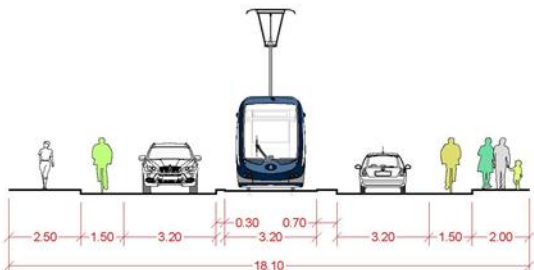
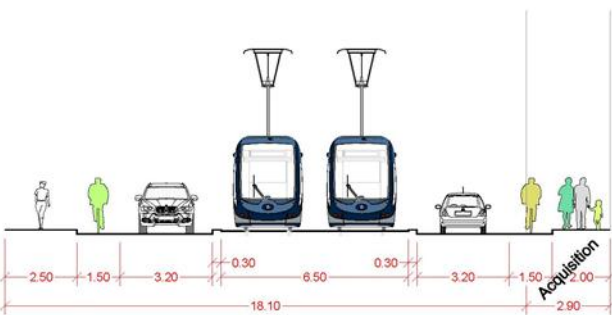
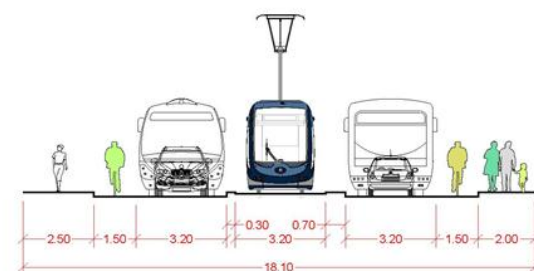
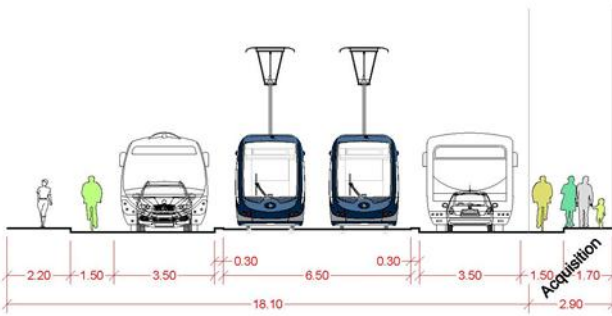
Coupe préconisée par le Groupement

Commentaires :

- Création de 2 voies TC (bilatérales et axiales en lien avec insertion sur échangeur 13)
- Maintien de 2x2 voies VP
- Maintien des cheminements cyclables et piétons existants

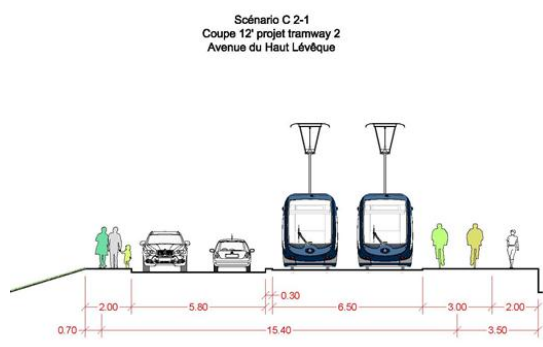
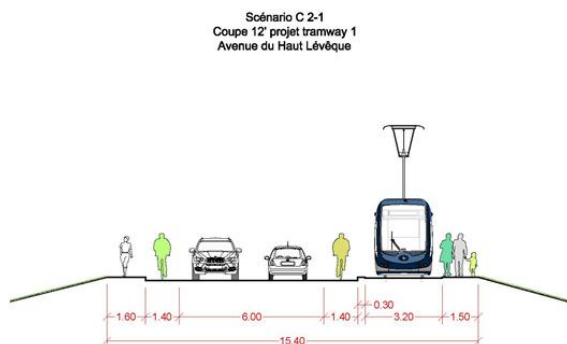
C2-1 – Coupe 10	
Plan de repérage des coupes (zoom)	
Scénario C 2-1 Coupe 10 existant Avenue du Bourgaillh 	Scénario C 2-1 Coupe 10 projet Avenue du Bourgaillh 
Coupe de la situation existante	Variante 1 – site propre Préconisé par le Groupement
	Scénario C 2-1 Coupe 10 projet Avenue du Bourgaillh 
	Variante 2 – mixité
Commentaires : Variante 1 – site propre avec AF – préconisée par le Groupement - Création de 2 voies TC, dont 1 mixte VP - Maintien de 2x1 voie VP - Amélioration des cheminements cyclables et piétons existants - Acquisitions foncières sur parking de concessionnaire Variante 2 – mixité sans AF - Maintien de 2x1 voie VP, avec mixité TC - Amélioration des cheminements piétons existants - Pas de possibilité de maintien des cheminements cyclables - Pas d'acquisition	

C2-1 – Coupe 11

Scénario C 2-2 Coupe 11 projet tramway 1 Avenue du Haut Lévêque 	Scénario C 2-2 Coupe 11 projet tramway 2 Avenue du Haut Lévêque 
Coupe de la situation projetée	Coupe de la situation projetée si extension voie double
Scénario C 2-1 Coupe 11 projet D Avenue du Haut Lévêque 	Scénario C 2-1 Coupe 11 projet Avenue du Haut Lévêque 
Variante 1 – voie unique	Variante 2 – voie double mixité TC/VP
Commentaires : Variante 1 – voie unique - La voie unique tram ne permet pas de mutualisation tram/TC - Maintien de 2x1 voie VP, avec mixité TC - Maintien des cheminements cyclables et piétons projetés - Pas d'acquisition Variante 2 – voie double mixité VP/TC - Plateforme tramway - Maintien de 2x1 voie VP, avec mixité TC - Maintien des cheminements cyclables et piétons existants - Acquisitions foncières	

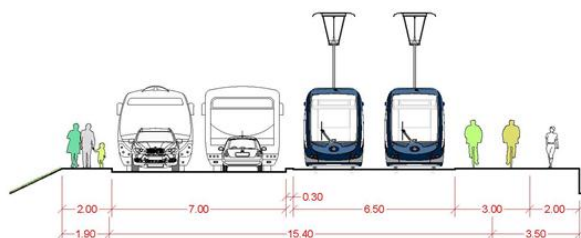
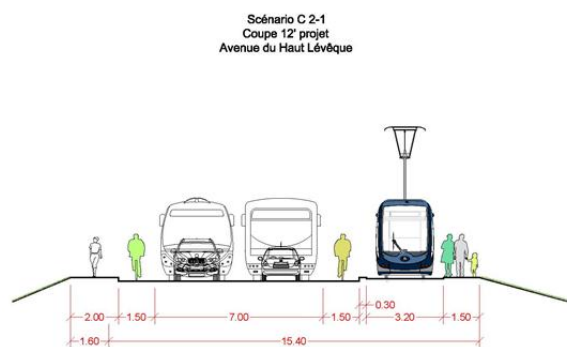
C2-1 – Coupe 12'

Plan de repérage des coupes (zoom)



Coupe de la situation projetée

Coupe de la situation projetée si extension voie double



Variante 1 – voie unique

Variante 3 – voie double mixité TC/VP

Commentaires :

Variante 1 – voie unique

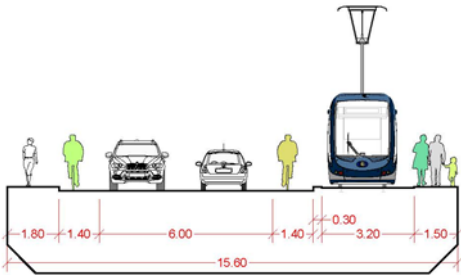
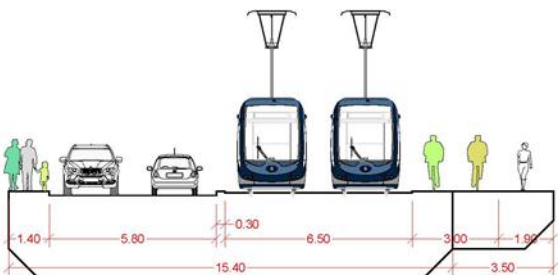
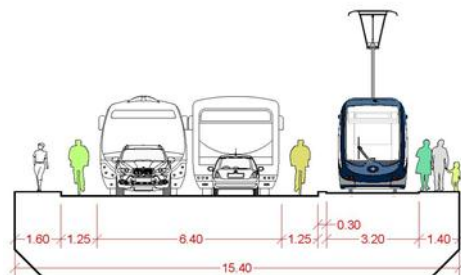
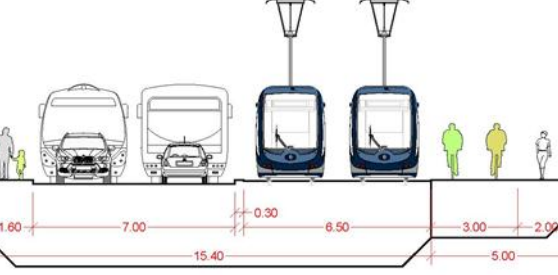
- La voie unique tram ne permet pas de mutualisation tram/TC
- Maintien de 2x1 voie VP, avec mixité TC
- Maintien des cheminements cyclables et piétons projetés
- Pas d'acquisition

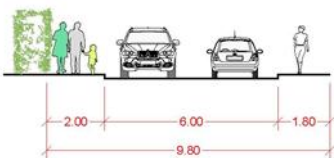
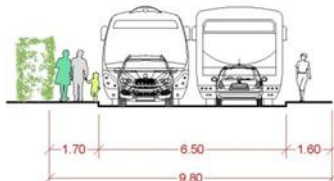
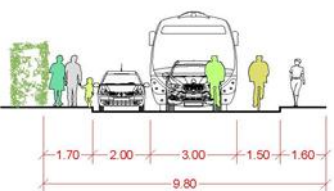
Variante 2 – voie double mixité VP/TC

- Plateforme tramway
- Maintien de 2x1 voie VP, avec mixité TC
- Maintien des cheminements cyclables et piétons existants
- Acquisitions foncières

C2-1 – Coupe 13

Plan de repérage des coupes (zoom)

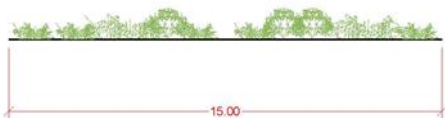
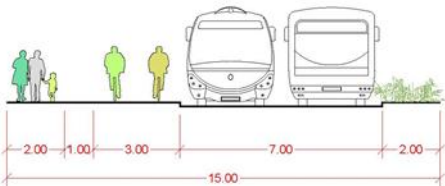
Scénario C 2-1 Coupe 13' projet tramway 1 Avenue du Haut Lévêque 	Scénario C 2-1 Coupe 13' projet tramway 2 Avenue du Haut Lévêque 
Coupe de la situation projetée	Coupe de la situation projetée si extension voie double
Scénario C 2-1 Coupe 13' projet Avenue du Haut Lévêque 	Scénario C 2-1 Coupe 13' projet Avenue du Haut Lévêque 
Variante 1 – voie unique	Variante 2 – voie double mixité TC/VP
Commentaires : Variante 1 – voie unique - La voie unique tram ne permet pas de mutualisation tram/TC - Maintien de 2x1 voie VP, avec mixité TC - Maintien des cheminements cyclables et piétons projetés Variante 2 – voie double mixité VP/TC - Plateforme tramway - Maintien de 2x1 voie VP, avec mixité TC - Maintien des cheminements cyclables et piétons existants - Elargissement de l'ouvrage existant	

C2-1 – Coupe 12'' allée de Haut Lévêque	
Scénario C 2-1 Coupe 12'' existant Allée du Haut Lévêque 	Scénario C 2-1 Coupe 12'' projet base? Allée du Haut Lévêque 
Coupe de l'existant	Coupe variante 1 – retournement au pôle de Pessac Alouette
	Scénario C 2-1 Coupe 12'' projet Allée du Haut Lévêque ZONE 30 
	Coupe variante 2 – itinéraire de retournement en voie unique dans le lotissement
Commentaires : Ces variantes sont étroitement liées aux possibilités de retournement à la halte de Pessac Alouette et donc aux possibilités d'acquisitions foncières Variante 1 – voie double VP/TC - Acquisitions foncières nécessaire au droit des quais de la halte ferroviaire pour le retournement bus - Maintien de 2 voies VP avec mixité VP/TC - Maintien des cheminements piétons existants Variante 2 – zone 30 - Itinéraire de retournement via les Av du Châtenet, rue St Aignan, rues des Anciennes Ecoles, - Pas d'acquisition foncière - Aménagement en zone 30 - Réduction de 2 à 1 voie VP - Maintien des cheminements piétons existants et ajout de cheminements cyclables - Ajout de stationnement latéral	

3.3.5 C2.2 – Section Aéroport – Mitterrand

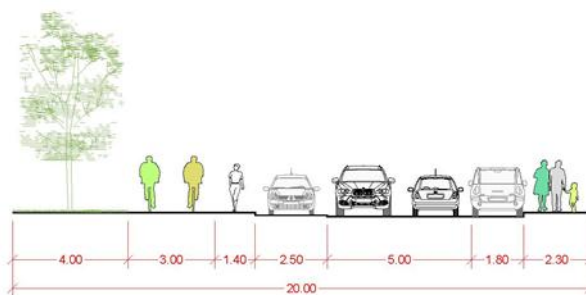
Identique scénario C1

3.3.6 C2.2 – Section Mitterrand – Bourgailh

C2-2 - Coupe 8
Plan de repérage des coupes (zoom)
Scénario C 2-2 Coupe 8 existant Voie nouvelle 
Coupe de la situation existante
Scénario C 2-2 Coupe 8 projet Voie nouvelle 
Coupe de base
Commentaires : - Création de 2 voies TC - Création de cheminements cyclables et piétons -

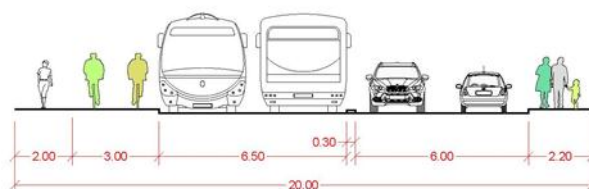
C2-2 - Coupe 9

Scénario C 2-2
Coupe 9 existant
Avenue de Monbalon



Coupe de la situation existante

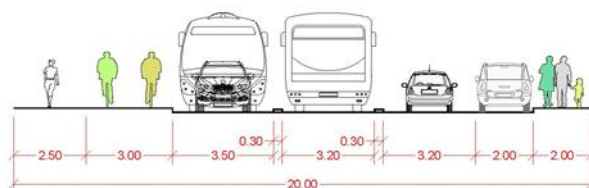
Scénario C 2-2
Coupe 9 projet base?
Avenue de Monbalon



Coupe variante 1 – site propre

Scénario C 2-2
Coupe 9 projet
Avenue de Monbalon

Ou sens de circulation inversés



Coupe variante 2 - mixité
Commentaires : Variante 1 – site propre - Création de 2 voies TC - Maintien des 2x1 voies VP - Suppression du stationnement - Maintien des cheminements cyclables et piétons existants Variante 2 – mixité - Création de 2 voies TC, dont 1 mixte VP - Maintien d'1 voie VP - Maintien d'1 file de stationnement - Maintien des cheminements cyclables et piétons existants

3.3.7 C2.2 – Section Bourgailh - Pessac Alouette

Identique scénario C2-1

4. ANNEXE 4 : OFFRE, NIVEAU D'USAGE ET IMPACTS SUR LE STATIONNEMENT

4.1 Famille de scénario A

4.1.1 Rappel de l'offre existante

En complément de l'offre sur les **parkings de l'aéroport de Bordeaux Mérignac**, le stationnement sur voirie sur le tracé étudié est très faible : **seulement 13 places** ont été comptabilisées.

- **Avenue de la Marne** : 10 places de stationnement en contre-allée, dont 1 réservée aux personnes à mobilité réduite.
- **Avenue du Président John Fitzgerald Kennedy** : 3 emplacements de stationnement.

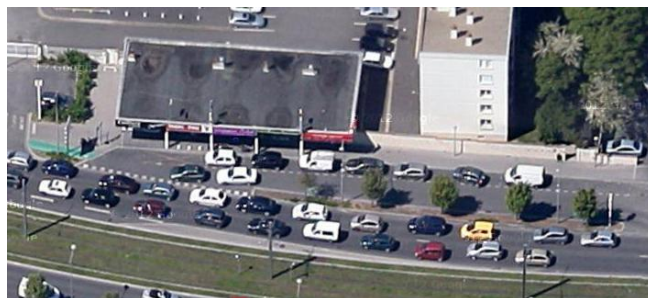


Illustration 1 – Stationnement Avenue de la Marne

4.1.2 Principales caractéristiques de l'occupation

Sur voirie, l'offre atteint un niveau d'usage important **Avenue de la Marne** (entre 80 et 100 %). Il est très faible **Avenue du Président John Fitzgerald Kennedy** (seulement 3 places, qui sont d'ailleurs plutôt des « points d'arrêt »). Plusieurs stationnements illicites ont toutefois été relevés le long de l'axe.

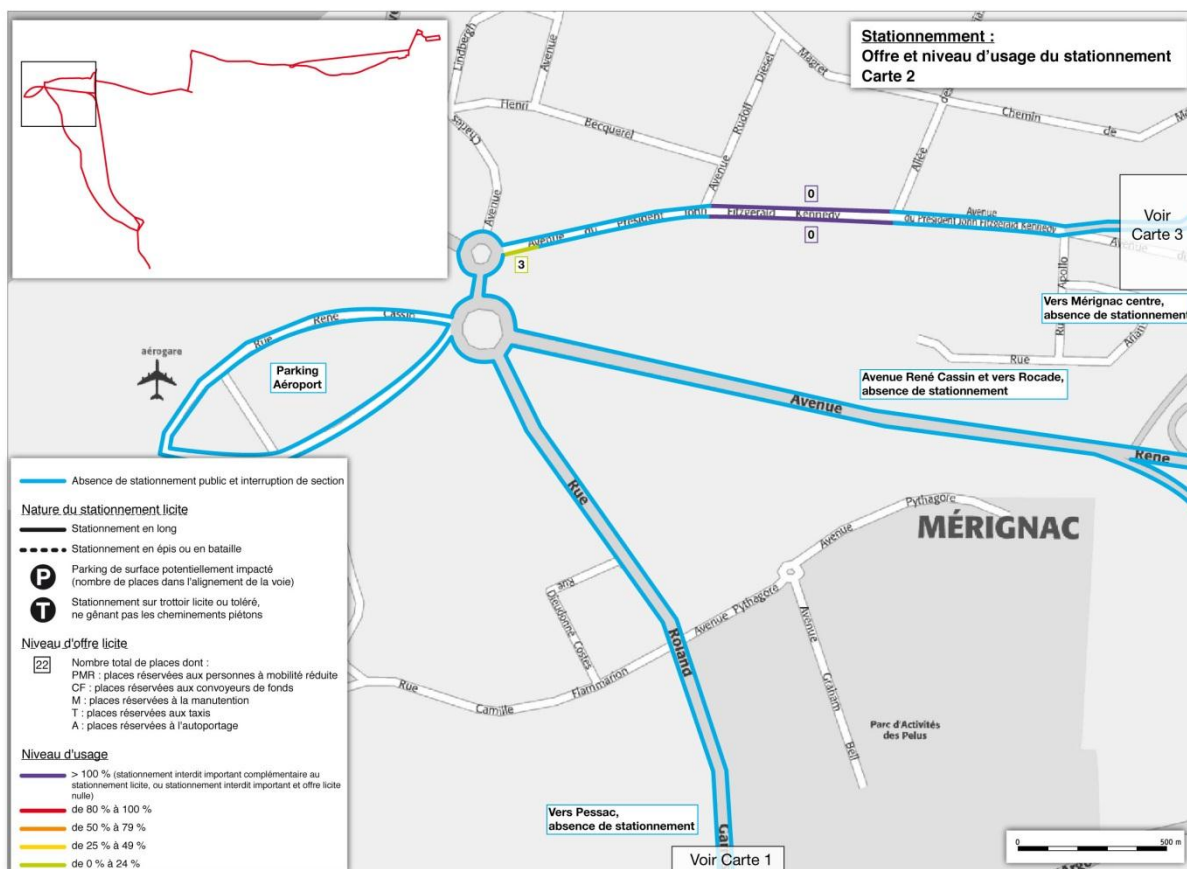


Illustration 2 – Nature du stationnement et niveau d'usage

4.1.3 Principales caractéristiques de l'usage

- **Avenue de la Marne** : l'usage du stationnement est lié à la présence de commerces.
- **Avenue du Président John Fitzgerald Kennedy** : les 3 emplacements sont dédiés aux arrêts des automobilistes voulant se renseigner (présence d'un panneau d'informations sur la zone d'activités). La plupart des commerces et entreprises disposent de parcs de stationnements privés.

4.1.4 Principaux impacts induits par l'insertion d'un transport en commun

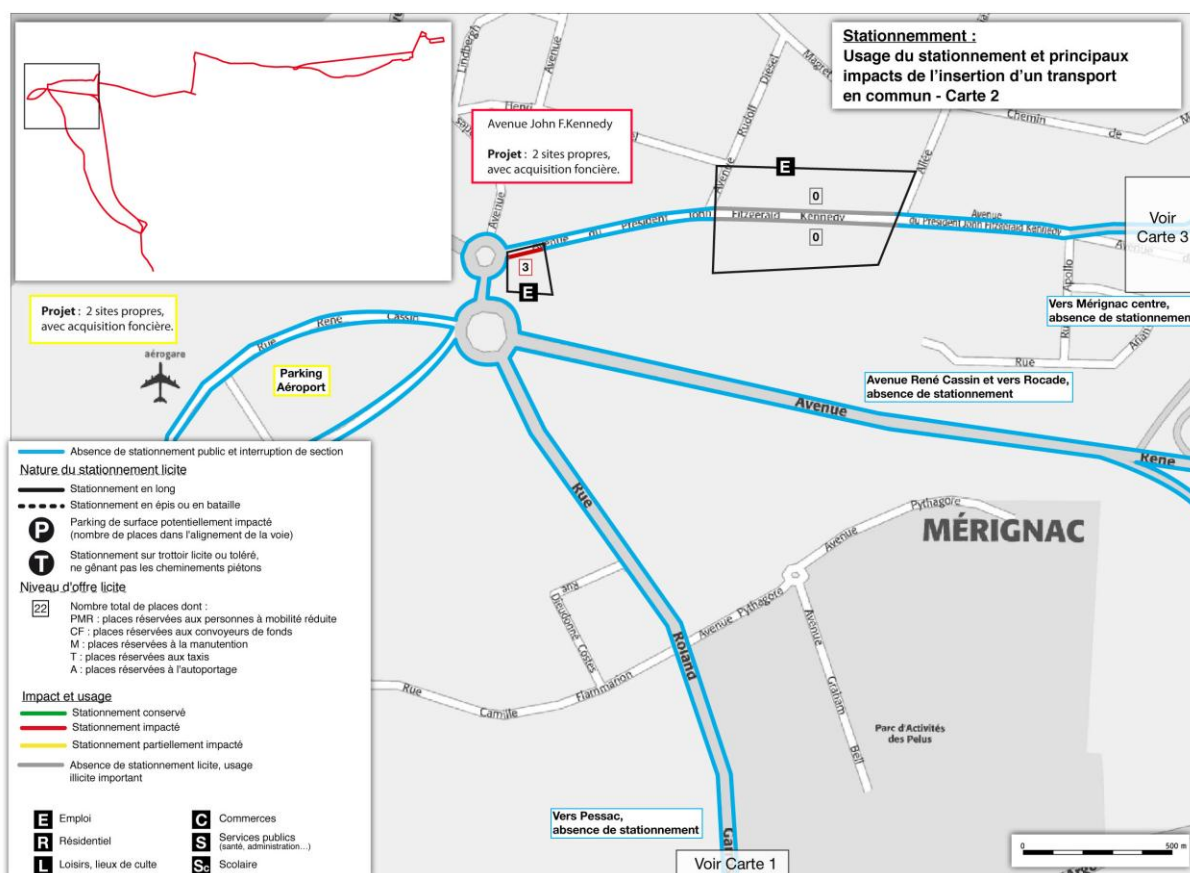


Illustration 3 – Usage et impacts

Les solutions préconisées entraînent la suppression de l'ensemble des 13 places.

Stationnement voirie conservé	0	-
Stationnement voirie impacté	3 10	Avenue Kennedy Avenue de la Marne
Total impact voirie	13/13	
Nombre total de places sur voirie supprimées	13/13	
Impact parkings aéroport Bordeaux Mérignac (<2 % de l'offre)		

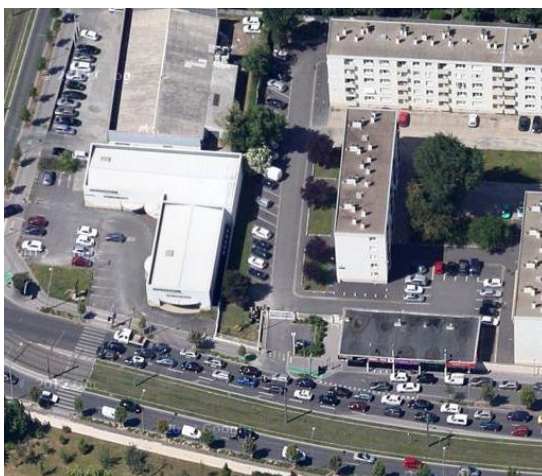
Illustration 4 – Bilan quantitatif de l'impact sur le stationnement, EREA

Le parking de l'aéroport de Bordeaux Mérignac est également en partie impacté, en fonction de la profondeur de l'acquisition foncière qui sera nécessaire au projet. L'estimation de l'impact s'élève à moins de 1 à 2 % de l'offre actuelle.

4.1.5 Analyse des besoins et des potentialités de restitution

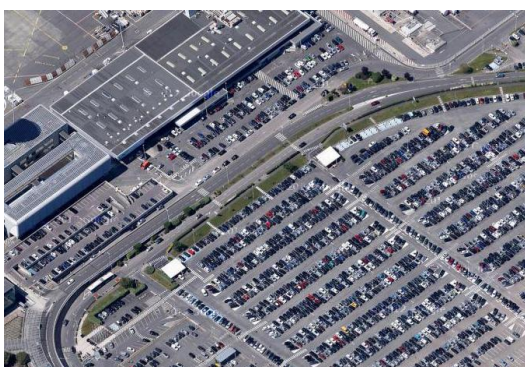


Avenue du Président John F. Kennedy (3 places impactées) : **il n'est pas prévu de restitution** pour ces emplacements. Une relocalisation du panneau informatif est à envisager.



Avenue de la Marne (10 places sur voirie en contre allée impactées) : ces places sont essentiellement dédiées au fonctionnement des commerces. **Une restitution doit être envisagée mais une restitution totale risque d'être délicate en proximité immédiate.**

L'existence de plusieurs parkings aux alentours offre une alternative pour des stationnements de moyenne durée éventuels. Pour les arrêts rapides, la création de 4-5 places (dont 1 réservée aux personnes à mobilité réduite) avec acquisition foncière sur les espaces verts de la parcelle de logements collectifs localisée à l'arrière pourrait être une piste envisageable.



Parking de l'Aéroport : compte tenu des multiples critères à prendre en considération (évolution de l'activité aéroportuaire, report d'une partie des flux automobiles sur le transport collectif, effet levier de la politique de stationnement sur l'usage des transports collectifs...), **une étude de stationnement plus générale sur le secteur permettra d'évaluer le besoin de réorganisation et de restitution éventuelle.**

4.2 Famille de scénario B

4.2.1 Rappel de l'offre existante

Le total de places de stationnement sur voirie pour cette variante s'élève à 1 122.

L'offre de stationnement est complétée par **5 parkings de proximité donnant sur la voirie¹**, en sus des **parkings de l'aéroport**.

- **Secteur aéroport : 3 places sur voirie** ont été identifiées **Avenue du Président John Fitzgerald Kennedy**.

- **Secteur Mérignac centre : Avenue du Maréchal Leclerc et Avenue de Verdun, 42 places** organisées en long ont été comptabilisées, dont 3 réservées à la manutention, 2 à l'autopartage, 2 aux taxis et 1 aux personnes à mobilité réduite. **3 parkings de proximité** donnant sur l'Avenue de Verdun complètent l'offre publique.



Illustration 5 – Stationnement Avenue de Verdun

- **Secteur du Parc de Bourran** (cartographie 4) : **10 places sur voirie** ont été relevées Avenue de Verdun et Avenue de Mérignac. **Un parking de proximité** localisé aux pieds des immeubles vient compléter l'offre.



Illustration 6 – Stationnement Avenue de Verdun

- **Secteur Place Mondésir - Boulevards** (cartographie 5)

Un total de **412 places** a été relevé.

¹ Bien qu'organisées sous forme d'un parking, les 40 places de stationnement Place Mondésir ont été comptabilisées comme stationnement sur voirie, compte tenu de la localisation et de la configuration du parking.

250 places Avenue République : le stationnement est bilatéral et organisé en long. On compte 5 places réservées aux Personnes à Mobilité Réduite et 13 à la manutention.



Illustration 7 –Stationnement Avenue République

116 places Avenue d'Arès : le stationnement est unilatéral sauf à l'approche des boulevards. Les places sont organisées longitudinalement. On compte parmi ces 116 places, 1 place réservée aux Personnes à Mobilité Réduite, 12 à la manutention et 1 aux convoyeurs de fonds.



Illustration 8 –Stationnement Avenue d'Arès

Face au parking de la Place Mondésir de 40 places, 6 places, dont 3 réservées à la manutention ont été identifiées.



Illustration 9 –Stationnement Place Mondésir

 Secteur Boulevards – Rue du Château d'Eau (cartographie 6)

L'offre totale sur voirie sur le tracé s'élève à **358 places**.

236 places rue Georges Bonnac : le stationnement est organisé longitudinalement. On compte 28 emplacements réservés :

- 6 aux personnes à mobilité réduite,
- 12 à la manutention,
- et 10 à des activités spécifiques (hôtel et concessionnaires).



Illustration 10 – Stationnement rue Georges Bonnac

122 places rue Judaïque : le stationnement est bilatéral à proximité des boulevards, organisé en long, puis unilatéral et alterné en remontant vers le centre-ville. On compte parmi ces 122 places, 2 places réservées aux Personnes à Mobilité Réduite, 2 à la manutention, 2 aux convoyeurs de fonds et 4 aux taxis.



Illustration 11 – Stationnement rue Judaïque

○ Secteur rue du Château d'Eau - Quinconces (cartographie 7)

297 places de stationnement sur voirie ont été comptabilisées.

20 places entre la rue du Château d'Eau et la Place Gambetta, dont 7 réservées à la manutention.

108 places Cours Clémenceau et Place Tourny : organisées en épi pour la plupart, 18 places sont réservées aux taxis, 11 aux personnes à mobilité réduite, 7 à la manutention et 2 à l'autopartage.



Illustration 12 – Stationnement Cours Clémenceau

Cours de Verdun : 24 places, dont 1 réservée à la manutention.

Rue d'Enghien : 29 places, organisées de manière bilatérale et en long, dont 1 réservée aux personnes à mobilité réduite.

Section à l'Ouest longeant la Place des Quinconces : 49 places, dont 4 réservées aux personnes à mobilité réduite. Le long du bâti les places sont organisées de manière longitudinale, et côté Place des Quinconces, le stationnement est en épi.

Allée d'Orléans : 30 places, dont 2 réservées aux convoyeurs de fonds et 2 à la manutention.

Cours de Tournon : 37 places de stationnement, bilatérales et en épi.



Illustration 13 – Stationnement Rue d'Enghien



Illustration 14 – Stationnement Rue d'Enghien



Illustration 15 – Stationnement Cours de Tournon

4.2.2 Principales caractéristiques de l'occupation

- **Secteur aéroport** (cartographie 2) : sur voirie, l'offre atteint **un niveau d'usage très faible** Avenue du Président John Fitzgerald Kennedy (seulement 3 places, qui sont plutôt des « points d'arrêt »). Plusieurs stationnements illicites ont été relevés le long de l'axe.
- **Secteur Mérignac centre** (cartographie 3) : **le niveau d'usage est globalement élevé**. La réglementation existante Avenue de Verdun (stationnement payant) permet de réguler la rotation. La proximité du parking en ouvrage offre une alternative au stationnement sur voirie. Les parkings de surface donnant sur l'Avenue de Verdun ont un niveau d'usage approchant les 100 %.
- **Secteur du Parc de Bourran** (cartographie 4) : les **niveaux d'usage sont importants**, notamment à proximité des commerces. Des **stationnements illicites** ont été relevés à l'approche de la Place Mondésir.
- **Secteur Place Mondésir - Boulevards** (cartographie 5) : **les taux d'occupation atteignent 100 % sur la quasi-totalité des tracés**. Plusieurs **stationnements illicites** sur trottoirs ont été identifiés Avenue d'Arès, démontrant une pression soutenue sur le secteur. Le **parking de la Place Mondésir est saturé**.
- **Secteur Boulevards – Rue du Château d'Eau** (cartographie 6) : ici encore **la majeure partie des places de stationnement sont occupées**. De nombreux **stationnements illicites** sur trottoir ont été relevés rue Judaïque à l'approche des boulevards (notamment en lien avec la présence d'un garage automobile).
- **Secteur rue du Château d'Eau - Quinconces** (cartographie 7) : les **niveaux d'usage sont élevés** (globalement entre 80 et 100 %).

4.2.3 Principales caractéristiques de l'usage

- **Secteur aéroport** (cartographie 2) : **Avenue du Président John Fitzgerald Kennedy**, les 3 emplacements sont dédiés aux arrêts des automobilistes voulant se renseigner (présence d'un panneau d'informations sur la zone d'activités). La plupart des commerces et entreprises disposent de parcs de stationnements privés.
- **Secteur Mérignac centre** (cartographie 3) : **Avenue du Maréchal Leclerc et Avenue de Verdun**, 3 usages majeurs peuvent être identifiés : le stationnement lié à la présence de commerces, le stationnement résidentiel et lié à l'emploi.
- **Secteur du Parc de Bourran** (cartographie 4) : **en amont de la voie ferrée**, la pratique du stationnement est essentiellement en lien avec la présence de commerces ; le parking de proximité est également utilisé par les résidents (nombreux immeubles d'habitations à proximité). L'IUFM d'Aquitaine localisé de l'autre côté de la voie peut également engendrer quelques usages (il existe néanmoins des parkings privés internes à la parcelle de l'IUFM). **En aval de la voie ferrée**, Avenue de Mérignac, vers la Place Mondésir, la présence du Pôle Emploi et d'immeubles d'habitation peut expliquer l'usage soutenu des quelques places.
- **Secteur Place Mondésir - Boulevards** (cartographie 5) : aux alentours de la **Place Mondésir** les usages commerciaux, liés à l'emploi et le stationnement résidentiel sont prépondérants. **Avenue d'Arès**, on trouve en début et en fin de section des usages principalement liés à la présence de commerces, en particulier à l'approche des boulevards. Le stationnement en milieu de section est essentiellement résidentiel et en lien avec la présence de la Clinique Saint-Augustin. Enfin, **Avenue de la République**, on retrouve à peu près la même configuration (stationnement commercial majoritaire en début et en fin de section et usage résidentiel/sanitaire - présence de la Clinique Bel-Air, actuellement en restructuration -, en milieu de section).
- **Secteur Boulevards – Rue du Château d'Eau** (cartographie 6) : **rue Georges Bonnac**, le stationnement est en majeure partie résidentiel. Plus on s'approche du centre-ville de Bordeaux, plus une diversification peut être constatée (présence de commerces et d'équipements divers, concentration de l'emploi...). **Rue Judaïque**, le stationnement commercial et résidentiel est prépondérant. En milieu de section, des stationnements peuvent être identifiés en lien avec la présence d'équipements sportifs (piscine Judaïque notamment).

- **Secteur rue du Château d'Eau - Quinconces** (cartographie 7) : de manière générale, étant en centre-ville, une multiplicité des usages est constatée. **Autour de la Place Gambetta**, sur les sections considérées, l'offre de stationnement sur voirie est faible, et essentiellement dédiée au fonctionnement des commerces. **Cours Clémenceau**, trois principaux usages peuvent être identifiés :

- Usage lié à la présence de nombreux commerces
- Stationnement résidentiel
- Et stationnement lié à l'emploi

Au Nord et à l'Est de la Place Tourny, l'offre sur voirie est occupée en majeure partie du fait de la présence de nombreux bureaux et cabinets. On peut également supposer une part importante de stationnement résidentiel.

4.2.4 Principaux impacts induits par l'insertion d'un transport en commun

Les solutions préconisées entraînent la suppression de 609 places de stationnement sur voirie, soit 58 % de l'offre actuelle (hors offre signalisée « selon projet ligne D » sur la cartographie). Parmi celles-ci, 38 sont supprimées dans le cadre de la maximisation du potentiel d'efficacité des transports collectifs en site banalisé. **La totalité du stationnement Avenue du Maréchal Leclerc, Avenue de Verdun, et Avenue République est supprimée. Le stationnement Avenue d'Arès est supprimé en majeure partie.**

En complément du stationnement sur voirie impacté, **24 places de parkings sont supprimées** (généralement des places situées dans l'alignement des voies d'accès).

Stationnement voirie conservé	46	Place Mondésir	Total 399
	33	Avenue d'Arès	
	32	Rue Judaïque	
	185	Rue Bonnac	
	10	Rue Michelet	
	2	Secteur Gambetta	
	23	Clémenceau/Tourny	
	30	Allée d'Orléans	
	24	Cours de Verdun (non prise en compte impact Lot 1)	
	14	Quinconces	
Stationnement voirie impacté	3	Avenue Kennedy	Total 566
	17	Avenue du Maréchal Leclerc	
	29	Avenue de Verdun	
	6	Avenue de Mérignac	
	59	Avenue d'Arès	
	24	Avenue d'Arès (pour maximiser l'efficacité des transports collectifs en site banalisé)	
	250	Avenue République	
	98	Rue Judaïque	
	51	Rue Bonnac	
	15	Rue d'Enghien	
	14	Rue d'Enghien (pour maximiser l'efficacité des transports collectifs en site banalisé)	
Stationnement voirie partiellement impacté	85	Cours Clémenceau	
Total impact voirie	651/1050		
Restitution sur place sur voirie	Cours Clémenceau : réorganisation du stationnement en épi en longitudinal, soit 50 % des 85 places restituées sur place		
Nombre total de places sur voirie supprimées	609/1050		
Impact parking de proximité	Parking intersection Avenue de Verdun / Avenue Mendès France : 15 places supprimées Parking en face du parc Bourran : 9 places supprimées		
Nombre total de places supprimées dans le cadre du projet (voirie et parking)	633		
Offre sur voirie actuelle complémentaire, dépendante prioritairement du projet de Tram ligne D et pour laquelle l'impact potentiel du projet SDODM n'a donc pas été comptabilisé	72		
Impact complémentaire parkings aéroport Bordeaux Mérignac (<2 % de l'offre)			

Tableau 2. Bilan quantitatif de l'impact sur le stationnement, EREA

Le parking de l'aéroport de Bordeaux Mérignac est également en partie impacté, en fonction de la profondeur de l'acquisition foncière qui sera nécessaire au projet. L'estimation de l'impact s'élève à moins de 2 % de l'offre actuelle.

Il existe actuellement une offre complémentaire sur voirie Cours Tournon (stationnement en épi) et à proximité de l'Allée de Los Angeles (stationnement en long et en épi). Ce tracé sera emprunté par la ligne D du tramway. Dans le cadre de l'étude SDODM, ce stationnement n'a pas été comptabilisé, car dépendant en priorité du projet de la ligne D. On peut toutefois signaler :

- qu'a priori le stationnement Cours Tournon sera supprimé.

- Au niveau de la place des Quinconces, la ligne D traverse l'Allée de Los Angeles. Le stationnement en long ne serait alors pas impacté et le stationnement en épi que faiblement.

4.2.5 Analyse des besoins et des potentialités de restitution



○ Parking de l'Aéroport

Compte tenu des multiples critères à prendre en considération (évolution de l'activité aéroportuaire, report d'une partie des flux automobiles sur le transport collectif, effet levier de la politique de stationnement sur l'usage des transports collectifs...), **une étude de stationnement plus générale sur le secteur permettra d'évaluer le besoin de réorganisation et de restitution éventuelle.**



○ **Avenue du Maréchal Leclerc** (suppression de l'ensemble du stationnement) :

Le stationnement localisé côté Ouest est dédié à la manutention et à l'autopartage. A l'Est, il est multi-usage.

Il est proposé **de ne pas restituer le stationnement côté Est** (proximité du parc en ouvrage Place de l'Eglise et présence de parkings privatifs derrière les logements collectifs) à l'exception des emplacements taxis à restituer à proximité de la place de l'Eglise afin de conserver une visibilité optimale.

A l'Ouest, la suppression du stationnement nécessitera **une restitution** : pour l'autopartage, les places pourront être restituées à un emplacement plus ou moins éloigné du site actuel. Pour les places réservées à la manutention, des emplacements à l'arrière des bâtiments pourraient être envisagés (rue de la Vieille Eglise) si les accès aux bâtiments sont convenables.



○ **Avenue de Verdun** (25 places sur voirie sur 25 impactées)

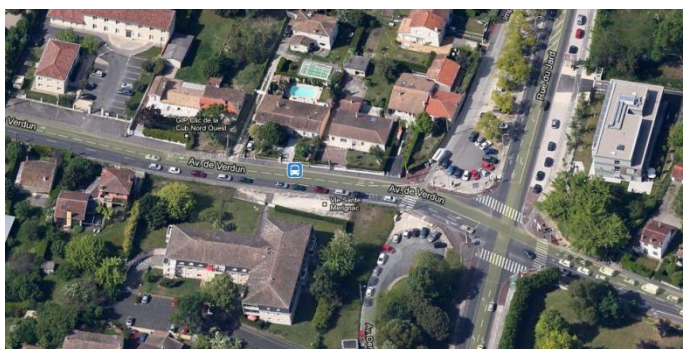
La plupart des logements collectifs et individuels possèdent des espaces de stationnement privatif. Le stationnement sur l'Avenue de Verdun est payant. La situation est identique dans les rues adjacentes.

La pression sur le stationnement sur voirie est élevée sur le secteur.

A noter la présence d'un parking en ouvrage situé sous la Place de l'Eglise.



Il n'est pas proposé de restitution pour ce stationnement. La réglementation dans les rues adjacentes devra éventuellement être étendue/renforcée. La proximité du parc en ouvrage est à mettre en avant (lisibilité, jalonnement...), en particulier pour la clientèle des commerces de l'Avenue.



○ **Avenue de Verdun**, petits parkings de surface en impasse, environ 15 emplacements impactés (dans le cadre de l'aménagement de stations essentiellement)

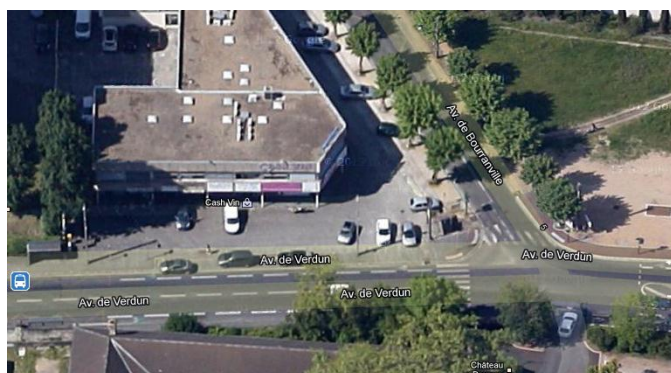
il n'est pas proposé de restitution pour ce stationnement semi licite, compte tenu :

- du tissu résidentiel relativement lâche, individuel et collectif, comprenant du stationnement privatif,
- des équipements et services publics proposant également des places privatives.



- **Avenue de Mérignac, entre la Place Mondésir et la rue des Fauvettes** (6 places sur 6 impactées)

Il n'est pas proposé de restitution compte tenu de la proximité de la Place Mondésir, sur laquelle l'offre en stationnement public pourrait être optimisée, et de la présence de parkings privés au sein des parcelles de logements collectifs.



- **Avenue de Verdun** (4 places sur 4 sur voirie impactées et 1er alignement du parking de proximité, soit environ 9 places supplémentaires impactées)

Il n'est pas proposé de restitution compte tenu de la présence de parkings privés au sein des parcelles de logements collectifs et d'un parking de taille relativement importante pour les commerces.

- **Avenue d'Arès** (83 places impactées sur un total de 116 ; dont 24 étant supprimées pour optimiser le fonctionnement des transports collectifs en site banalisé).



Entre la Place Mondésir et la rue Bernard Adour : le tissu urbain est essentiellement composé de logements individuels. Les logements possèdent pour la plupart des garages privés. Le stationnement sur voirie n'est pas impacté sur cette section.



Entre la rue Bernard Adour et la rue de la Liberté : la plupart des logements individuels possèdent des emplacements de stationnement privé. Toutefois à l'approche de la rue Génesta, la présence de commerces, d'établissement scolaire et de la Clinique Saint-Augustin entraîne une hausse de la pression sur le stationnement. Il existe 4 emplacements réservés à la manutention sur la section.



En dépit de la présence de parkings dans l'enceinte de la parcelle de la clinique, le besoin en stationnement pour ces générateurs spécifiques est important. Les rues adjacentes sont pour la plupart en sens unique et proposent déjà du stationnement.

Actuellement, aucune dent creuse n'a été identifiée en proximité immédiate du tronçon le plus occupé. **L'optimisation du stationnement au sein de la parcelle de la clinique, la mise en place d'une réglementation spécifique dans les rues alentours sont les premières pistes d'action à envisager.** La réalisation d'un parking de proximité est aussi à étudier, mais à court terme aucun emplacement potentiel n'a pu être identifié.

A noter l'existence d'une parcelle peu bâtie et non valorisée localisée un peu plus en amont, à l'intersection avec la rue Louis Sabourin.



Entre la rue de la Liberté et les boulevards :
sur cette section la multifonctionnalité du stationnement est importante. Les logements collectifs possèdent des parkings privatifs de surface. Plusieurs places sur voirie sont réservées à la manutention, compte tenu de la présence de plusieurs établissements commerciaux.

Une file de stationnement étant préservée (réduction du nombre de files de circulation pour les véhicules particuliers de 2 à 1), **la mise en place d'une réglementation en faveur de la rotation semble indispensable.**

Aucune possibilité de restitution sans envisager d'acquisitions foncières conséquentes et de lourdes opérations d'aménagement n'a pu être identifiée aux alentours.



○ **Avenue République :** ensemble du stationnement impacté (cf. cartographie 5).

Cette suppression pose la problématique de la desserte des commerces au niveau de la barrière des boulevards notamment. Les rues adjacentes sont pour la plupart déjà en sens unique et compte tenu du plan de circulation général sur le secteur et du tissu urbain (logements individuels sans parking privatif pour la plupart, commerces, etc...), **la mise en place d'une réglementation spécifique dans les rues adjacentes** apparaît nécessaire mais risque d'être insuffisante.



Entre les boulevards et la rue du Moulin rouge :

Dans le cadre d'une restitution, l'optimisation du stationnement au pied de la Cité administrative est une piste à envisager (mutualisation, réglementation spécifique, parc en ouvrage...). Toutefois, la problématique du stationnement pour quelques commerces restera persistante (nombreux espaces de manutention, en complément du besoin partiel pour la clientèle).



Entre la rue du Moulin rouge et la rue Victor Caffin : le tissu est moins commercial (avec néanmoins 4 places réservées à la manutention) mais la problématique du stationnement résidentiel est importante. De même, plusieurs générateurs tels que la Clinique Bel Air actuellement en travaux, peuvent entraîner un besoin de stationnement de proximité pour les véhicules particuliers, car une part des trajets sont difficilement substituables en transports collectifs.



A noter qu'il existe actuellement une dent creuse au niveau de l'intersection avec la rue E. Lhoste et un garage automobile, parcelle éventuellement mutable à moyen terme.



Entre la rue Victor Caffin et la Place Mondésir : le tissu est essentiellement résidentiel, avec des logements collectifs récents en milieu de section comportant sans doute des emplacements de stationnement réservés. Les rues adjacentes sont relativement étroites, en sens unique, avec une offre de stationnement. En fin de section, les commerces sont plus nombreux.



En complément d'une réglementation à instaurer sur le secteur comme sur les sections précédentes, seule l'acquisition de parcelles bâties pourrait venir compléter l'offre existante après réaménagement. Il existe aujourd'hui un local disponible, mais l'espace est relativement restreint pour y réaliser une opération. A noter l'existence d'un concessionnaire automobile, dont l'assiette foncière est relativement importante (entrée/sortie donnant également Avenue d'Arès).



En fin de section, l'optimisation du parking Place Mondésir est à envisager : mise en place d'une réglementation en faveur de la rotation, voire création d'un ouvrage dans le cadre d'une restitution à la fois pour l'Avenue République et l'Avenue d'Arès, pour les sections les plus proches.

- **Rue Bonnac** : de la rue Pierre à la rue Henri Labit / rue Chauffour (51 places sur voirie impactées, conservation de 185 places sur les autres sections de la rue Bonnac). Cf. cartographie 6.



Cette section n'étant pas réglementée contrairement au stationnement plus en aval au cœur de Mériadeck, son usage est varié (stationnement résidentiel, stationnement d'entrée de ville, desserte des équipements, etc...).

La restitution n'est pas proposée, notamment du fait de la proximité des parcs en ouvrage sur Mériadeck et d'un nombre important de places non impactées rue Bonnac en amont et en aval de cette section. Toutefois, **la mise en place d'une réglementation sur le secteur, notamment en faveur des résidents, pourrait être judicieuse afin de limiter le stationnement d'entrée de ville sur voirie.**

Remarque : les arrêts de cars scolaires au niveau de la Place de l'église Saint-Bruno devront être restitués.



- **Rue Judaïque** : de la rue Capdeville à la Place Tartas (57 places sur voirie impactées sur 57) Cf. cartographie 6.

Le tissu urbain est particulièrement dense (principalement de l'habitat ancien en collectif ou en individuel, sans espace de stationnement privatif). La plupart des rues alentours sont déjà à sens unique et il n'existe pas de possibilité de créer de nouvelles places sur voirie.

Située à proximité, la Place des Martyrs de la Résistance offre un quota important de stationnement de surface réglementé, avec un taux d'usage d'ores et déjà élevé.

La création d'un parking souterrain au niveau de la Place des Martyrs de la Résistance apparaît être la seule solution envisageable pouvant offrir une restitution complète. Toutefois, **les contraintes réglementaires sont très importantes sur le secteur.**



Cette création permettrait de réduire le niveau de pression continu en matière de stationnement sur le secteur et également de supprimer le stationnement de surface dans sa totalité, offrant un potentiel de restructuration paysagère et urbaine complète. Cette possibilité de restitution est également envisagée dans le cadre du lot 3 de l'étude du SDODM, pour la ligne passant par la rue Capdeville.



Rue Judaïque : de la Place Tartas à la rue Bouguereau (8 places sur voirie impactées sur 8) Cf. cartographie 6

Outre le caractère résidentiel du secteur comme sur la section précédente, il est aussi caractérisé par la présence d'équipements, services publics, lieu de culte et quelques commerces. La pression sur le stationnement est importante.



La restitution n'est pas proposée. Toutefois, la mise en place d'une réglementation sur les rues adjacentes, notamment en faveur des résidents (ne disposant pas de parking privatif pour la plupart), permettrait de limiter le taux d'usage ou du moins encouragerait la rotation. Cette éventualité renforcerait notamment l'attractivité des solutions de substitution à l'automobile pour se rendre aux équipements publics.



Rue Judaïque : de la rue Bouguereau aux boulevards (25 places sur voirie impactées sur 57) Cf. cartographie 6

Le secteur est plutôt résidentiel, avec quelques commerces. A l'approche des boulevards, le nombre de commerces est plus important.

Le taux d'usage est élevé, avec toutefois des différentiels selon les heures de la journée.

La restitution n'est pas proposée.



Néanmoins, la mise en place d'une réglementation permettrait d'améliorer la rotation aux heures les plus chargées : sur l'axe pour la clientèle des commerces en journée et sur le secteur de manière général en faveur des résidents.

A noter la présence d'un garage de réparation à l'approche des boulevards (impact sur les flux automobiles et le besoin en stationnement de proximité). La parcelle concernée est relativement importante.



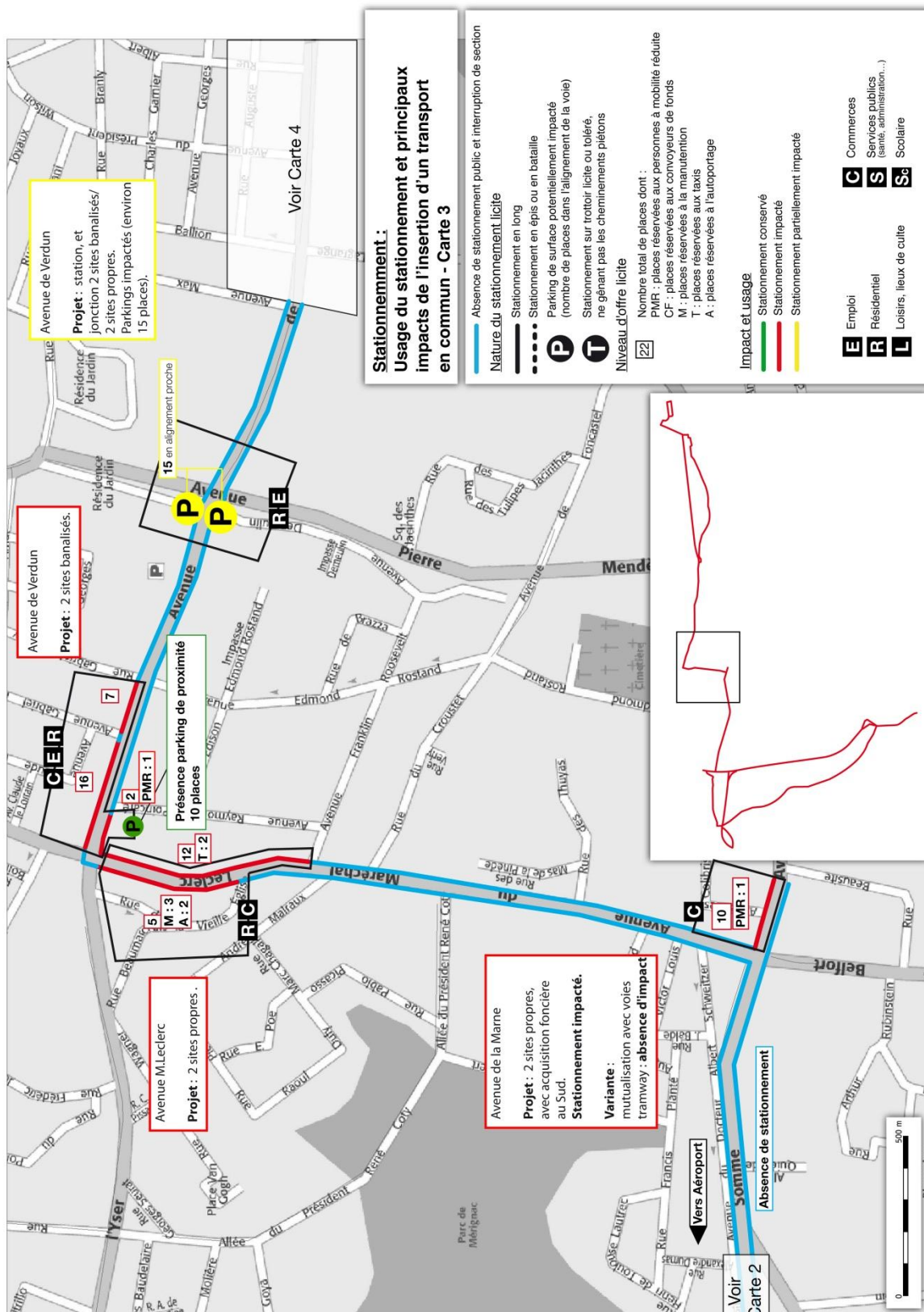
○ Entre Gambetta et les Quinconces

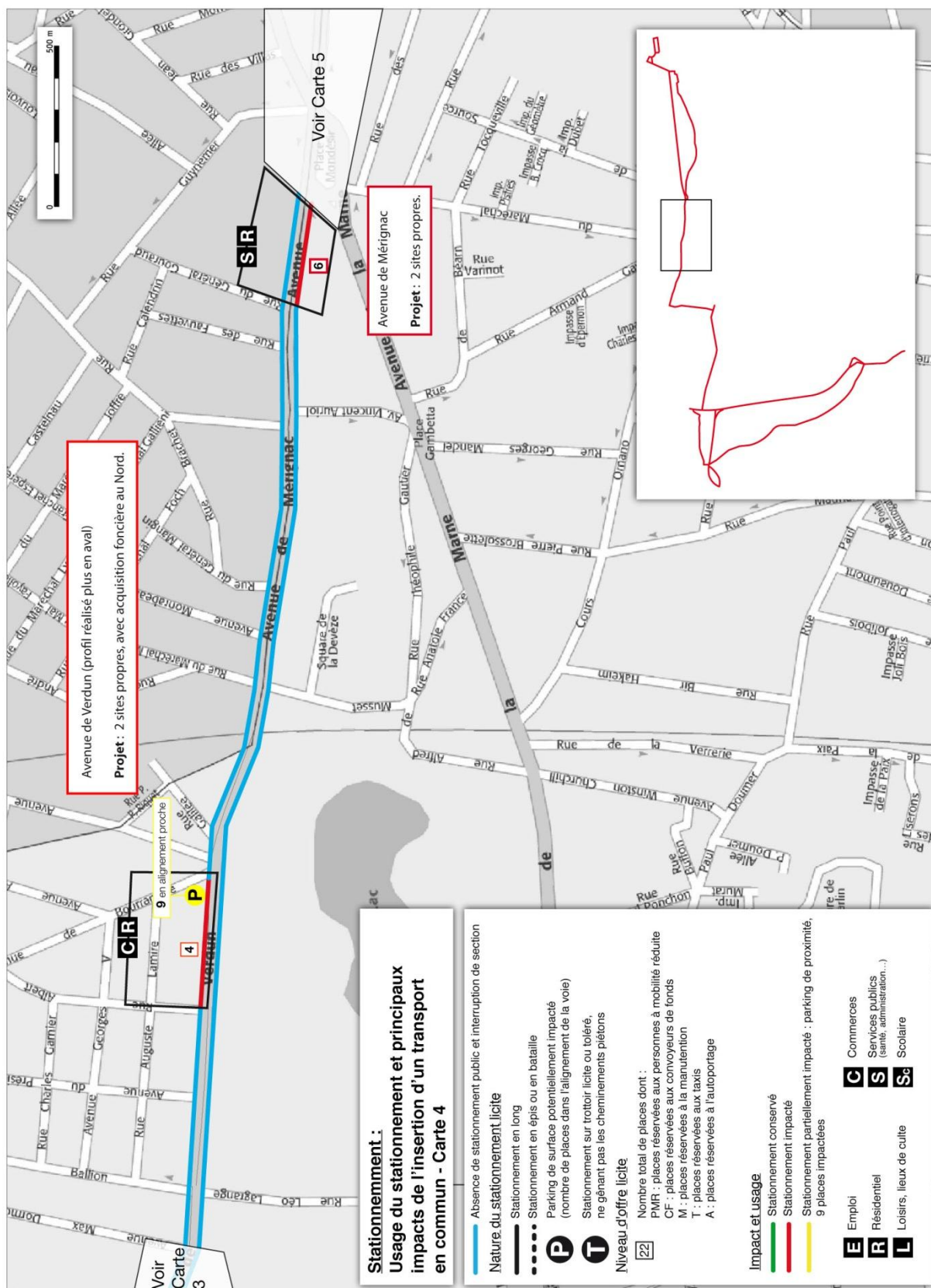
cf. cartographie 7.

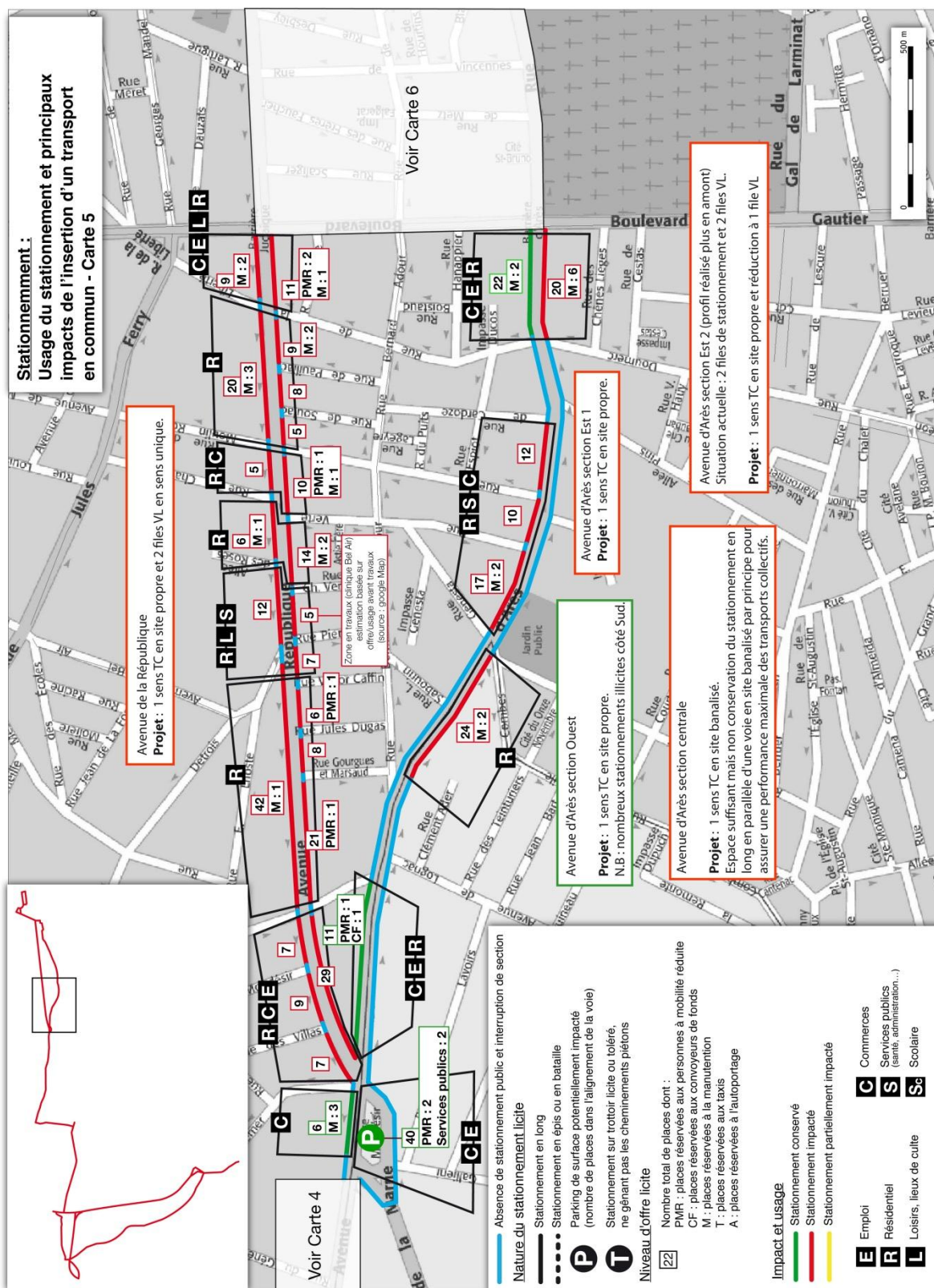
Le tracé comprend une section sur la **rue Judaïque**, avec une offre de 8 places dont 5 réservées à la manutention. **La totalité ou une partie de cette offre réservée devra être restituée si possible** (besoin de proximité immédiate pour les déchargements).

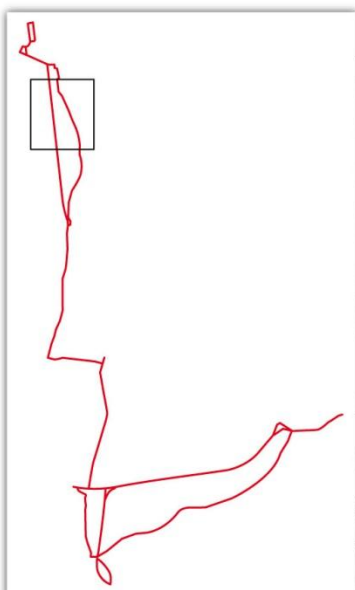
Une fois la place Gambetta dépassée en direction des Quinconces, aucune restitution n'est proposée compte tenu du contexte urbain : desserte en transport collectif importante, nombreux parkings en ouvrage multifonctionnels (dont possibilité de stationnement résidentiel), clientèle commerciale en partie piétonne, possibilité de déplacements en vélo...

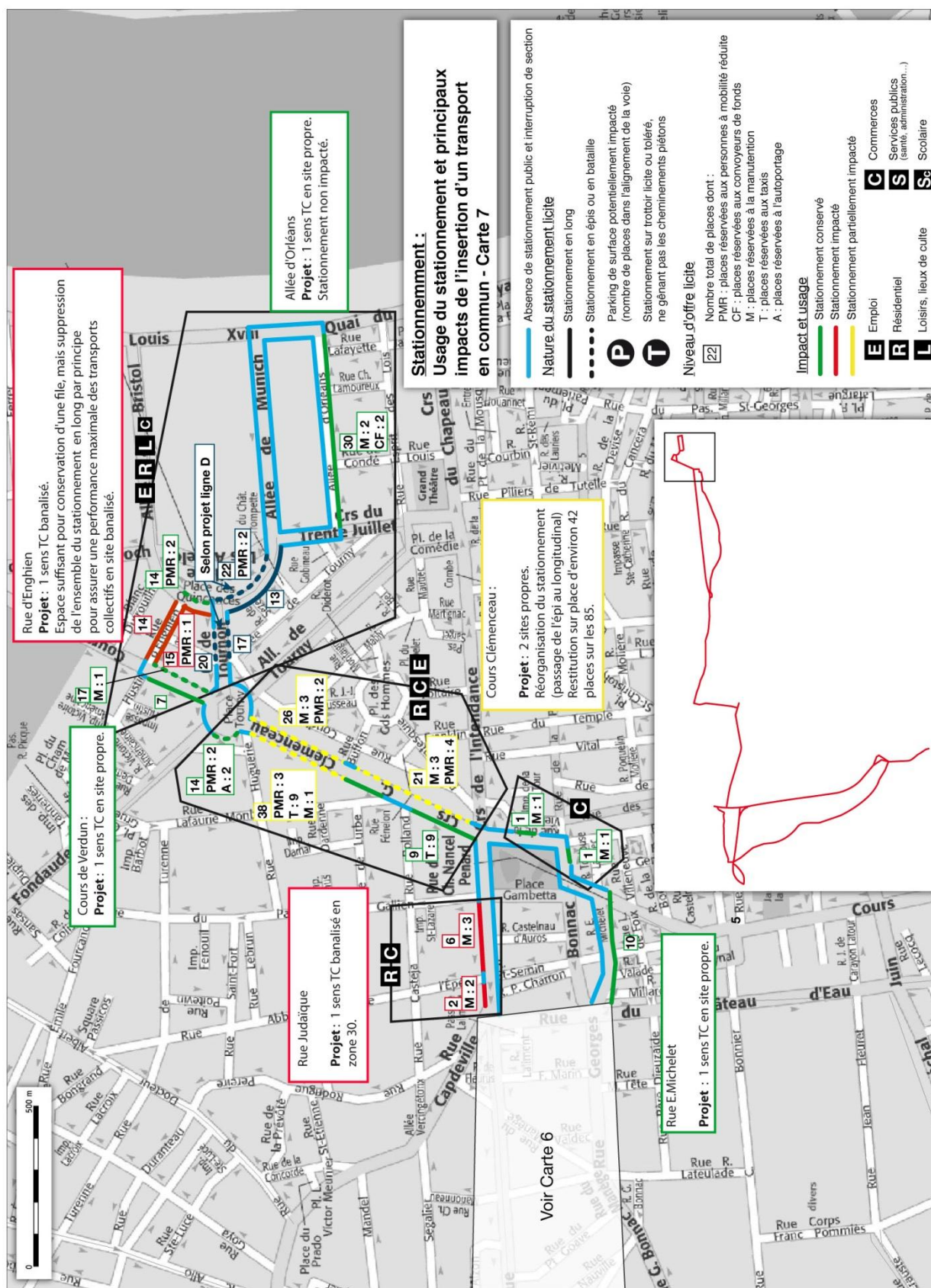
Toutefois **il faudra veiller à la bonne capacité d'absorption des parcs en ouvrage existants (parkings Mériadeck, parking de la Bourse, parking Tourny, et parking Grands Hommes) et du parking de surface Allée de Chartres.**











4.3 Famille de scénario C1

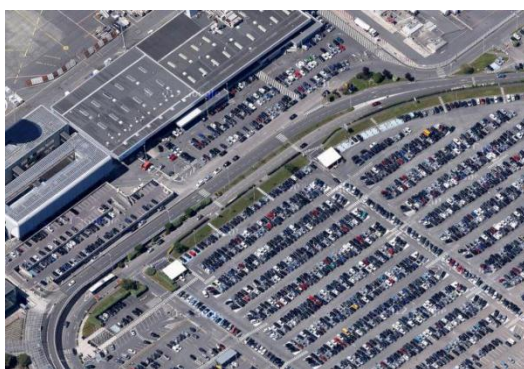
4.3.1 Rappel de l'offre existante

Sur le tracé considéré, **il n'existe aucune offre de stationnement sur voirie. La seule offre est constituée par les parkings de l'aéroport.**

4.3.2 Principaux impacts induits par l'insertion d'un transport en commun

Le parking de l'aéroport de Bordeaux Mérignac est en partie impacté, en fonction de la profondeur de l'acquisition foncière qui sera nécessaire au projet. L'estimation de l'impact s'élève à moins de 2 % de l'offre actuelle.

4.3.3 Analyse des besoins et des potentialités de restitution



Parking de l'Aéroport : compte tenu des multiples critères à prendre en considération (évolution de l'activité aéroportuaire, report d'une partie des flux automobiles sur le transport collectif, effet levier de la politique de stationnement sur l'usage des transports collectifs...), **une étude de stationnement plus générale sur le secteur permettra d'évaluer le besoin de réorganisation et de restitution éventuelle.**

4.4 Famille de scénario C2

4.4.1 Rappel de l'offre existante

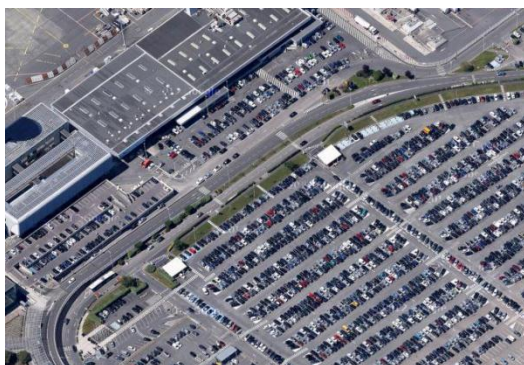
Sur le tracé considéré, il n'existe aucune offre de stationnement sur voirie. La seule offre est constituée par les parkings de l'aéroport et le parking de la gare de Pessac Alouette (environ 26 places). Ce parking en heure de pointe est saturé et plusieurs stationnements illicites ont été relevés (sur le trottoir notamment).

4.4.2 Principaux impacts induits par l'insertion d'un transport en commun

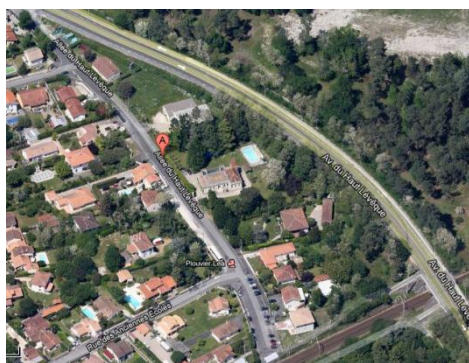
Le parking de l'aéroport de Bordeaux Mérignac est en partie impacté, en fonction de la profondeur de l'acquisition foncière qui sera nécessaire au projet. L'estimation de l'impact s'élève à moins de 2 % de l'offre actuelle.

Concernant le parking de la gare de Pessac Alouette, l'aménagement d'un terminus de transports collectifs nécessitera sans doute une réorganisation complète du parking.

4.4.3 Analyse des besoins et des potentialités de restitution



Parking de l'Aéroport : compte tenu des multiples critères à prendre en considération (évolution de l'activité aéroportuaire, report d'une partie des flux automobiles sur le transport collectif, effet levier de la politique de stationnement sur l'usage des transports collectifs...), **une étude de stationnement plus générale sur le secteur permettra d'évaluer le besoin de réorganisation et de restitution éventuelle.**



Halte de Pessac Alouette :

un réaménagement complet des espaces de stationnement, incluant une hausse de la capacité, est à prévoir, notamment afin de limiter le stationnement sur le trottoir et dans les rues adjacentes desservant un lotissement résidentiel.

L'espace foncier non bâti en



proximité immédiate est faible.
Toutefois le tissu urbain est
relativement lâche.

4.4.4 Rappel de l'offre existante

Sur le tracé considéré, **20 places** de stationnement sur voirie ont été relevées **Avenue de Monbalon**.

A noter la présence, en parallèle du stationnement longitudinal pour les véhicules particuliers Avenue Monbalon, d'emplacements réservés pour les **cars scolaires**.

L'offre de stationnement est complétée par les **parkings de l'aéroport et le parking de la gare de Pessac Alouette (environ 26 places)**.



Illustration 16 – Stationnement Avenue de Monbalon

4.4.5 Principales caractéristiques de l'occupation

Sur voirie, l'offre atteint un niveau d'usage modéré **Avenue de Monbalon** (entre 50 et 79 %). Toutefois, en période de pointe, l'occupation doit sans doute approcher les 100 %.

Le parking de la gare de Pessac Alouette, en heure de pointe est saturé. Plusieurs stationnements illicites ont été relevés (sur le trottoir notamment).

4.4.6 Principales caractéristiques de l'usage

Le stationnement **Avenue de Monbalon** est essentiellement lié à 2 facteurs : la présence d'établissements scolaires et la proximité de l'entrée de la promenade du parc du Bourgaillh.

4.4.7 Principaux impacts induits par l'insertion d'un transport en commun

Les principaux impacts induits sont :

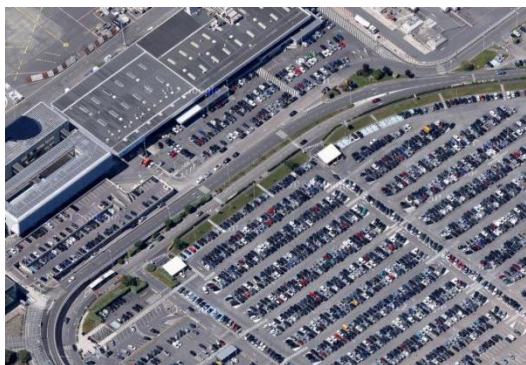
- Avenue de Monbalon, une suppression complète du stationnement, y compris des emplacements réservés aux cars scolaires. Une relocalisation semble nécessaire.
- Le parking de l'aéroport de Bordeaux Mérignac est en partie impacté, en fonction de la profondeur de l'acquisition foncière qui sera nécessaire au projet. L'estimation de l'impact s'élève néanmoins à moins de 2 % de l'offre actuelle.
- Concernant le parking de la gare de Pessac Alouette, l'aménagement d'un terminus de transports collectifs nécessitera sans doute une réorganisation complète du parking.

4.4.8 Analyse des besoins et des potentialités de restitution



Avenue de Monbalon (20 places sur voirie impactées + espaces réservés aux cars scolaires).

Une restitution partielle est à envisager, impliquant l'aménagement d'espaces de stationnement pour les véhicules particuliers et les cars scolaires sur une partie des espaces verts du site scolaire ou au niveau d'une parcelle non bâtie à proximité.



Parking de l'Aéroport : compte tenu des multiples critères à prendre en considération (évolution de l'activité aéroportuaire, report d'une partie des flux automobiles sur le transport collectif, effet levier de la politique de stationnement sur l'usage des transports collectifs...), **une étude de stationnement plus générale sur le secteur permettra d'évaluer le besoin de réorganisation et de restitution éventuelle.**



Halte de Pessac Alouette :

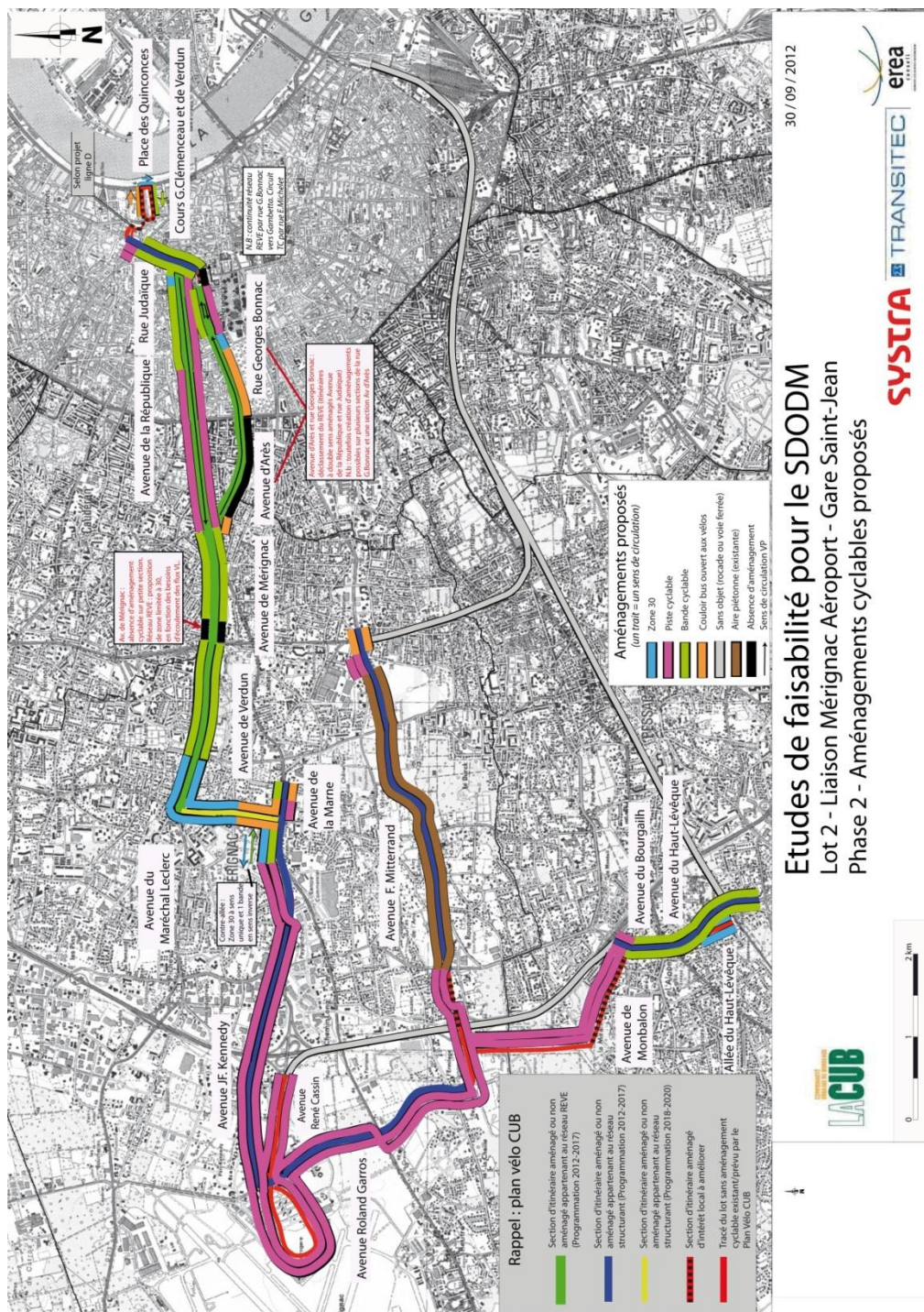
un réaménagement complet des espaces de stationnement, incluant une hausse de la capacité, est à prévoir, notamment afin de limiter le stationnement sur le trottoir et dans les rues adjacentes desservant un lotissement résidentiel.



L'espace foncier non bâti en proximité immédiate est faible. Toutefois le tissu urbain est relativement lâche.

5. ANNEXE 5 : AMENAGEMENTS CYCLABLES PROPOSES

5.1 Synthèse cartographique



5.2 Famille de scénario A

5.2.1 Rappel de l'existant

Quelques sections de l'itinéraire sont aménagées. Les équipements proposés sont hétérogènes et discontinus :

- **Avenue Kennedy** : petite section d'aire piétonne à proximité de l'aéroport, section de pistes cyclables en remontant vers la zone commerciale, puis zone 30 et bande cyclable à contresens en contre-allée de l'Avenue Kennedy.
- **Avenue de la Marne** : 1 bande cyclable puis 2 pistes cyclables.



Illustration 17 – Bande cyclable Avenue de la Marne



Illustration 18 – Zone 30 et bande à contresens en contre-allée de l'Avenue Kennedy

5.2.2 La programmation issue du Plan Vélo

La section étudiée fait partie du réseau cyclable structurant, **programmé à l'horizon 2012-2017**.

Dans le cadre des itinéraires associés au **réseau structurant**, le Plan vélo précise « *qu'il s'agit d'aménager des itinéraires secondaires reliant les principaux pôles générateurs de déplacements à vélos, complémentaires au REseau Vélo Express (réseau REVE), dont le niveau de service sera supérieur aux itinéraires plus locaux. Pour ces itinéraires, le niveau de service proposé sur ce réseau sera plus élevé que celui défini dans le guide des aménagements cyclables. En particulier, des largeurs confortables pour les aménagements seront recherchées, en évitant les largeurs minimales. Autant que possible, une cohérence d'aménagement sera recherchée sur un itinéraire déterminé de longueur importante : par exemple une majorité de bandes cyclables unilatérales. En outre, une attention particulière sera accordée à la qualité du revêtement, à la surveillance du respect de la réglementation et à l'entretien courant. De la même manière, un jalonnement spécifique pourra être mis en place* ».

5.2.3 Les principaux impacts du projet proposé

Les préconisations d'insertion proposées sur ce tracé permettent de réaliser les aménagements suivants

- **Avenue Kennedy** : depuis l'aéroport, 2 pistes cyclables unidirectionnelles en majeure partie, puis 1 piste cyclable bidirectionnelle à proximité de la zone commerciale. L'itinéraire en contre-allée est conservé jusqu'à l'intersection avec l'Avenue du Maréchal Leclerc.
- **Avenue de la Marne** : la section concernée est relativement courte. Les contraintes d'insertion ne permettent pas de conserver les pistes unidirectionnelles sur le tronçon. Le projet prévoit néanmoins des aménagements cyclables dans les deux sens (couloirs bus ouverts aux cycles, bande cyclable ou piste).

Il est donc prévu d'aménager l'ensemble de l'itinéraire. Les aménagements proposés sont **cohérents avec la programmation du Plan Vélo. En fonction des opportunités foncières, une harmonisation des aménagements Avenue de la Marne pourra être recherchée.**

5.3 Famille de scénario B

5.3.1 Rappel de l'existant

A l'exception du tronçon commun avec les scénarios précédents (Avenue Kennedy et section de l'Avenue de la Marne), la majeure partie de l'itinéraire propose aujourd'hui des aménagements cyclables. Traversant divers types de tissus urbains, les aménagements sont relativement hétérogènes et parfois discontinus.

- **Avenue Kennedy** : petite section d'aire piétonne à proximité de l'aéroport, section de pistes cyclables en remontant vers la zone commerciale, puis zone 30 et bande cyclable à contresens en contre-allée de l'Avenue Kennedy.
- **Avenue de la Marne** : 1 bande cyclable.
- **Avenue du Maréchal Leclerc** : 2 pistes cyclables unidirectionnelles, puis zone limitée à 30 km/heure.
- **Avenue de Verdun** : la majeure partie de l'Avenue est aménagée avec des bandes cyclables. A proximité de Mérignac centre, un couloir bus ouvert aux vélos est proposé dans un sens, puis une zone 30.
- **Avenue de Mérignac / Avenue d'Arès jusqu'à la Place Mondésir** : 1 seul sens est aménagé avec un couloir bus ouvert aux vélos.



Illustration 19 –Piste cyclable Avenue du Maréchal Leclerc



Illustration 20 –Bande cyclable Avenue de Verdun

- **Avenue d'Arès et rue Georges Bonnac** : la majeure partie de l'Avenue d'Arès n'est pas aménagée. Rue Georges Bonnac, jusqu'à la Place Gambetta, les aménagements sont présents sur la quasi-totalité de l'itinéraire ; l'insertion étant délicate en milieu urbain dense, les équipements sont hétérogènes (piste, bande, couloir bus ouvert aux vélos, zone limitée à 30, aire piétonne...).
- **Avenue de la République et rue Judaïque** : l'Avenue de la République est aménagée avec 2 pistes cyclables de qualité. La rue Judaïque propose 3 types d'aménagement : un couloir bus ouvert aux vélos entre les boulevards et la rue Brizard, une bande cyclable jusqu'à l'intersection avec la rue Capdeville et enfin une zone 30 en direction de la Place Gambetta.



Illustration 21 –Couloir bus rue Judaïque



Illustration 22 –Piste cyclable rue Bonnac



Illustration 23 - Pistes cyclables Avenue de la République



Illustration 24 - Bande cyclable Avenue d'Arès

- **Entre la Place Gambetta et la Place des Quinconces** : l'itinéraire est aménagé à l'exception du Cours Tournon et de la rue d'Enghien. Les aménagements proposés sont essentiellement des

couloirs bus ouverts aux vélos. A proximité de la Place des Quinconces, on trouve des bandes cyclables ou des aires piétonnes.

5.3.2 La programmation issue du Plan Vélo

Sur la section étudiée, on trouve **4 types de programmation** :

- **Réseau REVE, programmé à l'horizon 2012-2017** : Avenue de Verdun, Avenue de Mérignac, Avenue de la République, rue Judaïque, Avenue d'Arès et rue Georges Bonnac.
- **Réseau structurant, programmé à l'horizon 2012-2017** : Cours Georges Clémenceau et Cours de Verdun d'une part et Avenue de la Marne et Avenue Kennedy d'autre part.
- **Réseau structurant programmé à l'horizon 2018-2020** : Avenue du Maréchal Leclerc.
- **Les autres sections déjà aménagées classées en « itinéraires déjà aménagés d'intérêt local »** à conforter : secteur des Quinconces.

Dans le cadre des itinéraires associés au **réseau structurant**, le Plan vélo précise « *qu'il s'agit d'aménager des itinéraires secondaires reliant les principaux pôles générateurs de déplacements à vélos, complémentaires au Réseau Vélo Express (réseau REVE), dont le niveau de service sera supérieur aux itinéraires plus locaux. Pour ces itinéraires, le niveau de service proposé sur ce réseau sera plus élevé que celui défini dans le guide des aménagements cyclables. En particulier, des largeurs confortables pour les aménagements seront recherchées, en évitant les largeurs minimales. Autant que possible, une cohérence d'aménagement sera recherchée sur un itinéraire déterminé de longueur importante : par exemple une majorité de bandes cyclables unilatérales. En outre, une attention particulière sera accordée à la qualité du revêtement, à la surveillance du respect de la réglementation et à l'entretien courant. De la même manière, un jalonnement spécifique pourra être mis en place* ».

Concernant le **réseau REVE**, il s'agit « *d'aménager plusieurs itinéraires majeurs en faveur des vélos permettant d'assurer des temps de parcours compétitifs. Sur les itinéraires concernés, il est proposé d'afficher de façon visible et lisible la forte priorité donnée aux vélos, en comparaison de la voiture. Il s'agit de définir un « haut niveau de service » ou d'améliorer de façon notable la perception des cyclistes sur cette armature structurante qui sera constituée. Ainsi, cette armature se caractérisera par :*

- **la création d'ondes vertes**, les feux de signalisation tricolores passent au vert de façon coordonnée avec la vitesse moyenne des cyclistes, proche de 16 km/h, en veillant toutefois à laisser également la priorité aux transports collectifs dans le cas d'axes forts rencontrés,
- **la création de pistes cyclables élargies** (2,5 mètres minimum sont prévus pour la réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle dans le guide des aménagements cyclables de la CUB ; il est envisageable de proposer jusqu'à 4 mètres, selon l'emprise publique disponible),
- l'assurance de bénéficier d'un **revêtement particulièrement soigné** (limitation des accès aux réseaux de voirie divers), avec une **surveillance fréquente** du respect de la réglementation (contrôles réguliers de la police sur le respect de l'interdiction de stationner ou circuler sur les aménagements cyclables) et un **entretien courant** fréquent,

- la proposition d'itinéraires plus directs pour les vélos que pour les voitures,
 - la mise en place d'un jalonnement spécifique, permettant de mettre en évidence cette structure.
- Selon les axes considérés le degré de mise en œuvre du « haut niveau de service » dépendra des contraintes d'emprise foncière disponible et de la place accordée aux autres modes de déplacements.**

5.3.3 Les principaux impacts du projet proposé

Les préconisations d'insertion proposées sur ce tracé permettent de réaliser les aménagements suivants (cf. carte des aménagements cyclables proposés, disponible dans l'atlas cartographique) :

- **Avenue Kennedy / Avenue de la Marne** : depuis l'aéroport, 2 pistes cyclables unidirectionnelles en majeure partie, puis 1 piste cyclable bidirectionnelle à proximité de la zone commerciale. Par la suite, l'itinéraire en contre-allée est conservé jusqu'à l'intersection avec l'Avenue du Maréchal Leclerc.
- **Avenue du Maréchal Leclerc** : depuis l'Avenue de la Marne, il est proposé 2 couloirs bus en site propre ouverts aux vélos puis une zone 30 jusqu'à l'Avenue de Verdun. Les contraintes d'insertion de sites propres ne permettent pas de conserver les pistes cyclables actuelles sur la section Sud de l'Avenue sans une acquisition foncière plus importante qui s'avère délicate.
Les couloirs bus auront des largeurs suffisantes (4,30 mètres) afin d'assurer une sécurité optimale pour les vélos et permettre le dépassement des cyclistes par les bus dans le couloir.
- **Avenue de Verdun** : le projet prévoit la conservation de la zone 30 (secteur urbain très contraint, insertion des transports collectifs en site banalisé), puis l'aménagement de 2 bandes cyclables de largeurs confortables sur la majorité du tracé.
- **Avenue de Mérignac / Avenue d'Arès jusqu'à la Place Mondésir** : l'aménagement de 2 bandes cyclables jusqu'à la Place Mondésir est proposé, offrant ainsi une homogénéité avec la section précédente. Avenue de Mérignac, en direction de la place Mondésir, juste en aval de la voie ferrée, les contraintes d'insertion ne permettent pas l'aménagement d'espaces dédiés aux vélos (les acquisitions foncières sont délicates). Le projet prévoyant une insertion des transports collectifs en site banalisé, une limitation à 30 km/heure ou l'aménagement d'une zone 30 pourrait être envisagé en première approche, en fonction des besoins liés à l'écoulement des flux des véhicules motorisés particuliers. **La liaison Avenue de Verdun / Avenue de Mérignac jusqu'au centre-ville de Bordeaux étant classée comme appartenant au réseau REVE, une vigilance particulière devra être portée sur cette section. Le tronçon en question étant relativement court et l'insertion d'aménagements cyclables possible sur le reste de la liaison (voir en suivant), la conservation du classement de l'itinéraire en REVE est préconisée.**

- **Avenue de la République et rue Judaïque** : Avenue de la République, le projet prévoit la conservation des 2 pistes cyclables unidirectionnelles. Rue Judaïque, une piste cyclable en contresens et une bande cyclable dans le sens de la circulation des véhicules motorisés sont préconisées, offrant ainsi un double sens pour les cyclistes. A l'approche de la Place Gambetta, la zone 30 actuelle est conservée (complétée d'une piste à contresens²). **Ces aménagements permettent ainsi d'avoir une liaison REVE à double sens entre Mérignac centre et Bordeaux centre.**
- **Avenue d'Arès et rue Georges Bonnac** : l'aménagement de l'Avenue de la République et de la rue Judaïque en double sens cyclable offre une nouvelle alternative pour la mise en œuvre du réseau REVE. **Dès lors, il est proposé de déclasser l'Avenue d'Arès et la rue Georges Bonnac du réseau REVE, d'autant que l'insertion des transports collectifs en site propre ne permet pas en parallèle la réalisation d'aménagements cyclables, en particulier Avenue d'Arès. Rue Georges Bonnac, des largeurs plus confortables permettent la réalisation d'aménagements complémentaires (couloir bus ouvert aux vélos, bande ou piste cyclable notamment).**
- **Entre la Place Gambetta et la Place des Quinconces, le projet prévoit :**
 - **d'aménager des bandes cyclables** (95 % du linéaire), ou **des pistes cyclables** (5 % du linéaire) lisibles et de largeurs confortables sur les Cours ; les pistes cyclables débutant Cours de Verdun,
 - **de conserver les aménagements existants** autour des Quinconces (Cours Tournon, les aménagements cyclables éventuellement insérés dépendent en priorité de la programmation de la ligne D de tramway).

² Bien que la réglementation autorise les vélos à circuler en sens inverse dans une zone 30 en sens unique, sauf disposition contraire prise par les pouvoirs de Police, la réalisation d'un aménagement dédié de qualité offrira une meilleure lisibilité pour cet itinéraire REVE, tout en renforçant la sécurité.

5.4 Famille de scénario C1

5.4.1 Rappel de l'existant

Sur le tracé, les aménagements existants sont les suivants :

- **Avenue Roland Garros** : il n'existe pas d'aménagement depuis l'aéroport. A partir de l'intersection avec l'Avenue de l'Argonne, 1 piste cyclable bidirectionnelle est aménagée.
- **Avenue François Mitterrand** : entre l'intersection avec l'Avenue Roland Garros et la rocade, aucun aménagement n'est proposé. Par la suite, l'Avenue est bordée de 2 aires piétonnes ouvertes aux cyclistes (les piétons restants prioritaires).
- **Avenue de Psychotte** : les aires piétonnes sont poursuivies sur la majeure partie de l'Avenue. A l'approche de la Fontaine d'Arlac, une courte section équipée de pistes puis de bandes est proposée.



Illustration 25 - Bandes cyclables Avenue de Psychotte



Illustration 26 - Aires piétonnes Avenue François Mitterrand

5.4.2 La programmation issue du Plan Vélo

La majeure partie de l'itinéraire est classé comme réseau structurant, programmé à l'horizon 2012-2017.

Dans le cadre des itinéraires associés au **réseau structurant**, le Plan vélo précise « *qu'il s'agit d'aménager des itinéraires secondaires reliant les principaux pôles générateurs de déplacements à vélos, complémentaires au REseau Vélo Express (réseau REVE), dont le niveau de service sera supérieur aux itinéraires plus locaux. Pour ces itinéraires, le niveau de service proposé sur ce réseau sera plus élevé que celui défini dans le guide des aménagements cyclables. En particulier, des largeurs confortables pour les aménagements seront recherchées, en évitant les largeurs minimales. Autant que possible, une cohérence d'aménagement sera recherchée sur un itinéraire déterminé de longueur importante : par exemple une majorité de bandes cyclables unilatérales. En outre, une attention particulière sera accordée à la qualité du revêtement, à la surveillance du respect de la réglementation et à l'entretien courant. De la même manière, un jalonnement spécifique pourra être mis en place* ».

5.4.3 Les principaux impacts du projet proposé

Le projet prévoit la **réalisation de pistes cyclables** sur l'ensemble du tracé à l'Ouest de la rocade (Avenue Roland Garros, section de l'Avenue François Mitterrand non aménagée), **jusqu'à la jonction avec les aires piétonnes existantes** de l'Avenue Mitterrand, **résorbant ainsi les discontinuités actuelles**. A l'approche de la Fontaine d'Arlac, il est proposé de conserver la **piste cyclable puis d'aménager des couloirs bus** suffisamment larges afin d'offrir une circulation optimale pour les cyclistes tout en assurant une performance du réseau de transports collectifs, en remplacement des bandes, compte tenu des contraintes d'insertion (*cf. carte des aménagements cyclables proposés, disponible dans l'atlas cartographique*).

Ces propositions sont cohérentes avec la programmation du Plan Vélo.

5.5 Famille de scénario C2-1

5.5.1 Rappel de l'existant

Sur le tracé considéré, et hormis la section de rocade, seules l'Avenue du Bourgaillh et l'Avenue du Haut-Lévêque sont aménagées avec 2 bandes cyclables. En effet, l'Avenue René Cassin et l'Allée du Haut-Lévêque ne proposent pas d'aménagements cyclables.

5.5.2 La programmation issue du Plan Vélo

L'Avenue du Bourgaillh et l'Avenue du Haut-Lévêque sont classées comme faisant partie du réseau structurant, programmé à l'horizon 2012-2017.

Dans le cadre des itinéraires associés au **réseau structurant**, le Plan vélo précise « *qu'il s'agit d'aménager des itinéraires secondaires reliant les principaux pôles générateurs de déplacements à vélos, complémentaires au REseau Vélo Express (réseau REVE), dont le niveau de service sera supérieur aux itinéraires plus locaux. Pour ces itinéraires, le niveau de service proposé sur ce réseau sera plus élevé que celui défini dans le guide des aménagements cyclables. En particulier, des largeurs confortables pour les aménagements seront recherchées, en évitant les largeurs minimales. Autant que possible, une cohérence d'aménagement sera recherchée sur un itinéraire déterminé de longueur importante : par exemple une majorité de bandes cyclables unilatérales. En outre, une attention particulière sera accordée à la qualité du revêtement, à la surveillance du respect de la réglementation et à l'entretien courant. De la même manière, un jalonnement spécifique pourra être mis en place* ».

5.5.3 Les principaux impacts du projet proposé

Les préconisations d'insertion proposées sur ce tracé permettent de réaliser ou de conforter les aménagements suivants (cf. **carte des aménagements cyclables proposés, disponible dans l'atlas cartographique**) :

- **Avenue René Cassin**: aménagement de 2 pistes cyclables depuis l'aéroport
- **Avenue du Haut-Lévêque et Avenue du Bourgaillh** : conservation de 2 bandes cyclables
- **Allée du Haut-Lévêque** : aménagement d'une zone 30 (secteur résidentiel, espace relativement contraint)

Ces propositions sont conformes au Plan vélo et l'ensemble du tracé (hormis la rocade) intègre des aménagements en faveur des cyclistes.

5.6 Famille de scénario C2-2

5.6.1 Rappel de l'existant

Sur le tracé, les aménagements sont les suivants :

- **Avenue Roland Garros** : il n'existe pas d'aménagement depuis l'aéroport. A partir de l'intersection avec l'Avenue de l'Argonne, 1 piste cyclable bidirectionnelle est aménagée.
- **Avenue François Mitterrand** : entre l'intersection avec l'Avenue Roland Garros et la rocade, aucun aménagement n'est proposé.
- **Traversée de la forêt du Bourgaillh** : une section importante de l'itinéraire proposé dépend de la création d'une voie nouvelle. En conséquence il n'existe pas d'aménagements spécifiques dédiés au vélo pour le moment. Cette voie nouvelle rejoindra la voie verte existante, débouchant elle-même sur l'Avenue de Monbalon.
- **Avenue de Monbalon** : l'Avenue est aménagée avec 1 piste cyclable bidirectionnelle.



Illustration 27 – Piste cyclable Avenue de Monbalon

- **Avenue du Bourgaillh et Avenue du Haut-Lévêque** : présence de 2 bandes cyclables.
- **Allée du Haut-Lévêque** : absence d'aménagement.

5.6.2 La programmation issue du Plan Vélo

Sur la section étudiée, on trouve **2 types de programmation** :

- **Réseau structurant, programmé à l'horizon 2012-2017** : Avenue Roland Garros, Avenue du Bourgaillh et Avenue du Haut-Lévêque.
- **Autres sections déjà aménagées classées en « itinéraires déjà aménagés d'intérêt local »** à conforter : Avenue de Monbalon et section de voie verte dans la forêt du Bourgaillh.

Dans le cadre des itinéraires associés au **réseau structurant**, le Plan vélo précise « *qu'il s'agit d'aménager des itinéraires secondaires reliant les principaux pôles générateurs de déplacements à vélos, complémentaires au Réseau Vélo Express (réseau REVE), dont le niveau de service sera supérieur aux itinéraires plus locaux. Pour ces itinéraires, le niveau de service proposé sur ce réseau sera plus élevé que celui défini dans le guide des aménagements cyclables. En particulier, des*

largeurs confortables pour les aménagements seront recherchées, en évitant les largeurs minimales. Autant que possible, une cohérence d'aménagement sera recherchée sur un itinéraire déterminé de longueur importante : par exemple une majorité de bandes cyclables unilatérales. En outre, une attention particulière sera accordée à la qualité du revêtement, à la surveillance du respect de la réglementation et à l'entretien courant. De la même manière, un jalonnement spécifique pourra être mis en place ».

5.6.3 Les principaux impacts du projet proposé

Le projet prévoit la réalisation de pistes cyclables sur l'ensemble du tracé entre l'aéroport et l'intersection avec l'Avenue du Bourgaillh (Avenue Roland Garros et voie nouvelle). Avenue du Haut-Lévêque et Avenue du Bourgaillh, les bandes cyclables sont conservées. Enfin, il est prévu l'aménagement d'une zone 30 Allée du Haut-Lévêque (secteur résidentiel, espace relativement contraint).

Ces propositions sont conformes au Plan vélo et l'ensemble du tracé intègre des aménagements en faveur des cyclistes, résorbant notamment les discontinuités actuelles.

cf. carte des aménagements cyclables proposés, disponible dans l'atlas cartographique