

A photograph of a street in Bordeaux. In the foreground, a man in a green jacket walks away from the camera. Behind him, two cyclists are riding away: one in a blue jacket and another in a grey jacket with a blue helmet. Further down the street, a person in a red jacket and blue jeans is riding a bicycle. The street is lined with buildings, some made of light-colored stone and others of brick. A traffic light is visible, showing a green signal. The overall atmosphere is casual and suggests a typical day in the city.

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

Compte-rendu de la réunion publique d'information 19 septembre 2024

Introduction

Contexte

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

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

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

Démarche de concertation

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

La première réunion publique

Une réunion publique d'information s'est tenue le 19 septembre 2024 pour présenter de manière fine le projet en phase d'études préliminaires. La réunion s'est déroulée à l'hôtel de Bordeaux Métropole, et a accueilli 190 participants sur place et une vingtaine connectés en ligne via la retransmission en direct YouTube. La réunion est disponible en replay également. En salle, les participants disposaient de feuilles de notes pour relever leurs questions, avis et remarques sur le projet. Les participants en ligne ont participé à un questionnaire à distance lors des stands.

Un second temps participatif sous un format de stands a permis aux participants d'exprimer leurs avis et attentes et de discuter avec l'équipe projet et les élus :

- > Un stand porteur de parole pour s'exprimer sur le diagnostic et les attentes (64 contributions)
- > Un stand cartographie à tamponner pour localiser avec précision les fonctionnements et dysfonctionnements actuels et localiser des propositions (19 contributions)
- > Un stand boîte à idées pour recueillir les contributions libres (94 contributions)



Les attentes sur le projet dans son ensemble

Ce qu'il faut retenir

Les attentes exprimées révèlent une volonté générale de fluidifier la cohabitation entre différents usagers de la route.

Pour les piétons, le besoin de **zones sécurisées et de trottoirs plus larges** est fréquemment mentionné. Certains piétons déplorent les **conflits d'usage avec les cyclistes** qui empruntent parfois les trottoirs ou circulent dans des zones piétonnes, soulignant la nécessité d'un espace réservé et d'une meilleure signalisation.

Du côté des cyclistes, les attentes convergent vers un **réseau cyclable continu et sécurisé**, sans interruption ou obstacle tels que des voitures en stationnement ou des arrêts brusques aux intersections. Les cyclistes souhaitent un cadre leur permettant de circuler sur une voie dédiée, sans mélanger se mélanger aux véhicules et piétons. Une **signalisation des pistes cyclables**, ainsi que la mise en place de protections physiques comme des bordures ou des séparations entre les pistes et la chaussée, sont des suggestions récurrentes.

Les automobilistes expriment des attentes plus nuancées. Bien qu'ils reconnaissent l'importance de développer des alternatives à la voiture, la majorité insiste sur la nécessité de **préserver des places de stationnement**, surtout dans les zones résidentielles et à proximité des commerces.

Les transports en commun sont également évoqués par les participants. Certains s'inquiètent que l'aménagement des pistes cyclables empiète sur les voies dédiées aux bus, ce qui pourrait nuire à la fluidité et à la régularité des transports publics. Les participants demandent une meilleure coordination entre les infrastructures de transports publics et celles du ReVE pour éviter tout conflit d'usage (vitesse des bus, etc).



Les avis sur le projet dans son ensemble

Les craintes

Les craintes exprimées à propos du projet sont nombreuses et reflètent un sentiment d'incertitude quant à son impact réel sur la vie quotidienne des habitants.

L'une des **principales inquiétudes concerne la réduction des places de stationnement**. Les commerçants craignent que la suppression de places de parking ait un impact négatif sur la fréquentation des commerces locaux, car les clients pourraient être dissuadés de venir si le stationnement devient trop difficile.

Les riverains sont nombreux à souligner les difficultés qu'ils connaissent déjà pour se garer et appréhendent que la suppression de places sur voirie ne sature encore plus le quartier. De plus ils soulignent l'importance pour les habitants, concernés par le projet, de **pouvoir accéder à leur domicile pour charger et décharger des courses**, **l'importance de conserver des places pour les personnes à mobilité réduite**, **la difficulté pour accéder au centre-ville pour les artisans ou encore l'accessibilité du secteur pour les aides à domicile (infirmiers, portage de repas, etc)**. Ainsi, il a été mentionné que le projet devra s'accompagner de solutions pour palier aux stationnements supprimés en proposant des solutions pour palier aux stationnements supprimés ou des alternatives à la suppression.

Les riverains de certaines zones craignent également une augmentation du **bruit et des nuisances pendant les travaux d'aménagement**. Ils redoutent des perturbations temporaires mais significatives dans leur quotidien, ainsi que de possibles impacts négatifs à long terme sur la **valeur de leurs biens immobiliers**. De plus, l'impact environnemental du projet, bien que principalement perçu comme positif à terme (réduction des émissions de CO₂ grâce à l'utilisation accrue du vélo, végétalisation, etc), suscite des interrogations quant à la **gestion des espaces verts** et à l'éventuelle perte de végétation urbaine lors des travaux.

L'état actuel des rues du périmètre entraîne des conflits d'usage entre les bus, les cyclistes, les piétons et les automobilistes (vitesse, respect des signalisations, carrefours dangereux, etc). La crainte de certains participants repose sur le fait que le projet tel que présenté actuellement accentue et intensifie ces conflits, alors prégnants, notamment sur les portions où la piste cyclable est partagée avec le trottoir ou sur les carrefours.

Les avis sur le projet dans son ensemble

Les propositions

Plusieurs propositions ont été formulées pour améliorer le projet et répondre aux préoccupations des différents usagers.

- > Intégrer des **espaces verts tout au long des voies et pistes cyclables** est une demande récurrente. Des participants suggèrent de planter des arbres et de végétaliser les abords des pistes pour rendre les déplacements plus agréables et contribuer à l'embellissement urbain. Certains demandent que cette végétalisation soit plus qu'une simple décoration et qu'elle serve à **rafraîchir les espaces publics mais aussi à séparer** les voies entre les cyclistes et les piétons ou automobilistes. Certains participants mentionnent l'importance du choix des essences et de privilégier différentes strates.
- > La sécurité des déplacements étant un enjeu majeur, de nombreuses propositions visent à améliorer la visibilité et la protection des cyclistes. Par exemple, **l'installation de séparateurs physiques entre la piste cyclable et la chaussée** est une mesure souvent évoquée. Cela permettrait, selon eux, non seulement de protéger les cyclistes, mais aussi d'éviter que des voitures ne se garent sur les pistes. Cette proposition fait néanmoins débat au regard de la dangerosité des séparations physiques entre les voies pour vélos et la chaussée selon les certains participants.
- > Pour les carrefours, certaines propositions visent à revoir complètement leur aménagement. Par exemple, l'idée de « carrefours protégés », où les cyclistes auraient leur propre feu tricolore, a été avancée. Cela permettrait de limiter les conflits entre cyclistes et automobilistes, notamment lors des changements de direction ou des changements de voie.
- > Concernant les commerces, une proposition, fréquemment mentionnée, consiste à **réserver des places de stationnement « à rotation rapide » près des commerces** pour les clients qui ont besoin de se garer sur une courte durée (mutualisation des emplacements taxis et arrêts minutes, etc). Cela permettrait de maintenir une accessibilité en voiture aux commerces tout en réduisant l'emprise du stationnement longue durée.

Les avis sur le projet dans son ensemble

> Une proposition d'aménagement a été présentée par un collectif de riverains de la rue Georges Bonnac lors des stands participatifs. Leur proposition vise à trouver un compromis permettant de **conserver le stationnement en végétalisant ponctuellement certains places de stationnement actuelles**. Cela permettrait, selon eux, de rendre le trottoir du côté des habitations plus confortable pour les piétons en période de forte chaleur et de libérer le trottoir du côté du cimetière pour la piste cyclable en contresens. Ainsi, peu importe la variante retenue, une grande partie du stationnement serait maintenu et le confort d'usage amélioré sur cette rue. Cette variante et sa faisabilité technique devra être examinée au regard des largeurs disponibles de façade à façade et des réglementations en vigueur. Elle sera analysée par Bordeaux Métropole à l'issue de la concertation au même titre que les autres contributions.



Croquis de ce que pourrait être l'aménagement de la rue Georges Bonnac – variante « Couloir bus vélo »



Croquis de ce que pourrait être l'aménagement de la rue Georges Bonnac – variante « piste cyclable »

- > Pour répondre aux préoccupations des piétons, plusieurs propositions d'**amélioration des trottoirs** ont été avancées, notamment l'élargissement des trottoirs et l'intégration de rampes pour les personnes à mobilité réduite pour accéder aux commerces.
- > Enfin, en ce qui concerne l'**état des pistes cyclables**, certains participants proposent de requalifier les chaussées. Ces dernières étant dégradées sur certains secteurs du périmètre du projet, elles ne permettent pas des déplacements confortables tant pour les cyclistes que pour les piétons.
- > Concernant les **mobilités cyclables**, il a été proposé de privilégier des continuités avec le moins de rupture possible facilitant la circulation dans le quartier à vélo, apportant alors un confort de déplacement au-delà du périmètre du projet. Sécuriser et identifier cet axe cyclable est alors un enjeu pour pratiquer le vélo sereinement et assurer le développement de la pratique cyclable (rejoindre le centre ville ou Mérignac, autonomie des déplacements pour les plus jeunes, etc). Certains participants évoquent la nécessité d'éviter la cohabitation bus-vélo dès que l'emprise de la rue le permet.

Les avis rue par rue

La rue Judaïque

Plusieurs habitants de la rue Judaïque ont exprimé des propositions visant à améliorer la circulation et la sécurité dans leur quartier. Parmi les suggestions, rendre **la rue plus confortable et marchable pour les piétons** a été fréquemment évoquée, ce qui contribuerait à créer un environnement plus agréable pour les piétons et les riverains. Le revêtement de la chaussée est jugé dégradé par quelques cyclistes, qui soulignent la présence de nombreux nids de poule. L'installation de ralentisseurs pour les voitures et les bus a été recommandée par les riverains afin de réduire la vitesse des véhicules et de favoriser la sécurité des usagers. Les habitants ont également souligné la nécessité de mieux gérer le stationnement des cars sur la place Dutertre, qui actuellement stationnent sur le couloir bus, et ont suggéré de prévoir des stationnements au sein du parking près de la Cité administrative pour répondre aux besoins de stationnement. Enfin, des commerçants se questionnent sur le devenir des places de manutention et de potentiels stationnements "minute" pour leurs clients. Des riverains mentionnent des vibrations pouvant être ressenties dans les appartements dues aux passages des bus, évoquant la vitesse des bus ou l'état de la chaussée comme cause de ces nuisances. Ils ont souhaité que ce sujet soit pris en compte dans le projet.

L'avenue de la République

Les riverains de l'avenue de la République, présents à la réunion, sont dans l'ensemble plutôt favorables au projet. Les familles et cyclistes empruntant la piste cyclable trouvent la rue déjà bien aménagée pour la pratique du vélo, leur permettant de rejoindre Bordeaux facilement et rapidement. Cependant, des habitants du quartier souhaiteraient que **les cyclistes et piétons aient chacun leur espace dédié**, cette superposition de la piste cyclable sur le trottoir est qualifiée de dangereuse par plusieurs piétons. Ils mettent en garde quant à la potentielle généralisation de ce système sur l'ensemble du ReVE 11.

L'avenue d'Arès

L'avenue d'Arès est aujourd'hui peu appréciée par les usagers à cause de l'état actuel de l'espace public. Les trottoirs considérés trop petits et dégradés, la rue trop minérale ainsi que des bandes cyclables dangereuses ne favorisent pas l'appréciation positive des habitants. La forte attente des riverains, présents à la réunion est donc de **sécuriser les déplacements à vélo, comme à pied dans cette avenue**, pour pouvoir l'emprunter en toute sécurité.

Il a été mentionné que le croisement permettant de quitter l'avenue d'Arès et de rejoindre la rue Bernard Adour est très dangereux pour les cyclistes, certains souhaitent que ce franchissement soit pris en compte dans le projet futur.

Les avis rue par rue

La rue Georges Bonnac

Les habitants de la rue Georges Bonnac ont partagé de nombreuses préoccupations et avis concernant le projet du ReVE 11 empruntant leur rue. Nombre d'entre eux expriment leur satisfaction vis-à-vis de l'aménagement actuel, soulignant qu'il répond à leurs besoins quotidiens. **Ils redoutent que les modifications proposées entraînent la suppression totale des places de stationnement, ce qui compliquerait considérablement l'accès pour ceux qui travaillent en dehors de Bordeaux et dépendent de leur véhicule.** En réponse, certains d'entre eux suggèrent la création de nouveaux espaces de stationnement, par exemple devant l'église Saint-Bruno et place Tartas, ainsi que l'instauration de tarifs préférentiels dans les parkings Metpark pour les riverains pour atténuer ce problème et leur permettre de bénéficier de places de stationnement, estimés nécessaires pour nombre d'entre eux.

Parallèlement, des artisans et commerçants expriment leurs inquiétudes quant à la pérennité de leur activité si le stationnement venait à diminuer, voire à être supprimé, soulignant l'importance de l'accessibilité pour leur clientèle.

Concernant la **proposition d'un contresens cyclable du côté des habitations**, des inquiétudes ont été soulevées, notamment en raison de la proximité avec les habitations et des intersections nombreuses (au nombre de 7) avec les rues adjacentes qui le rende potentiellement dangereux. Certains riverains signalent que cette situation peut nuire tant aux cyclistes qu'aux résidents lorsqu'ils entrent et sortent de chez eux.

Aussi, un autre enjeu soulevé est celui de la **végétalisation de la rue**, considérée insuffisante aujourd'hui. Cette initiative pourrait non seulement rafraîchir la rue, mais aussi déplacer le cheminement des piétons du côté des habitations, laissant la voie côté cimetière exclusivement dédiée aux cyclistes.

En outre, des résidents plaident pour **une mutualisation des voies de bus et de voiture** afin de préserver les places de stationnement tout en permettant de réaliser le ReVE.

L'éclairage nocturne est également un point de préoccupation, les habitants souhaitant des améliorations pour accroître la sécurité et le confort des usagers de la rue le soir et la nuit.

Enfin, tout en comprenant la nécessité de promouvoir des modes actifs dans le cadre d'un projet métropolitain d'envergure, certains riverains se concentrent davantage sur les questions de végétalisation et de réduction de la vitesse des véhicules. Ils souhaitent éviter de répéter les erreurs du passé, lorsque des aménagements précédents ont conduit à la coupe des arbres et à une augmentation de la chaleur dans la rue, dégradant ainsi leur qualité de vie (projet d'aménagement datant d'une dizaine d'années).

Les autres contributions

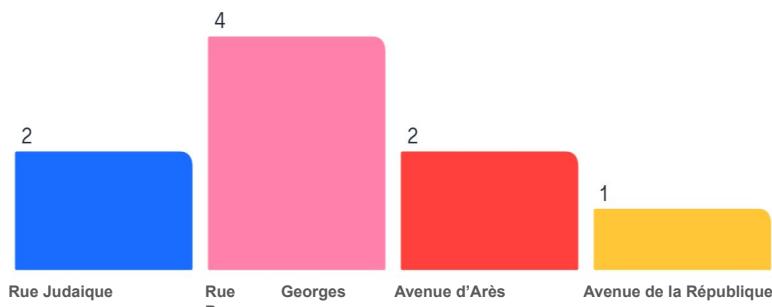
La participation en ligne

La réunion publique a été filmée et retransmise en direct sur Youtube. Une vingtaine de participants a suivi la réunion publique à distance, et près de dix ont participé à l'atelier en ligne. La vidéo disponible sur la chaîne Youtube de Bordeaux Métropole compta 377 vues (au 30/09/2024) depuis sa mise en ligne le 19 septembre 2024.

Le questionnaire en ligne a permis de faire participer les personnes à distance, au nombre de neuf, par des trois questions simples. À l'image des participants en présentiel, les participants en ligne ont déclaré fréquenter principalement la rue Georges Bonnac. Les modes de transport utilisés varient entre la voiture individuelle et les modes actifs (vélo, marche, vélo à assistance électrique ou transports en commun).

En revanche, l'itinéraire vélo-piéton, garantissant des voies larges et sécurisées, envisagé par le projet, permettrait selon les répondants de renforcer l'usage des mobilités douces notamment pour les déplacements domicile-travail ou études ainsi que pour les loisirs et les courses.

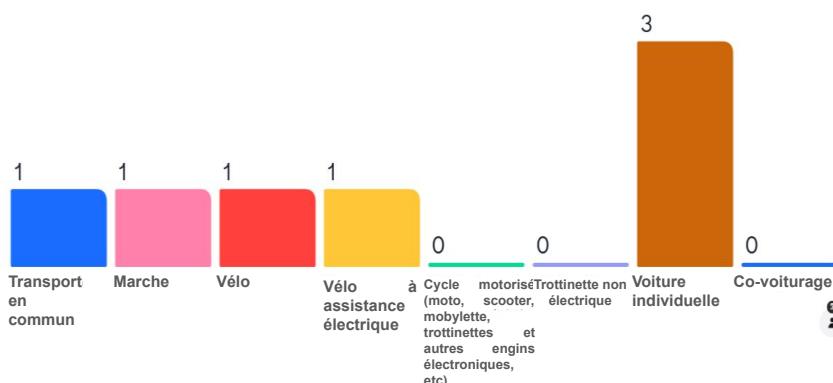
Quelles rues du projet empruntez-vous le plus ?



Pour quels usages utiliseriez-vous cet itinéraire vélo-piéton ?



Si vous fréquentez les rues concernées par le projet, par quel mode de transport y allez-vous ?



Les autres contributions

Les questions posées

La réunion publique a invité les participants à s'exprimer via les stands ce qui a suscité de nombreuses propositions mais également des questionnements.

Les trottinettes auront-elles le droit de circuler sur la voie du ReVE ?

... Réponse de Bordeaux Métropole ...

Les trottinettes sont autorisées à emprunter les aménagements cyclables.

Comment va être aménagée la place aux monuments aux morts ?

... Réponse de Bordeaux Métropole ...

Cette place est en dehors du périmètre du projet du ReVE 11 soumis à la concertation.

Comment sont intégrées les places de manutention et livraisons dans le projet ?

... Réponse de Bordeaux Métropole ...

Elles seront étudiées en fonction des besoins exprimés par les commerçants et intégrées dans la prochaine étape des études.

Un bilan carbone du projet est-il prévu ?

... Réponse de Bordeaux Métropole ...

Au stade des études préliminaires, le bilan carbone n'est pas prévu. Il pourra être envisagé ultérieurement.

Les autres contributions

Les questions posées

Les emplacements taxis actuels peuvent ils être transformé en arrêt minute pour les clients ?

.....Réponse de Bordeaux Métropole

Cette solution pourra être étudiée avec les services de la ville de Bordeaux.

Pourquoi ne pas intégrer la rue Brizard au projet ? Elle dessert Judaïque et Bonnac et accueille beaucoup de passages dont des enfants et adolescents qui ne sont pas en sécurité.

.....Réponse de Bordeaux Métropole

L'étude en cours concerne le tracé de la ligne 11 du réseau vélo express. La rue Marie Brizard, bien que très pratiquée et utile pour les cyclistes, n'est pas sur l'itinéraire du ReVE 11.

Avec la suppression de l'arrêt de bus Dutertre, où devront se rendre les usagers des transports en commun ?

.....Réponse de Bordeaux Métropole

Les usagers pourront utiliser l'arrêt Piscine Judaïque situé place Tartas et l'arrêt Lartigue qui sera déplacé en face de la rue Desbiey.

Les prochains rendez-vous

Samedi 12 octobre 2024 - Balades participatives et stand

Une rencontre est organisée le samedi 12 octobre à partir de 14h, **place Dutertre à Bordeaux**.

Plusieurs balades à vélo et à pied seront proposés sur le périmètre du projet pour partager l'expérience des usagers et échanger collectivement sur site.

- > 14h : Première balade à vélo
- > 15h : Deuxième balade à vélo
- > 16h : Balade à pied

Un stand sera installé sur la place pour apporter de l'information, échanger et recueillir les avis des citoyens.

Jeudi 17 octobre 2024 - Atelier

Un atelier est organisé le jeudi 17 octobre à 18h30, **immeuble Laure Gatet (4 cours du Maréchal Juin, Bordeaux)**.

Il a pour objectif d'échanger avec l'équipe projet et de travailler sur des propositions pour nourrir l'étude préliminaire, les inscriptions sont obligatoires.