

## Aménagement en faveur des transports et des modes actifs – Quai Français à Bassens



Dossier de concertation



## SOMMAIRE

<b>1 PRÉAMBULE</b>	<b>4</b>
1.1 CONTEXTE ET ENJEUX	4
1.2 OBJECTIFS DU PROJET	4
1.3 PERIMETRE ET LOCALISATION DU PROJET	4
1.4 MODALITES DE CONCERTATION	5
1.5 CADRE REGLEMENTAIRE	5
1.5.1 PLU – VILLE DE BASSENS	5
1.5.2 PPRI - HYDROLOGIE	6
<b>2 ANALYSE DES CONTRAINTES DU SITE</b>	<b>7</b>
2.1 CONTEXTE URBAIN ET DEPLACEMENTS	7
2.2 TRAFIC ET UTILISATEURS	7
<b>3 ETAT DES LIEUX DE L'EXISTANT</b>	<b>8</b>
3.1 AMENAGEMENTS EXISTANTS	8
3.2 VEGETATION EXISTANTE	10
<b>4 DESCRIPTION DU PROJET</b>	<b>11</b>
<b>4.1 PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT</b>	<b>111</b>
4.1.1 CRITERES COMMUNS	11
4.1.2 PRESENTATION VARIANTE N°1	12
Voie bus / voie verte puis piste cyclable et cheminement piétons.	12
4.1.3 PRESENTATION VARIANTE N°2	14
Arrêt bus sur voie / piste cyclable / cheminement piétons	14
4.1.4 PRESENTATION VARIANTE N°3	16
Voie bus à partir de l'arrêt / piste cyclable / cheminement piétons	16
4.1.5 TABLEAU MULTICRITERES	18
<b>5 PLANNING PREVISIONNEL</b>	<b>19</b>

# 1 PRÉAMBULE

## 1.1 CONTEXTE ET ENJEUX

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

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

A ce titre, il est proposé le réaménagement du Quai Français à Bassens afin d'améliorer la vitesse commerciale des bus et participer au développement du Réseau Vélo Express (RéVE) empruntant cet itinéraire.

Ce réaménagement vise à créer, a minima, une voie bus en site propre rive Ouest et à aménager un itinéraire cyclable et piéton sécurisé et continu via la création d'une piste bidirectionnelle et d'une voie verte, sur la rive Est.

## 1.2 OBJECTIFS DU PROJET

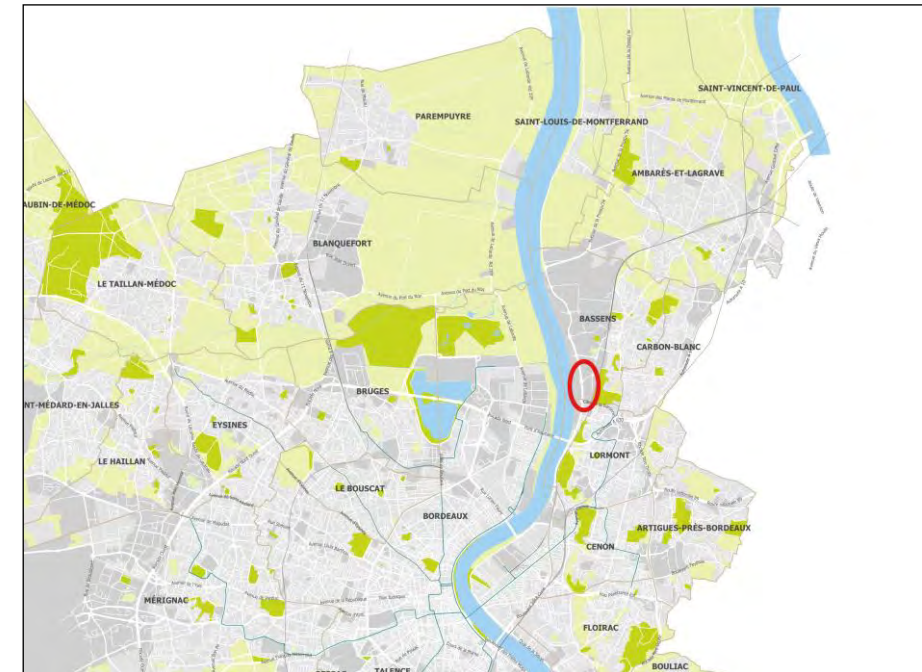
Le projet concerne spécifiquement le tronçon du Quai Français qui débute au niveau du giratoire Côte de la Garonne jusqu'au giratoire Puy Pla, sur un axe à 2x2 voies dépourvu de trottoir et d'aménagement cyclable.

Afin de répondre aux enjeux identifiés sur ce territoire métropolitain, les objectifs suivants ont été retenus par le Conseil métropolitain :

- Améliorer la vitesse commerciale des bus sur le Quai Français à Bassens entre le giratoire Côte de la Garonne et le giratoire Puy Pla
- Favoriser la circulation des cyclistes en proposant un aménagement cyclable à haut niveau de service constitué majoritairement de larges aménagements cyclables en site propre séparés du trafic routier, lisibles et continus
- Améliorer l'accessibilité et la qualité des cheminements piétons,
- Améliorer l'espace public en renforçant la végétalisation du site,
- Présenter une efficacité économique et des coûts compatibles avec les capacités financières de Bordeaux Métropole tant en investissement qu'en exploitation.

## 1.3 PERIMETRE ET LOCALISATION DU PROJET

Le projet se situe à Bassens au Nord de Bordeaux.



L'aménagement du quai Français est situé, en partie, sur la propriété du Grand Port Maritime dont il sera nécessaire de réaliser l'acquisition. Selon la variante choisie, le projet pourra impacter certaines parcelles privées.



## 1.4 MODALITES DE CONCERTATION

Ce projet d'un montant estimatif supérieur au seuil de 1,9 million d'euros établi par l'article R103-1 du Code de l'urbanisme, il convient, conformément aux dispositions des articles L103-2 et suivants du Code de l'urbanisme, de procéder à l'organisation d'une concertation sur le projet.

Cette concertation aura pour but, d'une part, d'informer le public du lancement de l'opération, d'autre part, d'enrichir le programme en recueillant les avis, notamment des usagers et riverains, pour une plus grande qualité du projet.

Les modalités de cette concertation sont les suivantes :

Un dossier de présentation du projet et un registre de concertation seront respectivement déposés :

- à la mairie de Bassens ;
- à la direction Grands Projets Mobilités de la direction générale mobilités de Bordeaux Métropole ;

Où ils pourront être consultés par le public, aux jours et heures d'ouverture de leurs bureaux, en vue de recevoir les observations ou suggestions éventuelles de la population.

La concertation sera également ouverte sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole (<https://participation.bordeaux-metropole.fr/>), lequel comportera les mêmes éléments que les registres papier et mettra à disposition du public un registre électronique.

Il est prévu d'organiser, en liaison avec la commune, au moins une réunion publique pendant cette concertation. Y seront présentés les objectifs, enjeux et éléments du projet.

Le dossier de présentation comportera notamment :

- Une notice explicative rappelant synthétiquement les enjeux liés au projet, les objectifs poursuivis, les caractéristiques principales,
- Un plan de situation.
- Un registre de concertation.

Le bilan de cette concertation fera l'objet d'une délibération du Conseil de Bordeaux Métropole.

## 1.5 CADRE REGLEMENTAIRE

### 1.5.1 PLU – VILLE DE BASSENS

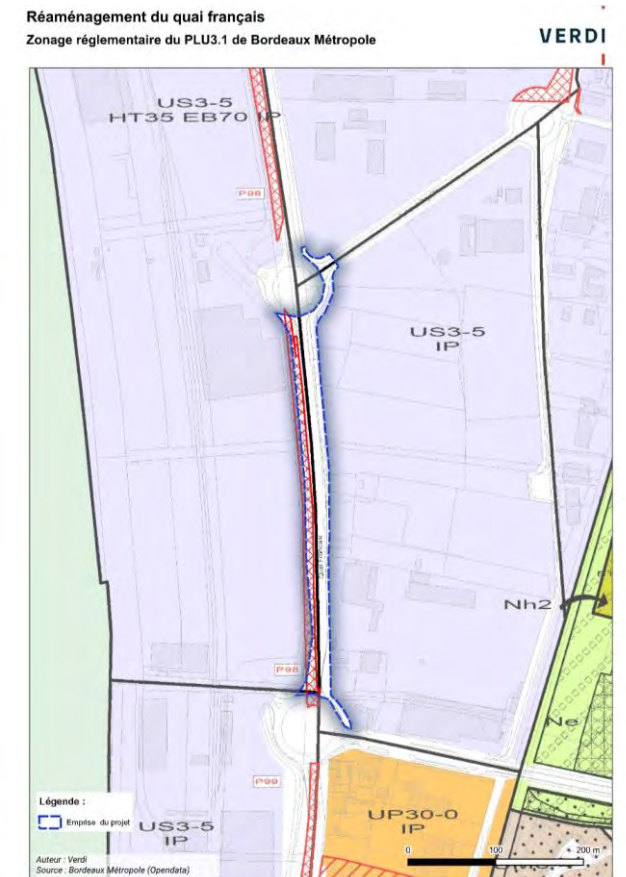
Le PLU de la ville de Bassens présente sur la zone concernée par l'aménagement les informations de zonage suivantes :

- **En mauve** : Une zone US3-5 IP ou HT35 EB70 IP, zone urbaine spécifique liée à l'économie à l'Est ou l'Ouest de la voirie existante
- **Hachure rouge** : Emplacement réservé de voirie – Elargissement quai Français entre l'Avenue de Gaulle et la Côte de la Garonne ; bénéficiaire : BxMetro ; Emprise 27 P98

Le secteur est situé au sein de plusieurs Secteurs potentiellement soumis à des risques d'inondation fluvio-maritimes.

Une servitude d'utilité publique intitulée « Plan de Prévention du Risque d'Inondation de la Presqu'île d'Ambès (Commune de Bassens) » est également présente.

Enfin le secteur est concerné par les nuisances sonores des infrastructures routières.

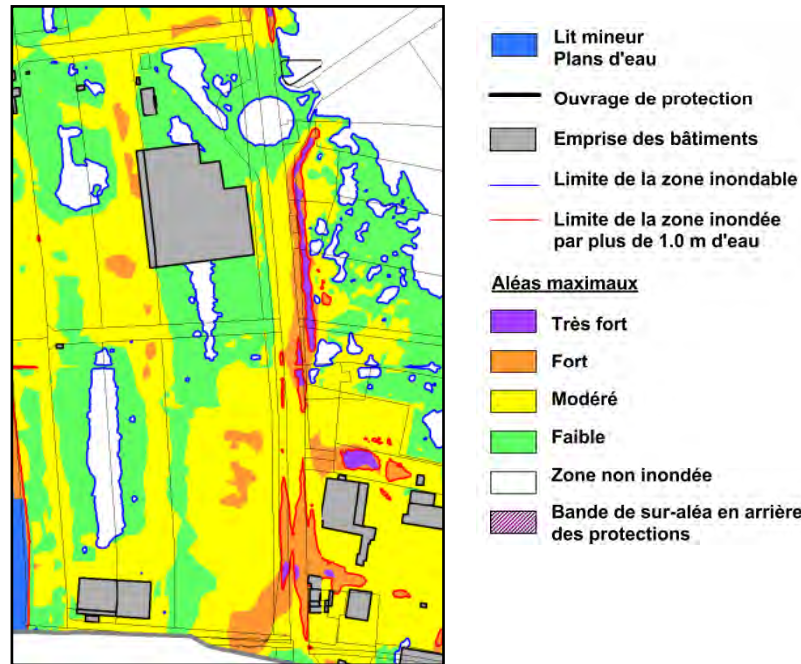


Plusieurs règles applicables à la création de voiries sont contenues dans le règlement de la zone US3 (Clôtures, Affouillements et exhaussements du sol naturel, Aménagement des abords et plantations, desserte par la voirie, accès, eaux pluviales, etc.). Ces règles doivent être appliquées afin que le projet soit conforme au PLU3.1.

### 1.5.2 PPRI - HYDROLOGIE

Le site d'étude est principalement en zone modérée avec quelques bandes en zone d'aléa fort, et certains endroits ponctuels en zone très forte.

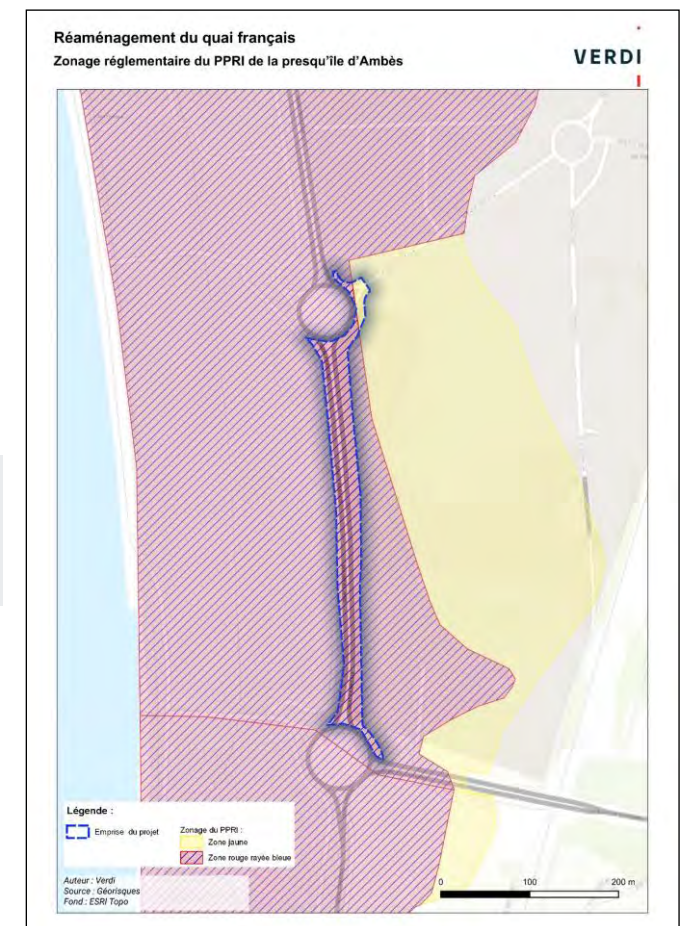
En raison de sa proximité avec la Garonne, le site est directement soumis au risque inondation. Actuellement le projet est concerné par le plan de prévention du risque inondation (PPRI) de la presqu'île d'Ambès actuellement en vigueur depuis 2005. Ce PPRI est en cours de révision. Dans ce cadre, un porter à connaissance datant du 20/07/2016 vient actualiser le risque connu et peut donc motiver l'application de l'article R.111-2 du code de l'urbanisme dans le cadre notamment de l'instruction des autorisations d'urbanisme.



D'après le zonage réglementaire du PPRI actuel, le projet est situé en :

- **Zone rouge hachurée bleue (dans la majorité de l'emprise du projet):** elle est constituée du secteur urbanisé situé sous moins d'1 m d'eau en centennal et reste un secteur urbanisable mais avec des prescriptions constructives ;
- **Zone jaune :** elle est constituée du secteur urbanisé non inondé en centennal mais inondable en exceptionnel et reste un secteur urbanisable avec limitation des établissements sensibles.

D'après le règlement de la zone rouge hachurée bleue, un remodelage du terrain naturel nécessite des mesures compensatoires et doit être justifié par une étude hydraulique.

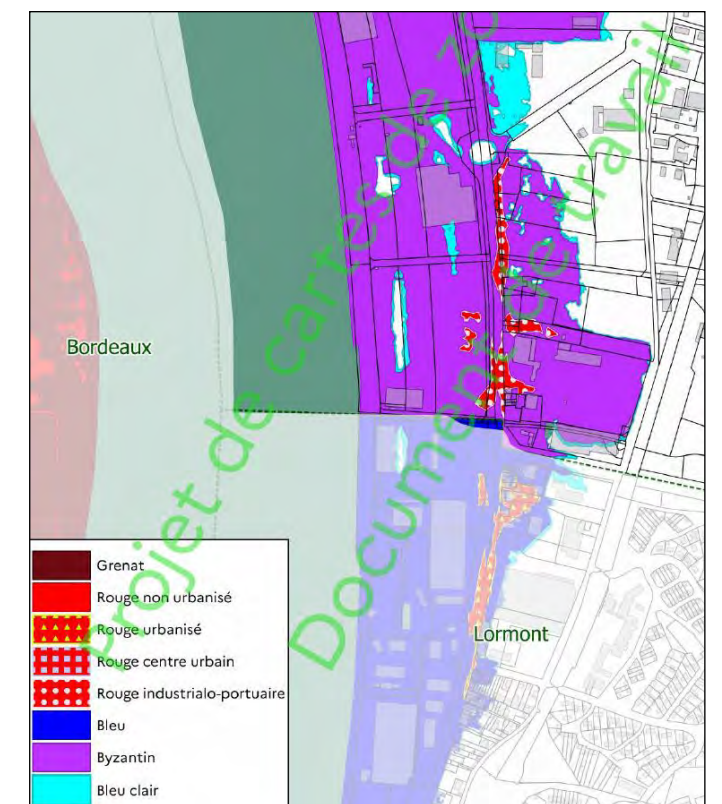


D'après le projet de zonage réglementaire du futur PPRI révisé, le projet est situé en :

- **Zone rouge industrialo-portuaire** (en grande partie) : elle correspond à des secteurs d'aléa fort desservis par des installations portuaires et/ou ferroviaires où s'exercent des activités industrielles en lien avec ces installations. Elle donne lieu à un zonage et règlement spécifique.
- **Zone byzantin** (en grande partie également) : elle correspond, au sein des secteurs industrialo-portuaires, à des terrains exposés à des aléas faibles et modérés ;
- **Zone bleu clair** (ponctuellement) : elle correspond à la partie du territoire concernée exclusivement par l'aléa avec prise en compte du changement climatique et non classée en rouge non urbanisée.

Globalement, dans le cadre du projet de réaménagement du quai Français, le futur PPRI semblera moins contraignant que l'actuel, car plus adapté au contexte industrialo-portuaire.

Une vigilance est toutefois à porter à l'évolution du futur PPRI jusqu'à son approbation définitive.



# 2

## ANALYSE DES CONTRAINTES DU SITE

### 2.1 CONTEXTE URBAIN ET DEPLACEMENTS

Le projet se situe sur la commune de Bassens. Le tronçon étudié, d'une longueur d'environ 500m concerne un axe à 2x2 voies dépourvu de trottoir et d'aménagement cyclable, entre le giratoire Côte de la Garonne et le giratoire Puy Pla.

Il est également positionné :

- A proximité de la Garonne ;
- A proximité de l'échangeur n°2 de l'A630;
- A 3 km par la route du centre-ville de Bassens ;

Le projet s'insère dans le contexte de promouvoir l'usage des transports en commun et d'améliorer les accès sécurisés pour piétons, cycles et véhicules.

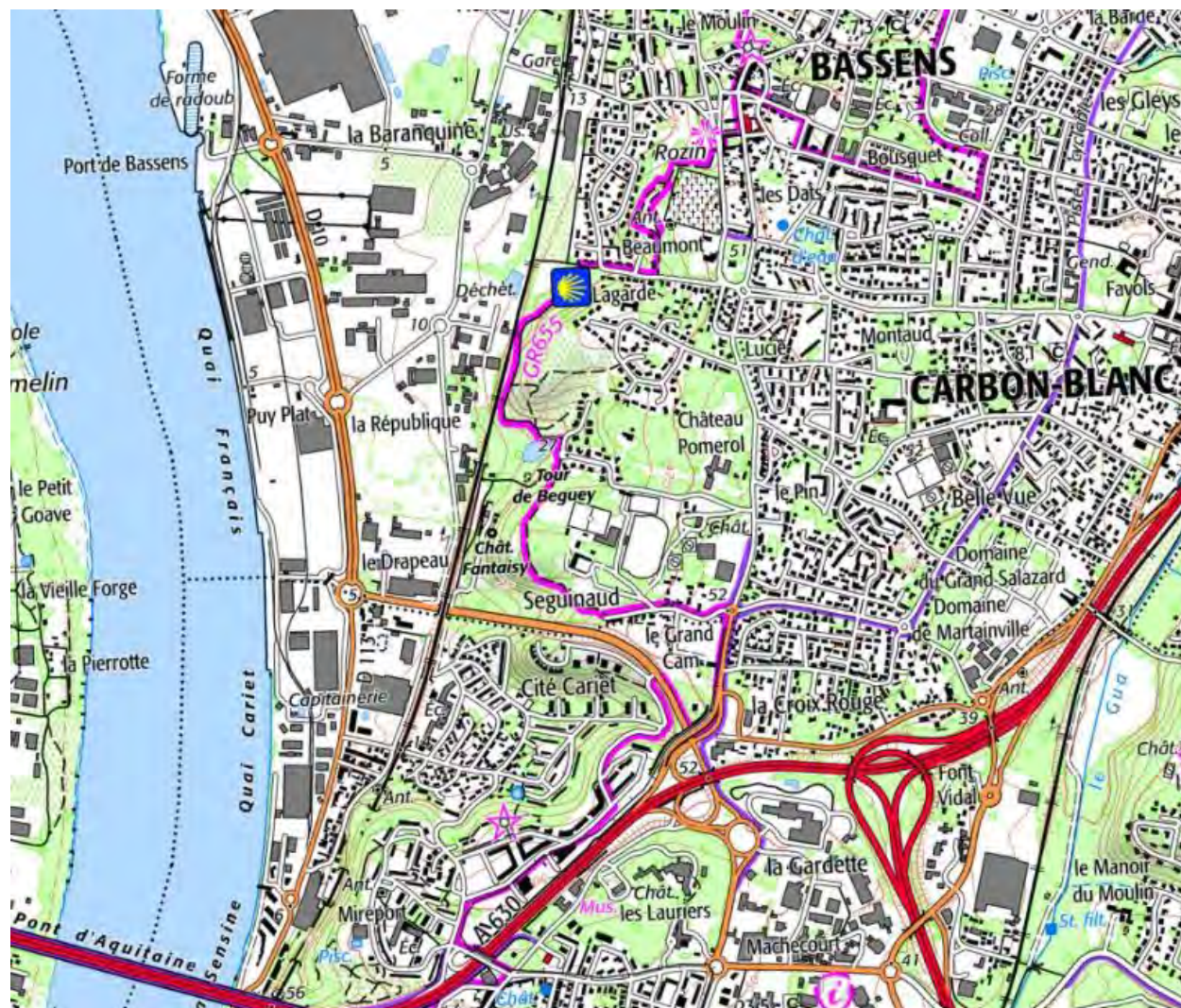
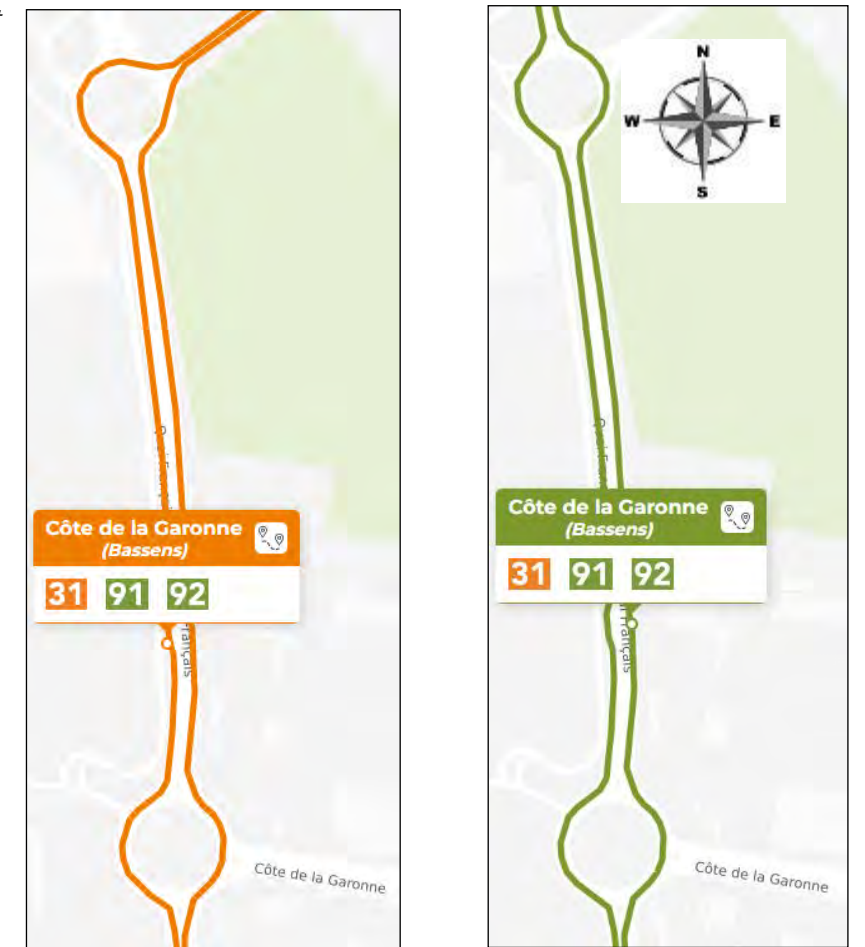


Figure 2 – Contexte urbain et déplacement (source Géo portail)

Actuellement des arrêts de bus sont présents côté Ouest et côté Est dans les deux sens de circulation.

Les lignes 31, 91 et 92 ont leurs arrêts dans l'emprise du projet.

L'arrêt côté Ouest (sens Nord → Sud) est déplacé dans le cadre du projet du contournement du giratoire de la côte de Garonne. Il sera implanté au Sud du Giratoire sur la voie Bus créée.



### 2.2 TRAFIC ET UTILISATEURS

Les comptages réalisés en 2018 ont donné un le trafic moyen journalier annuel (TMJA) de : 1 260 PL (Poids lourds)



Des récentes évolutions ont amené à fermer l'accès 2 au droit du giratoire de la côte de la Garonne sauf demande exceptionnelle d'ouverture liée à un trafic particulier. Partant de ce constat, le taux de croissance annuel peut être considéré comme nul.

Les lignes 31, 91, 92 (TBM) + région nouvelle aquitaine représentent 86 PL/sens/jour en 2022.

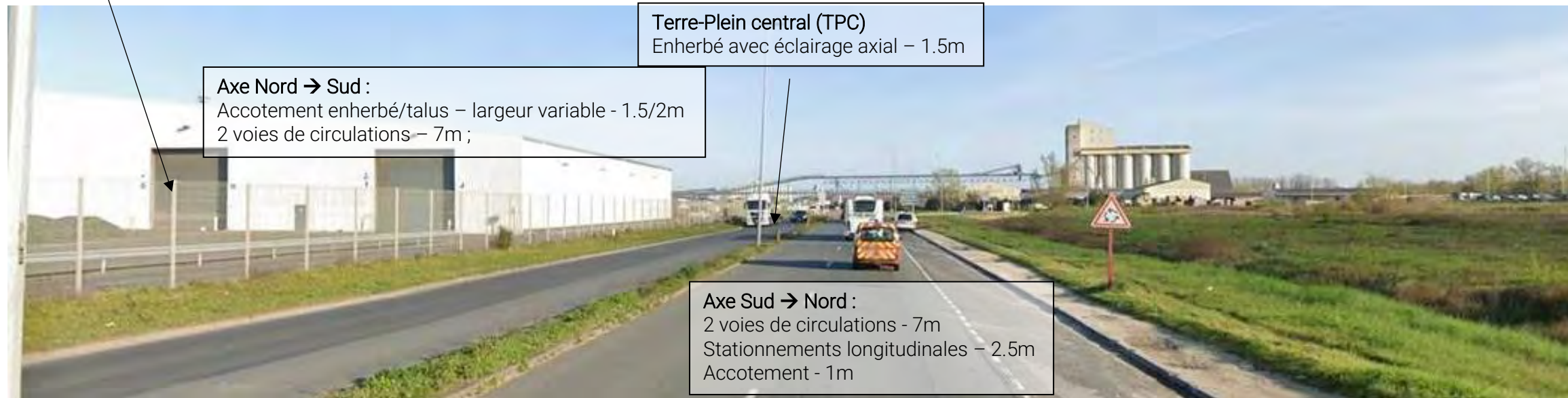
# 3

## ETAT DES LIEUX DE L'EXISTANT

### 3.1 AMENAGEMENTS EXISTANTS



La clôture existante entre le quai Français et l'enceinte du Port doit rester en lieu et place.





Les arrêts de bus, traversées piétonnes, accès, fossé sont présents sur le site :



Stationnement – sens Sud → Nord



Arrêt de bus – sens Sud → Nord



Point Info – sens Sud → Nord



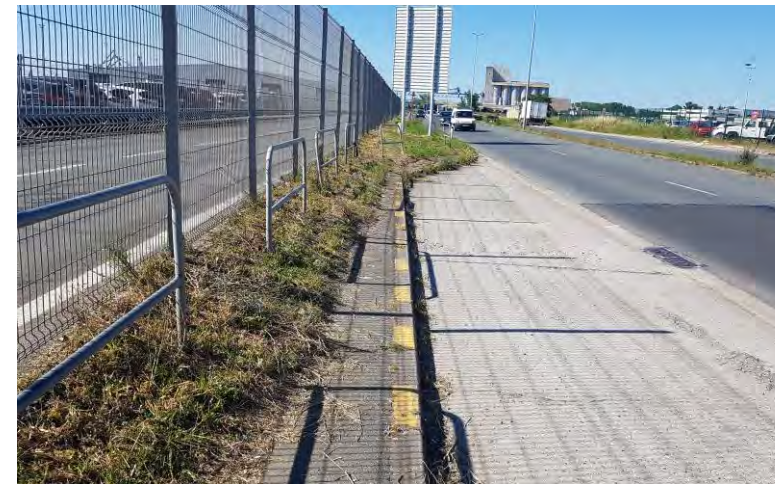
Accès à maintenir – sens Sud → Nord



Fossé existant – sens Sud → Nord



Giratoire Puy Pla



Arrêt de bus – sens Nord → Sud

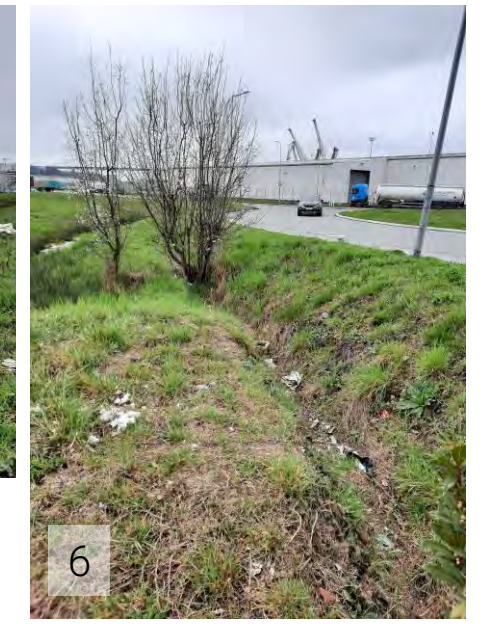


Marquage cycle giratoire Puy Pla

### 3.2 VEGETATION EXISTANTE

La végétation existante sur le secteur est peu diverse, seulement de l'herbe fauchée et quelques arbres.

L'enjeu sera de préserver au maximum les arbres existants et de rendre la zone plus qualitative en plantant un nombre important d'arbres.



# 4

## DESCRIPTION DU PROJET

### 4.1 PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

#### 4.1.1 CRITERES COMMUNS

Profil rive Ouest (Nord → Sud)

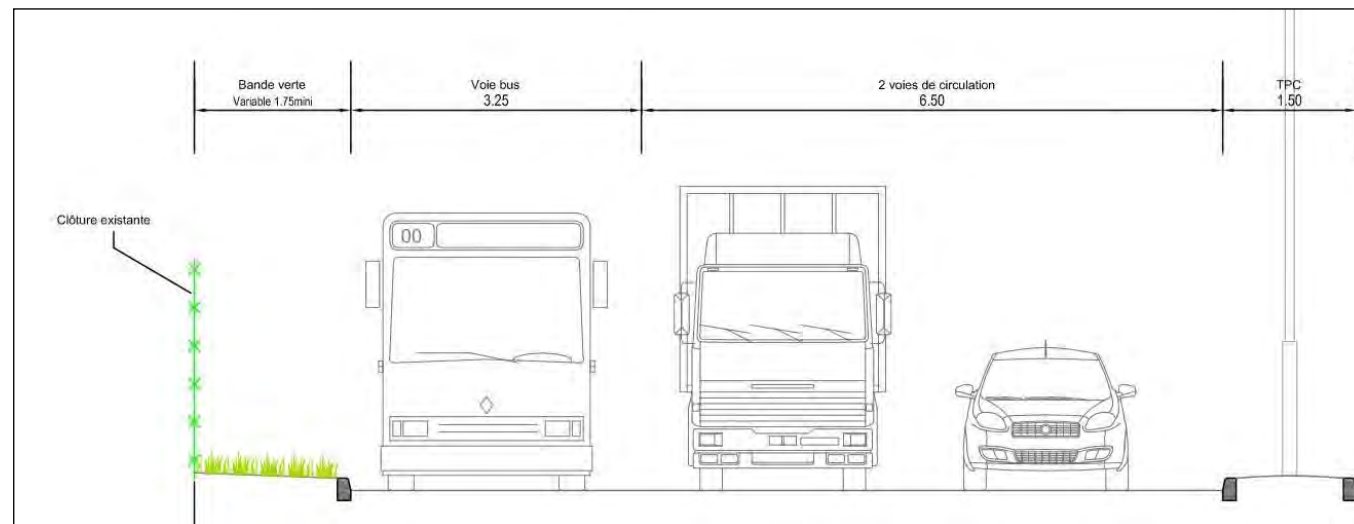


Figure 8 - Profil type projet – commun aux 3 variantes

- Accotement enherbé/talus – variable env. 1.75m ;
- 1 voie réservée BUS – 3.25 m
- 2 voies de circulations – 6.5 m ;
- Nouveau terre-plein central (TPC) revêtement perméable avec éclairage axial – 1.5m

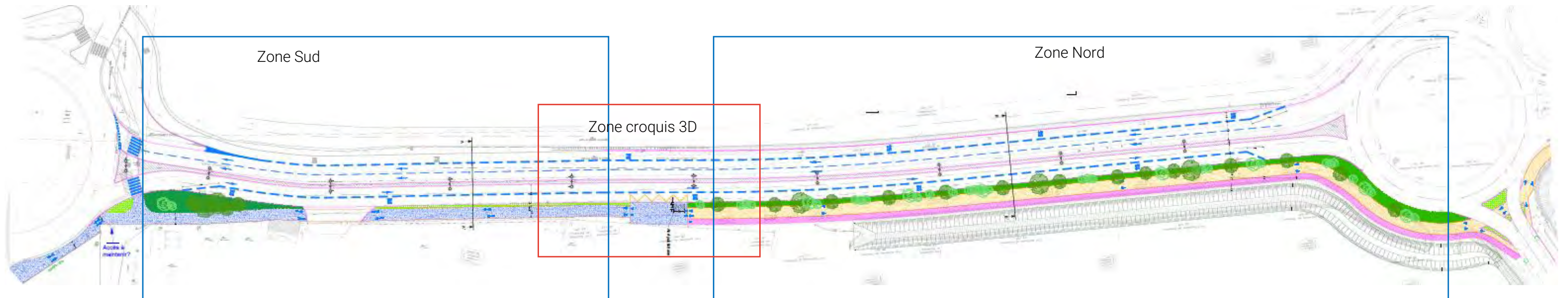
Les trois variantes proposent ce profil. La limite actuelle du site du Port maritime de Bordeaux côté Ouest n'est pas impactée.

Sur les 3 variantes, afin d'intégrer les 3 voies de circulation, le terre-plein central est obligatoirement décalé à l'Est.

La description des 3 variantes, ci-après, ne concerne que la rive Est.

### 4.1.2 PRESENTATION VARIANTE N°1

Voie réservée bus à l'Ouest et à l'Est / Cheminements piétons et cycles sécurisés à l'Est  
 Voie Verte/piste cyclable bidirectionnelle + trottoir



Légende	
	Pistes cyclables
	Circulation piétons
	Espace partagé (piétons / cycles)
	Espace vert planté
	Espace vert - strates basses
	Ilot central (revêtement perméable)

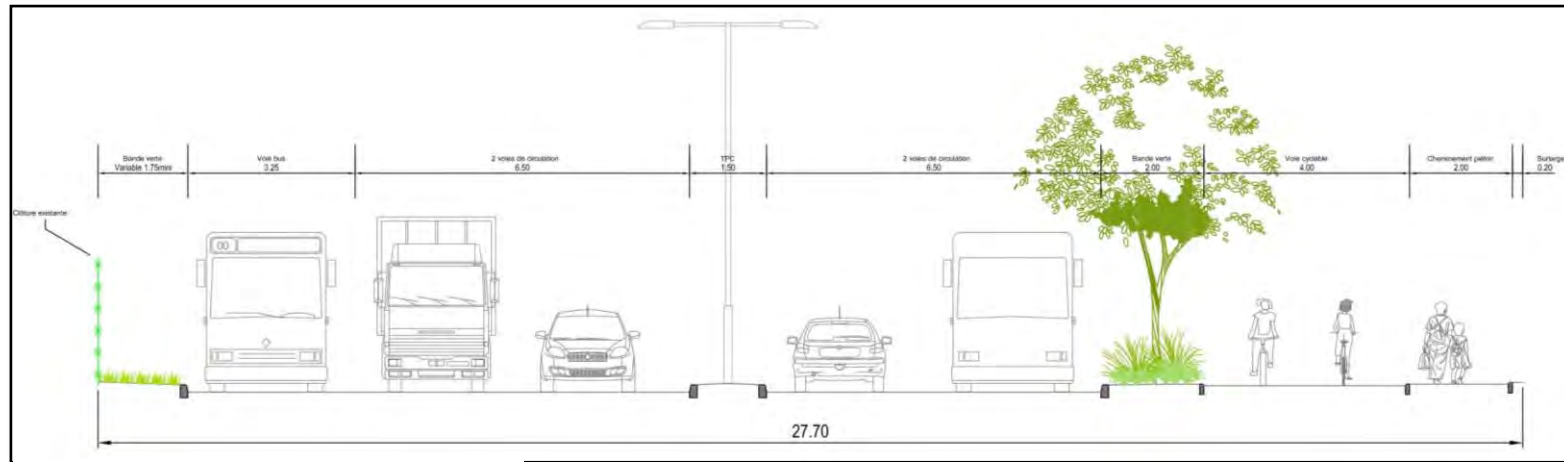


Figure 1- Profil en Travers zone Nord'

**Zone Nord du Quai Français rive Est :**  
 Une voie de circulation Poids Lourds (PL)/Véhicule Léger (VL) – 3,25m  
 Une voie BUS - 3,25m  
 Une bande végétalisée – 2m  
 Piste bidirectionnelle – 4m  
 Cheminement piéton – 2m



**Zone Sud du Quai Français rive Est :**  
 Une voie BUS - 3,25m ;  
 Une voie de circulation Poids Lourds (PL)/Véhicule Léger (VL) – 3,25m  
 Bande végétalisée - 1m;  
 Voie verte – 4.1m  
 La contrainte foncière ne permet pas de mettre en place une piste bidirectionnelle + trottoir.

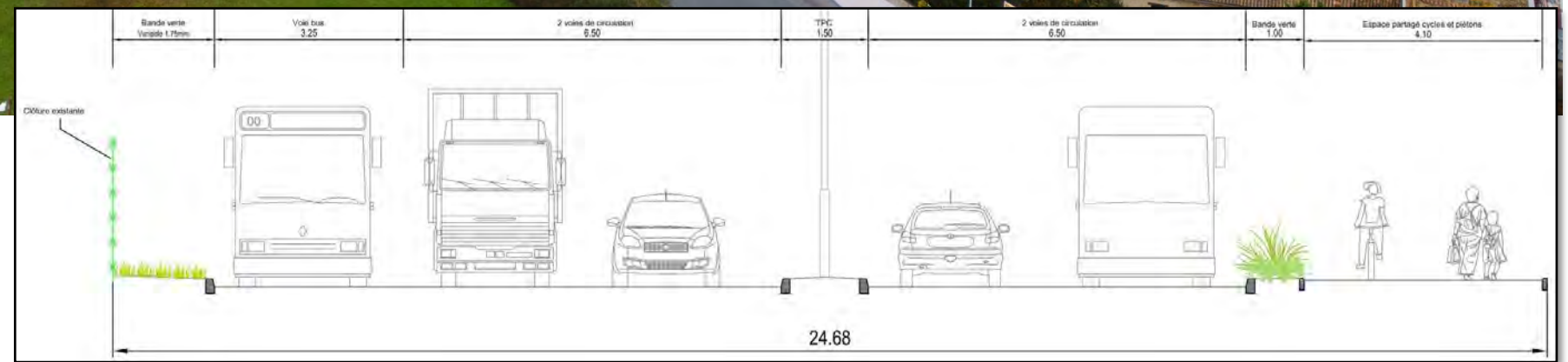
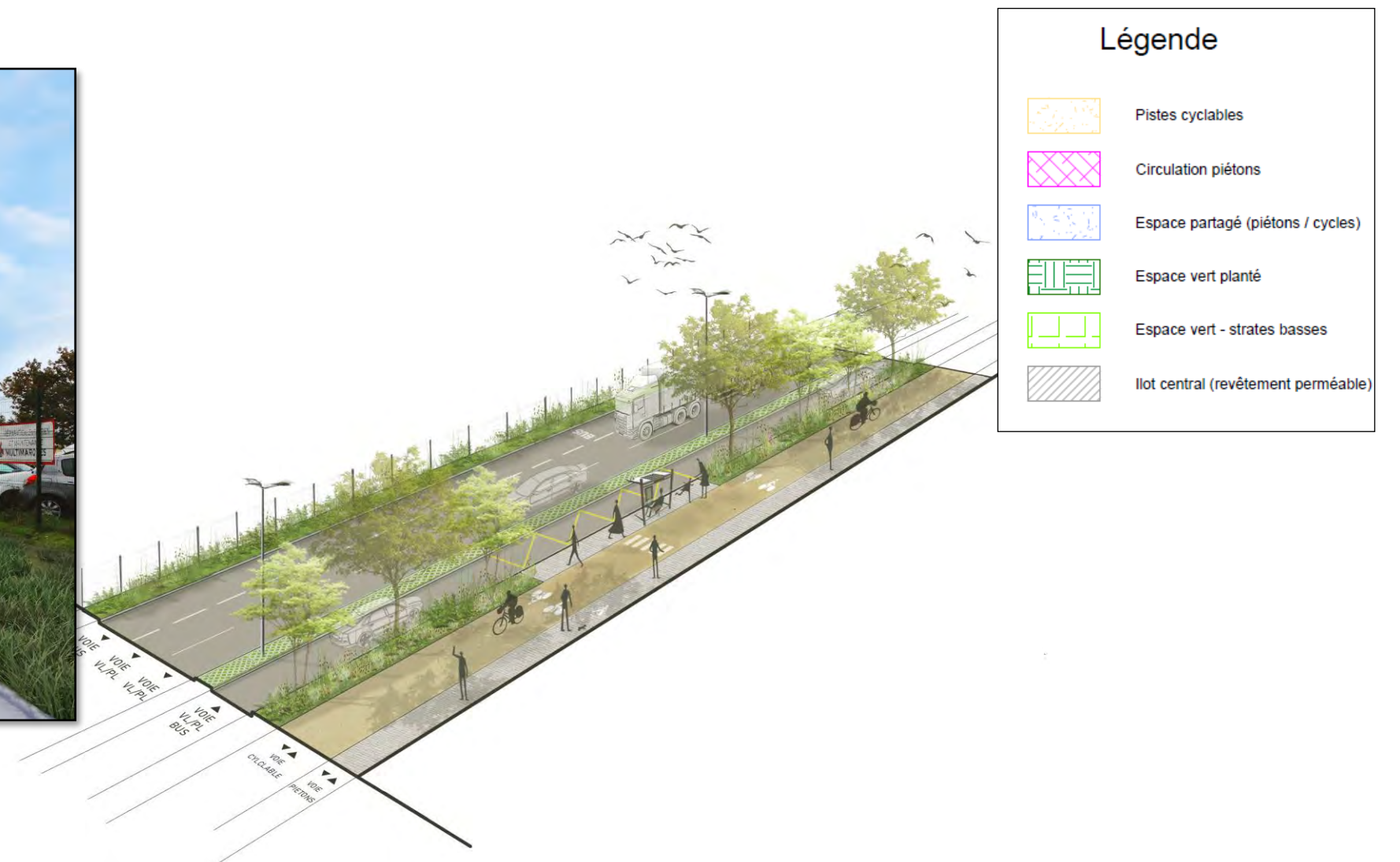
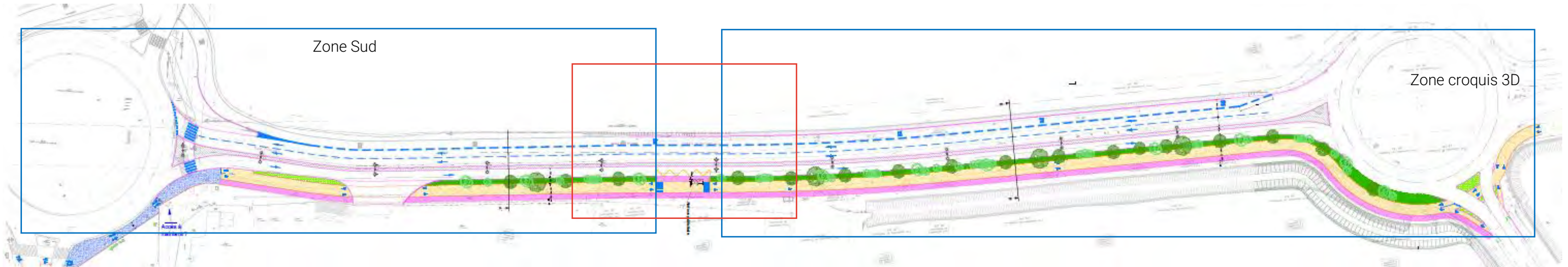


Figure 2- Profil en Travers zone Sud

### 4.1.3 PRESENTATION VARIANTE N°2

Voie réservée bus à l'Ouest. Cheminements piétons et cycles sécurisés à l'Est : Piste cyclable bidirectionnelle + trottoir



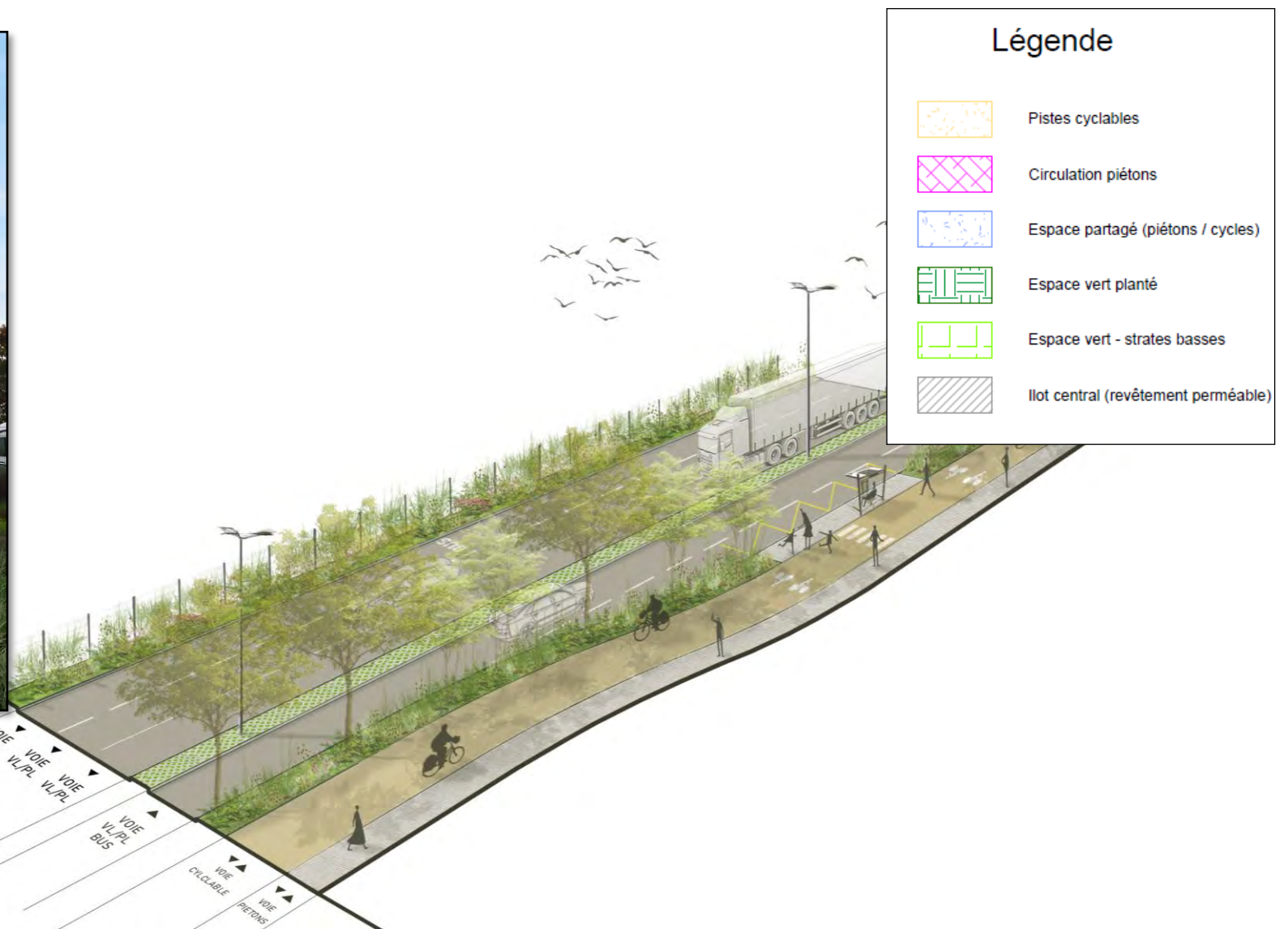
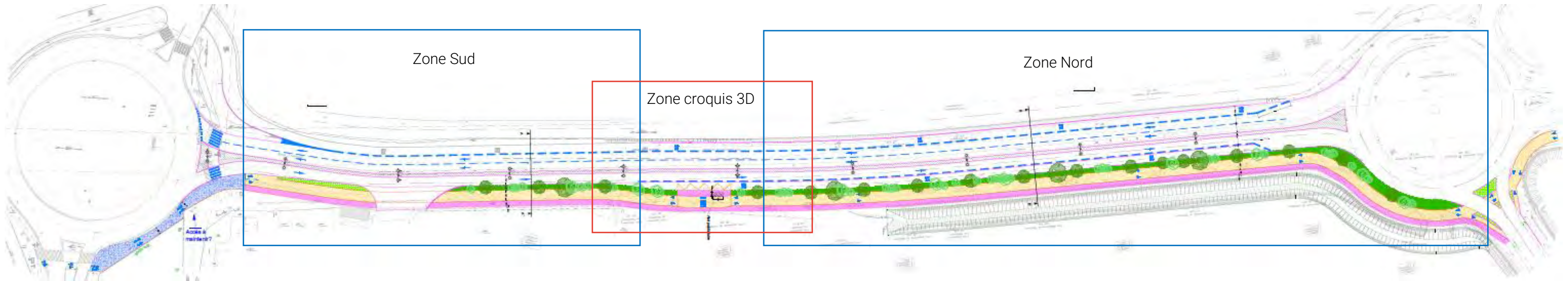
Légende	
	Pistes cyclables
	Circulation piétons
	Espace partagé (piétons / cycles)
	Espace vert planté
	Espace vert - strates basses
	Ilot central (revêtement perméable)



Figure 3- Profil en Travers

### 4.1.4 PRESENTATION VARIANTE N°3

Voie réservée bus à l'Ouest et à l'Est. Cheminements piétons et cycles sécurisés à l'Est : Piste cyclable bidirectionnelle + trottoir



Légende	
	Pistes cyclables
	Circulation piétons
	Espace partagé (piétons / cycles)
	Espace vert planté
	Espace vert - strates basses
	Ilot central (revêtement perméable)

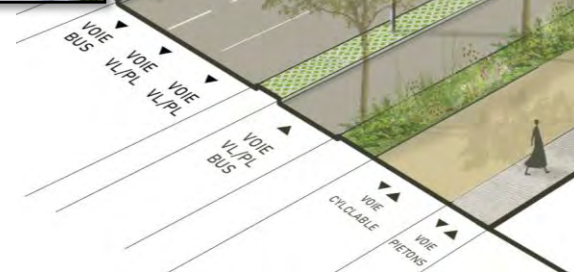
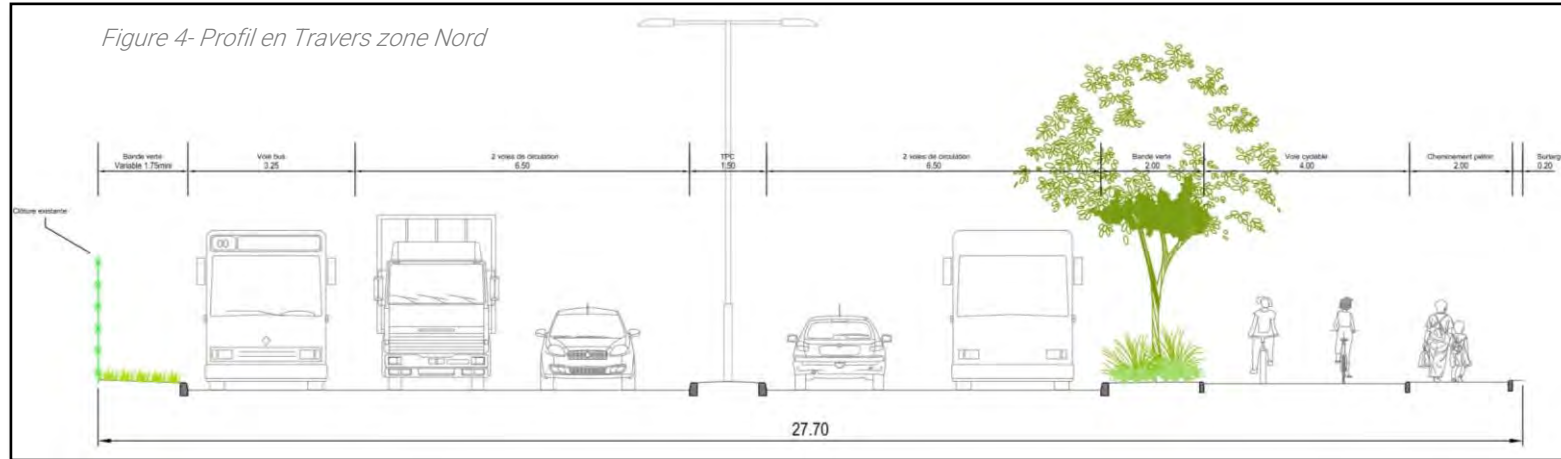




Figure 4- Profil en Travers zone Nord



**Quai Français Zone Nord:**

- Une voie de circulation – 3,25m
- Une voie BUS - 3,25m ;
- Une bande végétalisée – 2m
- Piste bidirectionnelle – 4m
- Cheminement piéton – 2m

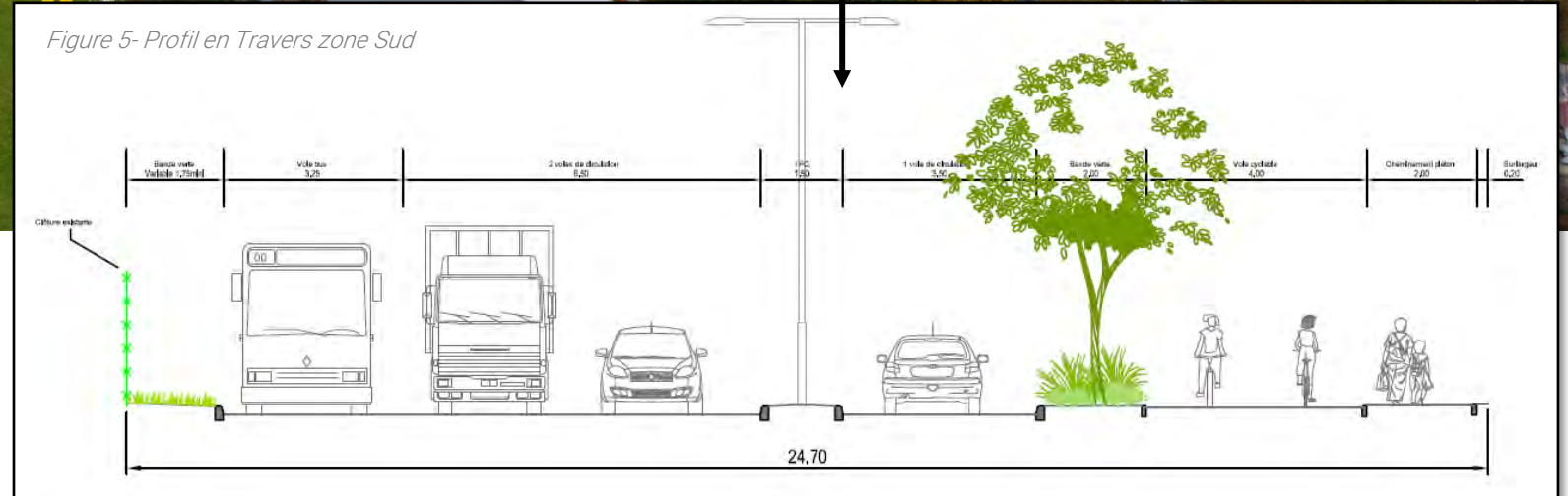
Insertion de la voie bus à partir de l'arrêt bus



**Quai Français zone Sud:**

- Une voie de circulation – 3,25m
- Une bande végétalisée – 2m
- Piste bidirectionnelle – 4m
- Cheminement piéton – 2m

Figure 5- Profil en Travers zone Sud



### 4.1.5 TABLEAU MULTICRITERES

Réaménagement du Quai Français entre les Giratoires « Côte de la Garonne » et « Puy Pla »			
Critères	Variante 1	Variante 2	Variante 3
<b>Mobilité douce</b>	Mise en place d'une voie verte au niveau de GT location +	Continuité piste bidirectionnelle + trottoir ++	Continuité piste bidirectionnelle + trottoir ++
<b>Transport en commun</b>	Mise en place d'une voie bus en site propre rive Ouest et Est ; Création d'un arrêt de bus avec quai et abri. Arrêt du bus sur sa voie dédiée. ++	Mise en place d'une voie bus en site propre rive Ouest En rive Est, bus dans voie banalisée. Création d'un arrêt de bus avec quai et abri. Création d'une station apaisée, Arrêt du bus sur sa voie partagée (VL / PL / Bus) --	Mise en place d'une voie un bus en site propre rive Ouest et rive Est à partir de l'arrêt de Bus ; Création d'un arrêt de bus avec quai et abri. Arrêt du bus sur sa voie dédiée. +
<b>Impact foncier</b>	Impact foncier parcelle du Port : 2350 m <sup>2</sup> - Impact foncier parcelle privé : 72m <sup>2</sup>	Impact foncier parcelle du Port : 1570 m <sup>2</sup> + Impact foncier parcelle privé : 29m <sup>2</sup>	Impact foncier parcelle du Port : 2350 m <sup>2</sup> - Impact foncier parcelle privé : 72m <sup>2</sup>
<b>Circulation</b>	0	→ Attention aux remontées de file potentielles --	0
<b>Synthèse</b>	++	-	++

18

Au stade préliminaire le coût des travaux est estimé entre 2,2 et 2,5 M € HT, hors foncier et travaux réseaux.

# 5 PLANNING PREVISIONNEL

Le planning prévisionnel ci-dessous prévoit un achèvement des travaux en 2025.

