

Aménagement en faveur des transports en commun et des modes actifs entre le Quai de Brazza et le Boulevard André Ricard Nord sur les communes de Bordeaux, Cenon et Lormont



Dossier de concertation

SOMMAIRE

1 PRÉAMBULE	4
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	5
1.5.2 PPRI - HYDROLOGIE	6
2 ANALYSE DES CONTRAINTES DU SITE	7
2.1 CONTEXTE URBAIN ET DEPLACEMENTS	7
2.2 TRAFIC ET UTILISATEURS	7
3 ETAT DES LIEUX DE L'EXISTANT	8
3.1 AMENAGEMENTS EXISTANTS	8
3.2 VEGETATION EXISTANTE	10
4 DESCRIPTION DU PROJET	11
4.1 PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT	11
4.1.1 CRITERES COMMUNS :	11
4.1.2 PRESENTATION VARIANTE N°1	15
4.1.3 PRESENTATION VARIANTE N°2	17
4.1.4 PRESENTATION VARIANTE N°2 bis	19
4.1.5 TABLEAU MULTICRITERES	21
5 PLANNING PREVISIONNEL	22

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 l'aménagement d'un tronçon de l'itinéraire n°4 du Réseau Vélo Express (RéVE), compris entre le quai Brazza à Bordeaux et le Boulevard André Ricard à Cenon, et la requalification du carrefour Ricard/Lissandre/Banlin à Lormont.

Ce réaménagement vise à :

- créer un itinéraire cyclable et piéton sécurisé et continu via la création d'une piste bidirectionnelle et d'une voie verte, sur la rive ouest,
- autoriser les mouvements vers la rue Banlin depuis le Boulevard André Ricard,
- favoriser l'insertion des bus dans le carrefour

1.2 OBJECTIFS DU PROJET

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

- Favoriser la circulation des cyclistes en proposant un aménagement cyclable à haut niveau de service constitué majoritairement de larges aménagements cyclables séparés du trafic routier, lisibles et continus
- Améliorer la vitesse commerciale des bus sur le Boulevard André Ricard,
- Améliorer l'accessibilité et la qualité des cheminements piétons,
- Améliorer l'espace public et la qualité de vie des riverains en renforçant la végétalisation du site

1.3 PERIMETRE ET LOCALISATION DU PROJET

Le projet se situe sur les communes de Bordeaux au nord-ouest et Lormont au sud-est, en limite de Cenon.



Il concerne spécifiquement le quai de Brazza et le boulevard Ricard entre le quai Elisabeth Dupeyron au Nord et le carrefour avec la rue Banlin au Sud

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 quartier de Bordeaux Bastide ;
- à la mairie de Cenon ;
- à la mairie de Lormont ;
- 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.

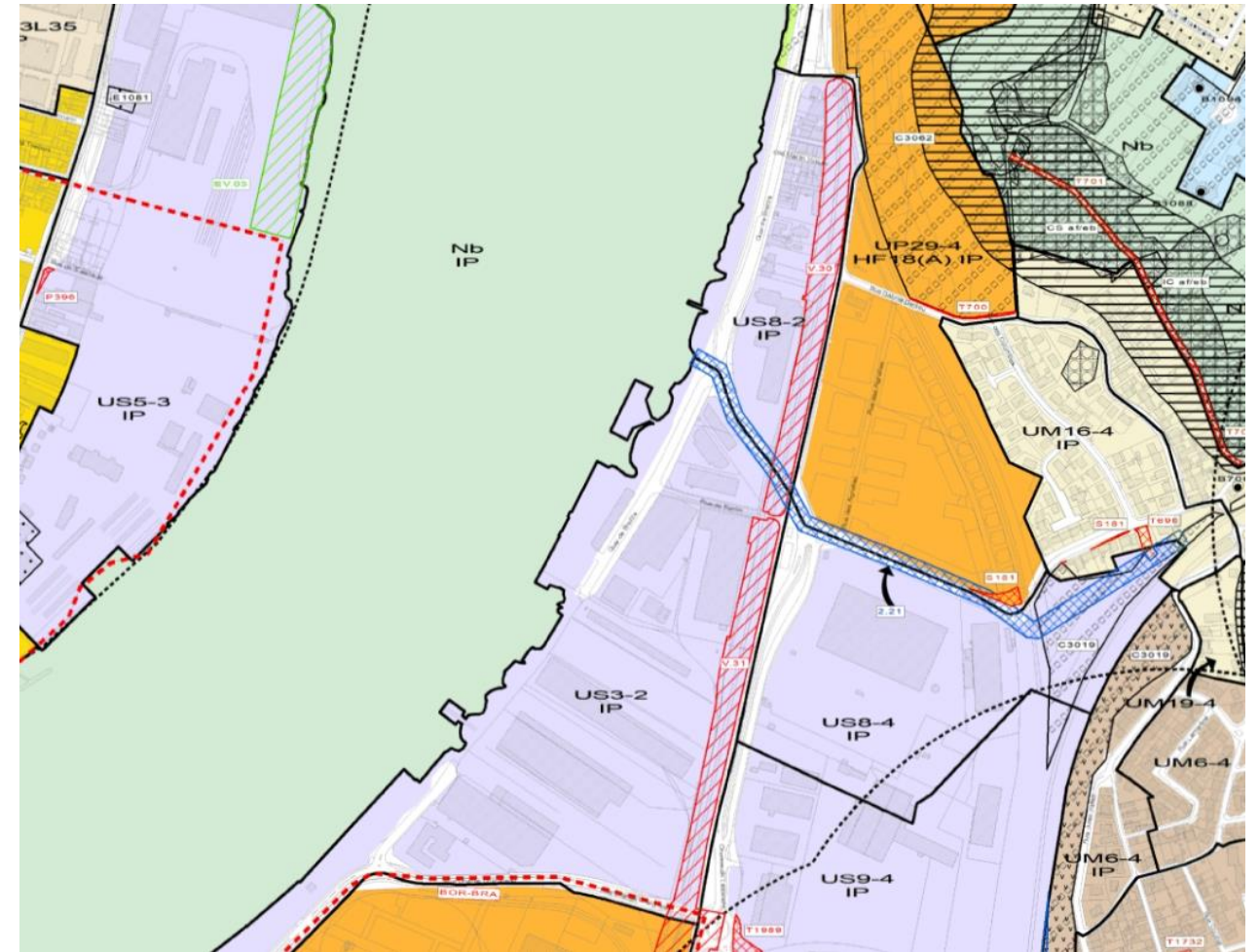
Le dossier de présentation comportera notamment :

- 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



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

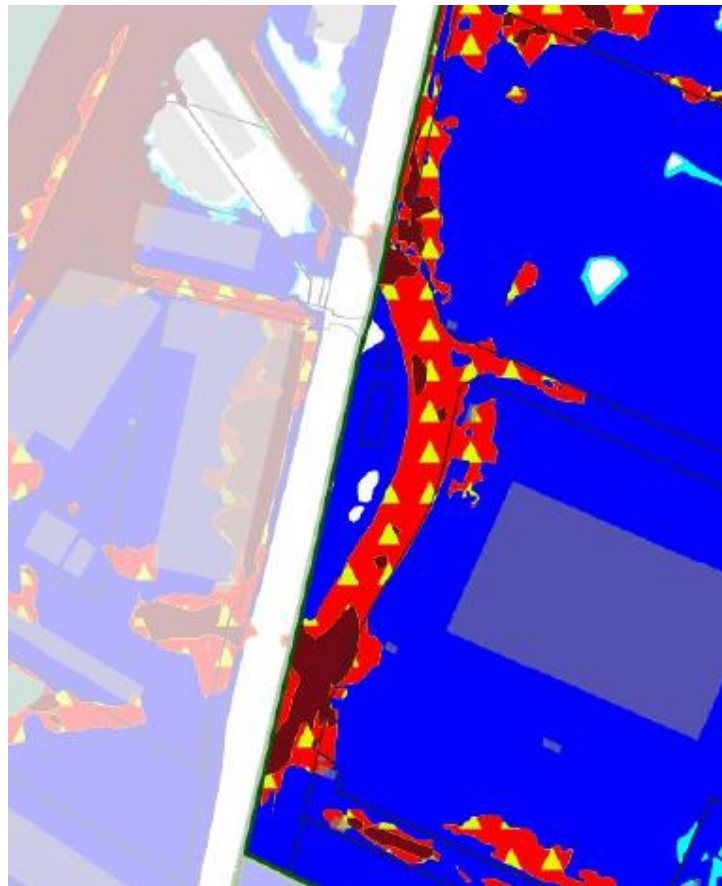
- **En mauve** : Les zones US, zone urbaine spécifique liée à l'économie de part et d'autre de la voirie existante
- **En orange** : une zone UP, zone de projets d'aménagement et de renouvellement urbain au nord du carrefour Banlin/Ricard
- **Hachure bleue** : Emplacement réservé de superstructure – Eau & Assainissement Collecteur ; bénéficiaire : BxMetro ; Emprise 2.21
- **Hachure rouge** : Servitude e localisation de voie V.30

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

Plusieurs règles applicables à la création de voiries sont contenues dans le règlement de la zone US (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 PLU.

1.5.2 PPRI - HYDROLOGIE

Le projet se situe dans un territoire à risque important d'inondation par submersion marine et par une crue à débordement lent de la Garonne. Les communes de Bordeaux, Cenon et Lormont sont soumises à un PPRN Inondation approuvés par arrêté préfectoral du 23/02/2022



Carte des TRI (Territoires à Risques importants d'Inondations) et carte du PPRN (Plan de Prévention des Risques Naturels)
Source : BRGM

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

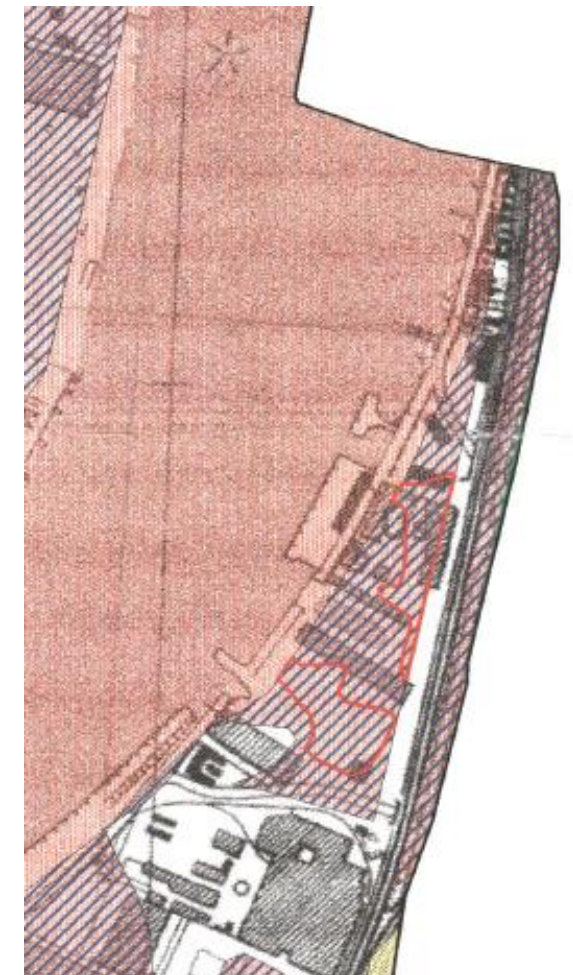
- **Zone rouge urbanisée** (en grande partie) : elle correspond aux secteurs urbanisés (hors centre urbain et secteur industrialo-portuaire) soumis à l'aléa fort de l'évènement de référence. Elle donne lieu à un zonage et règlement spécifique.
- **Zone grenat** (ponctuellement) : elle correspond à la partie du territoire soumise aux aléas très fort dans laquelle les phénomènes se traduisent soit par des vitesses très rapides, soit par des hauteurs d'eau très importantes, soit par le cumul de hauteurs d'eau importantes et de vitesses rapides.

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

- **Zone rouge hachurée bleue** : elle correspond aux secteurs urbanisés situés en zone inondable sous une hauteur d'eau inférieure à un mètre par rapport à la crue de référence centennale, sans rupture des endiguements qui les protègent.
- **Zone rouge** (ponctuellement) : elle correspond aux zones d'expansion des crues dont la vocation première est de permettre un stockage des eaux pour favoriser l'écrêtement de la crue. Les contraintes réglementaires associées à la zone rouge ont pour objet de ne pas modifier les conditions actuelles d'écoulement des eaux et donc, de ne pas aggraver les conséquences des inondations sur le secteur couvert par le PPRI.

Globalement, les travaux d'infrastructures, routes, accès routiers devront se situer au niveau du terrain naturel afin de ne pas entraver l'écoulement des crues et de ne pas modifier les périmètres exposés. Dans le cadre de réalisation de projets sur des emprises de plus de 2 500 m² et sous réserve de la mise en œuvre de mesures compensatoires, justifiées par une étude hydraulique, un remodelage du TN peut être pratiqué. Selon leur ampleur, ces travaux devront être soumis à autorisation au titre du Code de l'Environnement.

La réalisation de voies publiques au-dessus du terrain naturel est toutefois autorisée dès lors que celles-ci sont indispensables pour assurer la protection des biens et des personnes. Elles devront être praticables pour la crue de référence centennale. Elles ne devront ni entraver l'écoulement des crues, ni modifier les périmètres exposés. Elles devront faire l'objet si besoin, de mesures garantissant la transparence hydraulique et le maintien du champ d'expansion des crues. Ceci devra être démontré par une étude hydraulique.



2

ANALYSE DES CONTRAINTES DU SITE

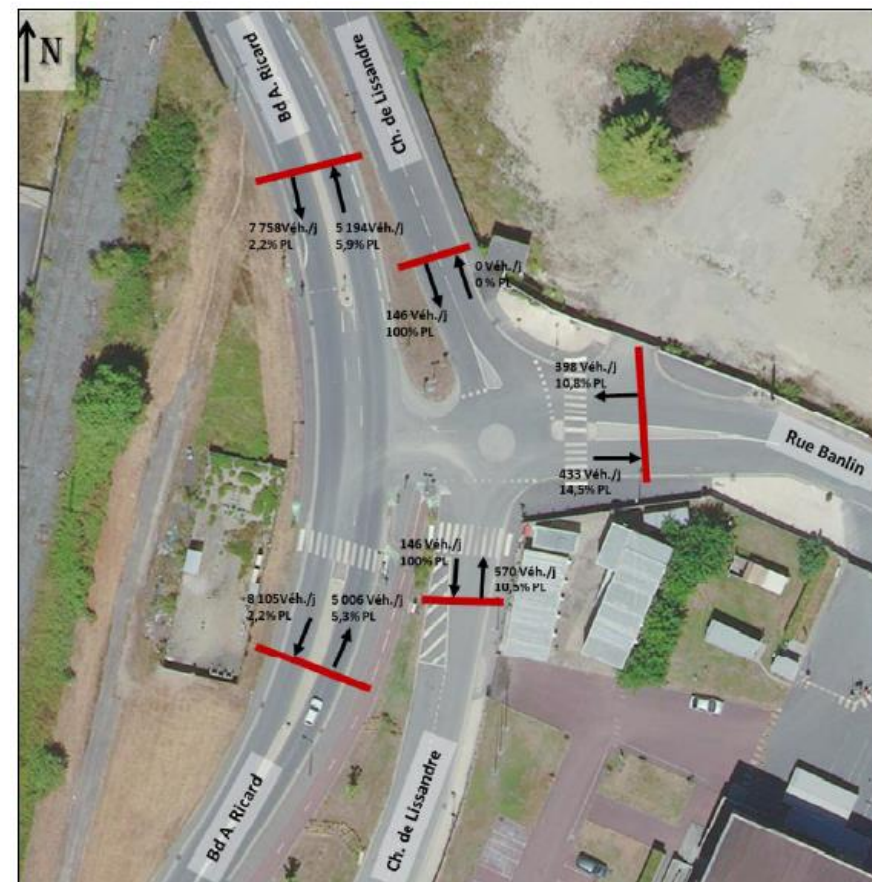
2.1 CONTEXTE URBAIN ET DEPLACEMENTS

Le projet se situe au nord sur la commune de Bordeaux et au sud sur la commune de Lormont, et en limite de la commune de Cenon. Le tronçon étudié, d'une longueur d'environ 650m, concerne un axe à 2x1 voies dépourvu de continuité piétonne, et avec des aménagements cyclables constitués d'une piste cyclable au nord (sur quai de Brazza à Bordeaux) et de bandes cyclables au sud (sur boulevard Ricard à Lormont).

Il inclut le carrefour entre le boulevard André Ricard, la rue Banlin, et le chemin de Lissandre avec une voie réservée au bus dans le sens nord>sud. L'aménagement actuel ne permet pas d'accéder à la rue Banlin (et donc à la rue des aigrettes) depuis le boulevard André Ricard.



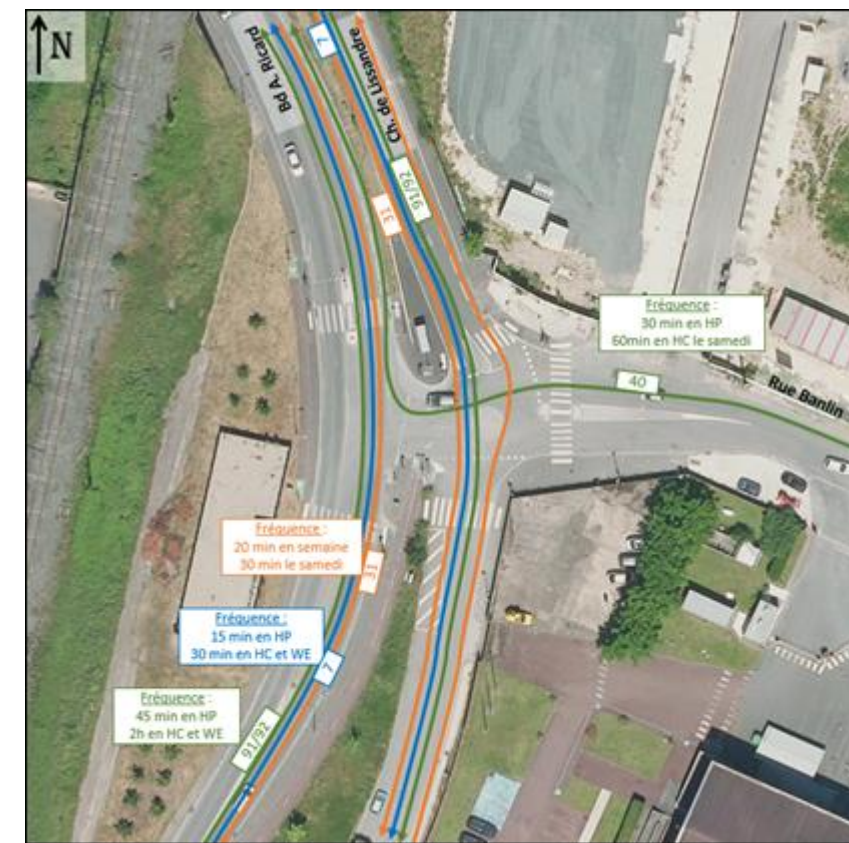
2.2 TRAFIC ET UTILISATEURS



D'après les comptages réalisés en 2019, le trafic moyen journalier ouvrés (TMJO) du carrefour Banlin / Ricard s'élève à 13 878 véhicules /jour dont 688 PL (Poids lourds) et 12 952 véhicules/jour sur le boulevard André Ricard Nord (dont 477 PL).

Il est également référencé le passage de 574 vélos / jour sur l'itinéraire du projet.

Les lignes de bus Lianes7, COROL31, 91, 92 et 40 représentent 87 bus par sens et par jour ouvré, dont 54 bus / jours sur la voie bus dédiée du chemin de Lissandre dans le sens Nord>Sud.



3

ETAT DES LIEUX DE L'EXISTANT

3.1 AMENAGEMENTS EXISTANTS

L'aménagement actuel le long du Quai de Brazza comprend une piste cyclable de 3m de large en béton balayé en assez bon état. Les piétons empruntent cette piste cyclable car il n'y a aucun espace de circulation piétonne.



Il se raccorde (dans la continuité vers le nord mais hors emprise projet) à une piste récemment élargie pour accueillir une voie verte de 4m de large environ :



Sur le boulevard André Ricard, le revêtement de la voirie est dans un état moyen, avec quelques zones fissurées.



Des bandes cyclables assez larges sont insérées dans le profil de la voie entre l'accès au Parc d'Activités Brazza et la rue Banlin, mais les trottoirs sont inexistant (pas d'accessibilité PMR).



L'état de l'intersection André Ricard / Rue Banlin et de son aménagement cyclable est moyen.



Le revêtement de la piste cyclable le long du boulevard André Ricard au sud du carrefour est dans un état acceptable. Cette piste cyclable a une largeur de 2,50m.



Le chemin de Lissandre côté nord du carrefour a été requalifié en 2019 avec la mise en place d'une voie dédiée aux bus dans le sens Nord-Sud et la création d'un arrêt de bus en amont du carrefour, afin de fluidifier la circulation des bus et notamment la ligne de bus COROL 31 qui préfigure la future liaison Bus Express Presqu'île-Campus.

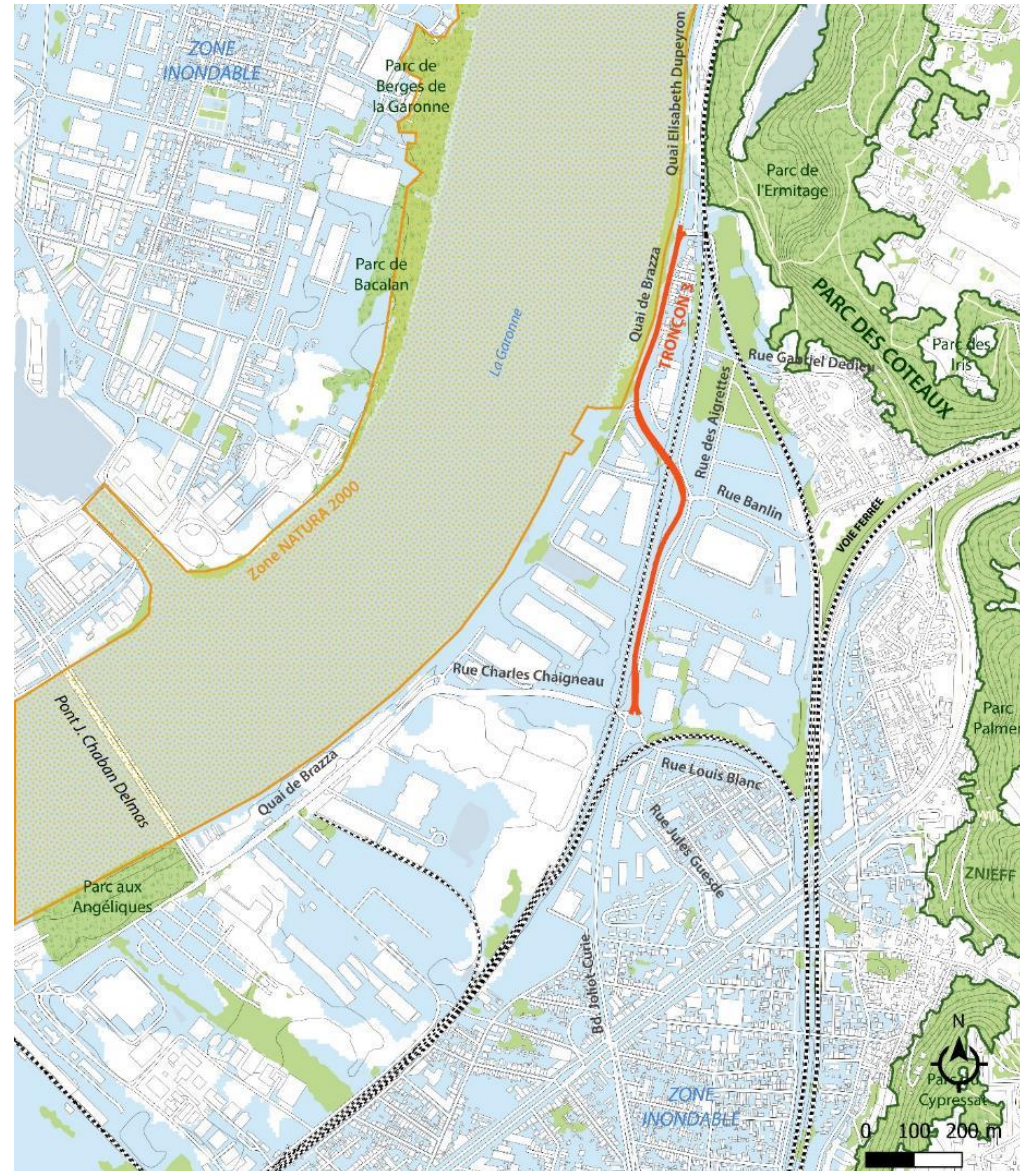


Le chemin de Lissandre côté sud du carrefour a été repris en 2021 pour insérer le couloir bus nord>sud et supprimer le mini-giratoire entre la rue Banlin et le chemin de Lissandre.



3.2 VEGETATION EXISTANTE

Le site de projet est entouré, dans un environnement proche, par deux grandes entités paysagères que sont les rives de la Garonne classées Natura 2000, et par les coteaux avec son réseau de parcs, classés en ZNIEFF, notamment le parc de l'Ermitage dont une des entrées s'inscrit dans le prolongement du projet RÉVE.



Les berges de la Garonne offrent un vis-à-vis qualitatif au site de projet sur la partie Quai de Brazza, qui dégage ponctuellement des vues vers la rive opposée tout en offrant une promenade ombragée aux piétons et cycles qui aujourd'hui y évoluent.

Sur la suite du parcours, on opère une bascule vers l'est en traversant sous l'ancienne voie ferrée (et future Brazzaligne), et le tracé du projet quitte les berges pour cheminer côté Ouest de la voie ferrée pour éviter le foncier portuaire non maîtrisé, qui interdit de prolonger l'aménagement côté berges de Garonne.

Le paysage d'accompagnement sur le boulevard est plus aride, avec des enherbements simples qui ont été récemment complétés de plantations d'arbres dont certains sujets présentent des signes de faiblesse suite à la sécheresse qui a sévi.

Le tracé dédié aux mobilités douces, qui auparavant cheminait à l'ombre des platanes du quai Brazza et de la végétation des berges, présente un profil très différent côté boulevard, plus aride, compte tenu de la présence du boulevard avec ses deux voies de circulation et d'une contre-allée à double sens. La présence paysagère sur le boulevard se limite à la présence du talus de la SNCF et des plantations présentes au Nord du linéaire où le gabarit disponible s'élargit. En arrière-plan on perçoit le paysage des coteaux, et des plantations libres, de friche, sur des parcelles privées.



4

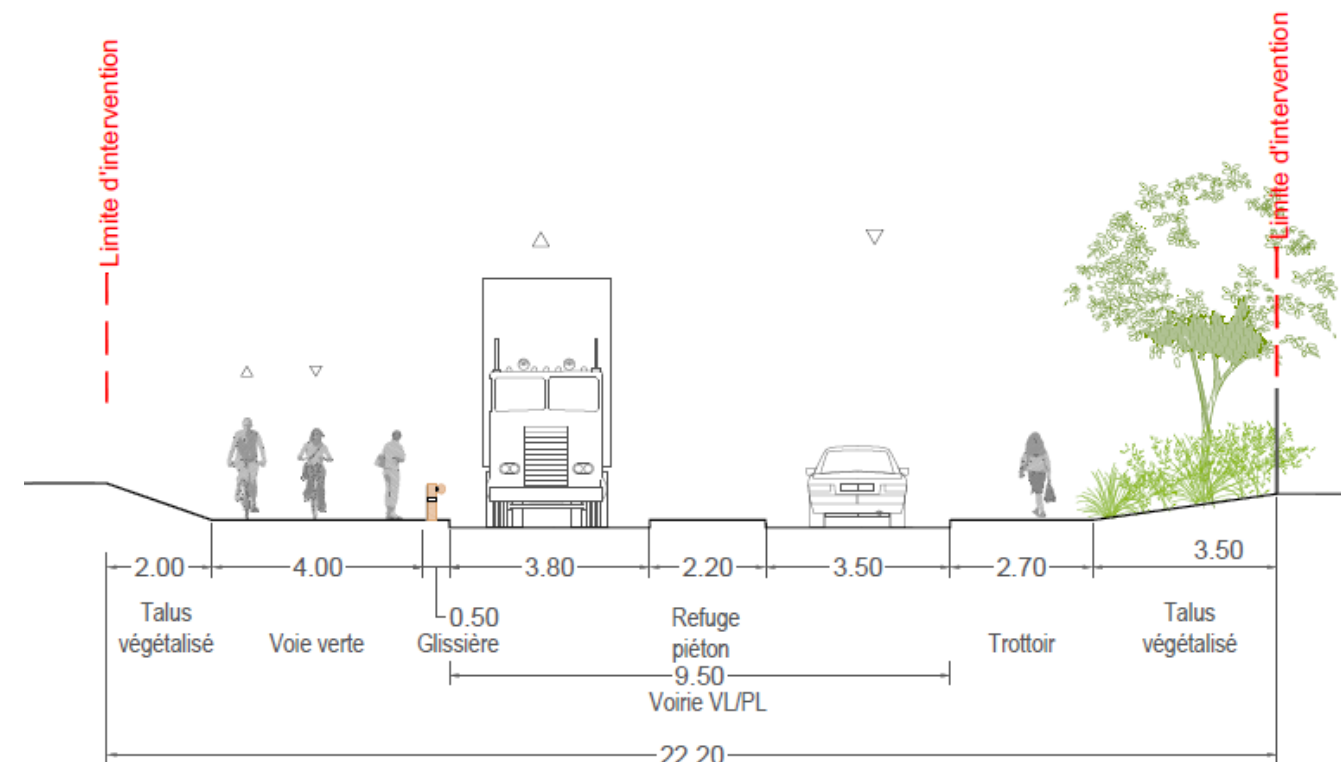
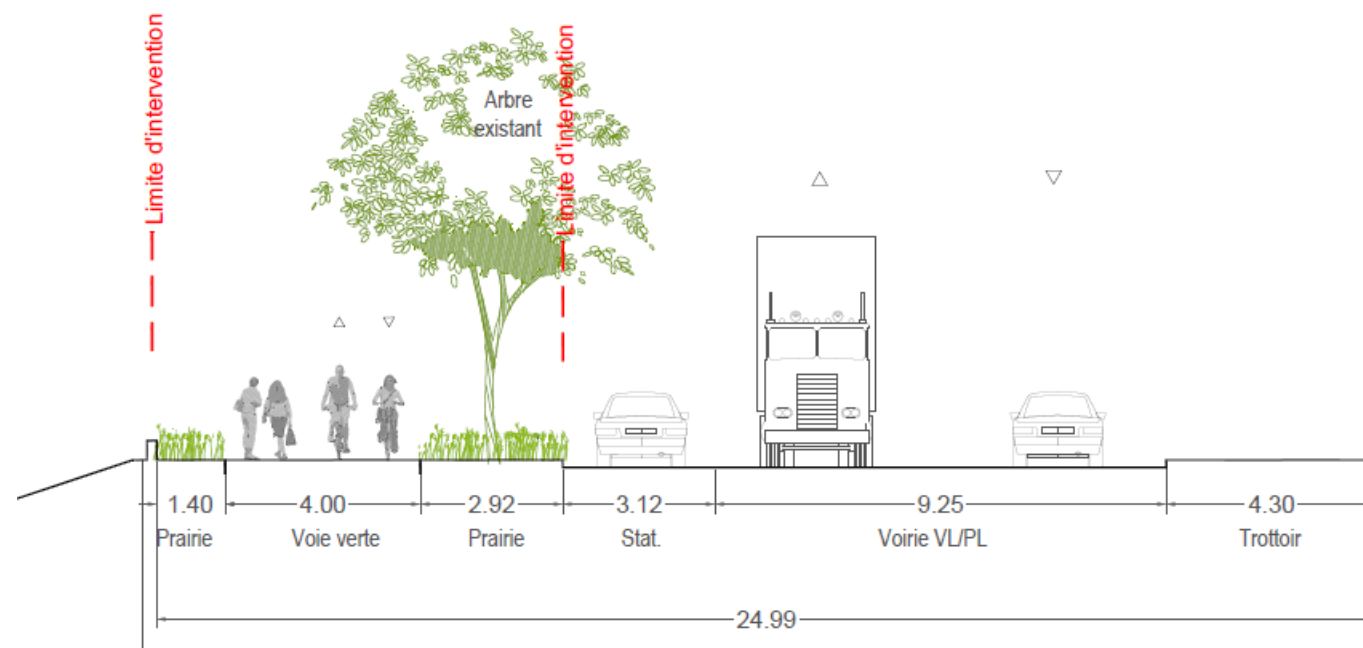
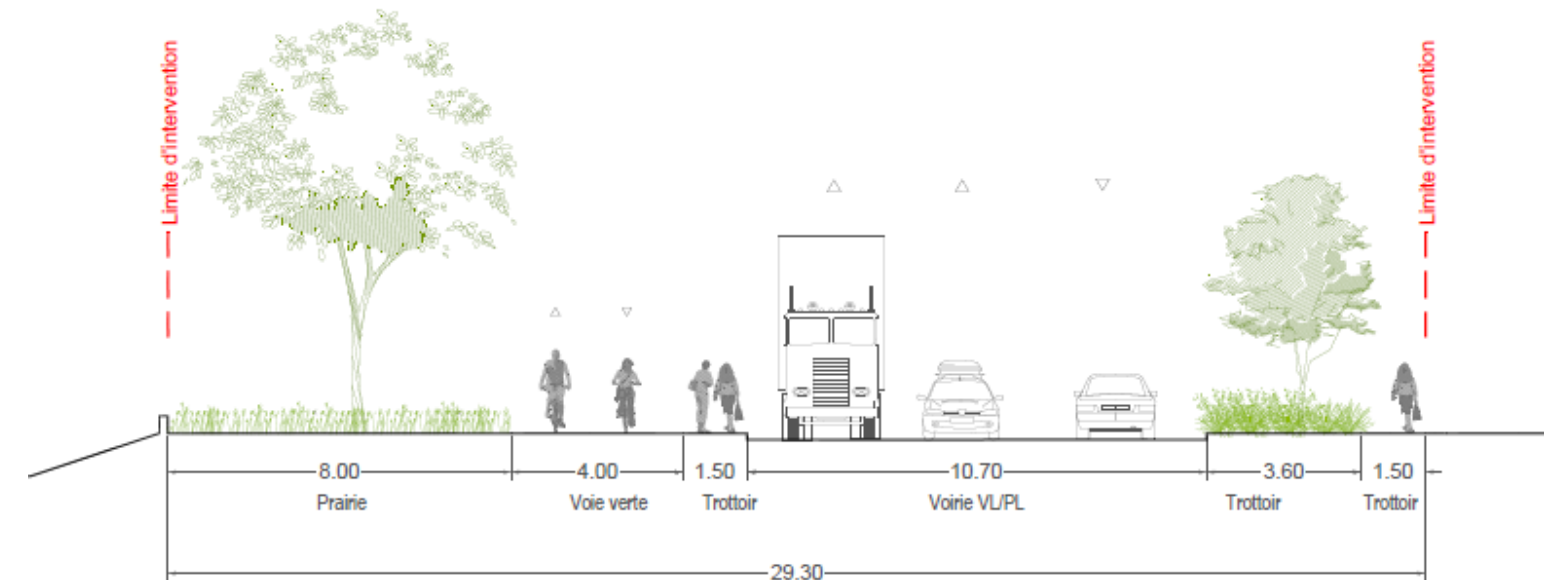
DESCRIPTION DU PROJET

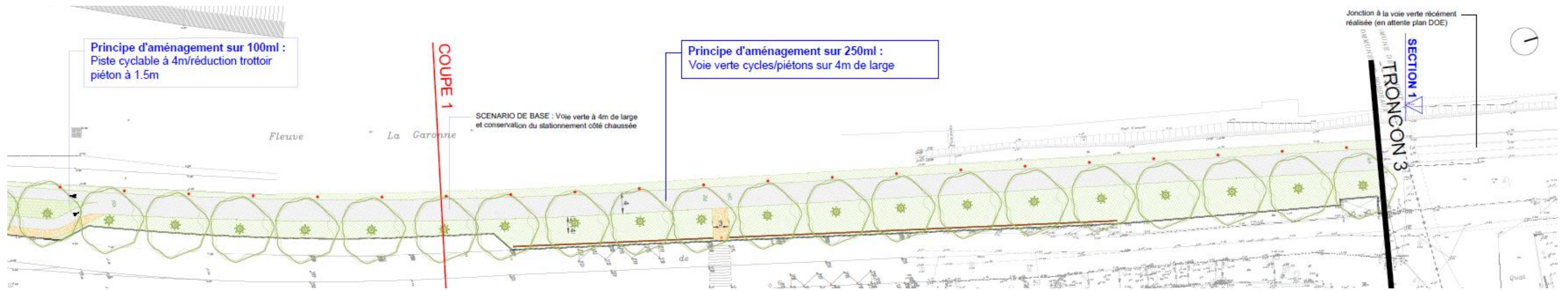
4.1 PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

4.1.1 CRITERES COMMUNS :

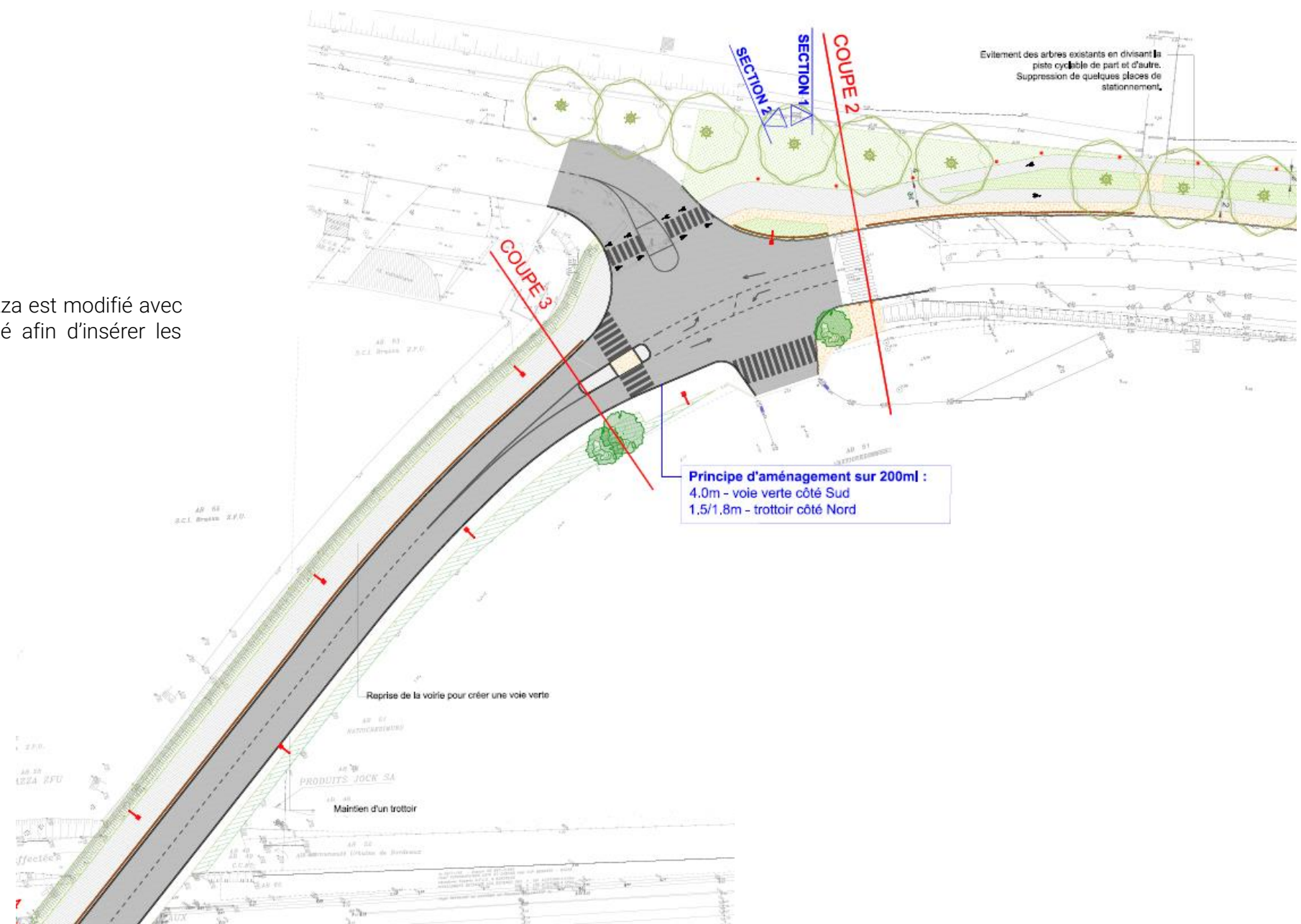
Le projet prévoit l'aménagement d'une voie ReVE sur le quai Brazza et le boulevard Ricard jusqu'au carrefour Banlin/Ricard avec

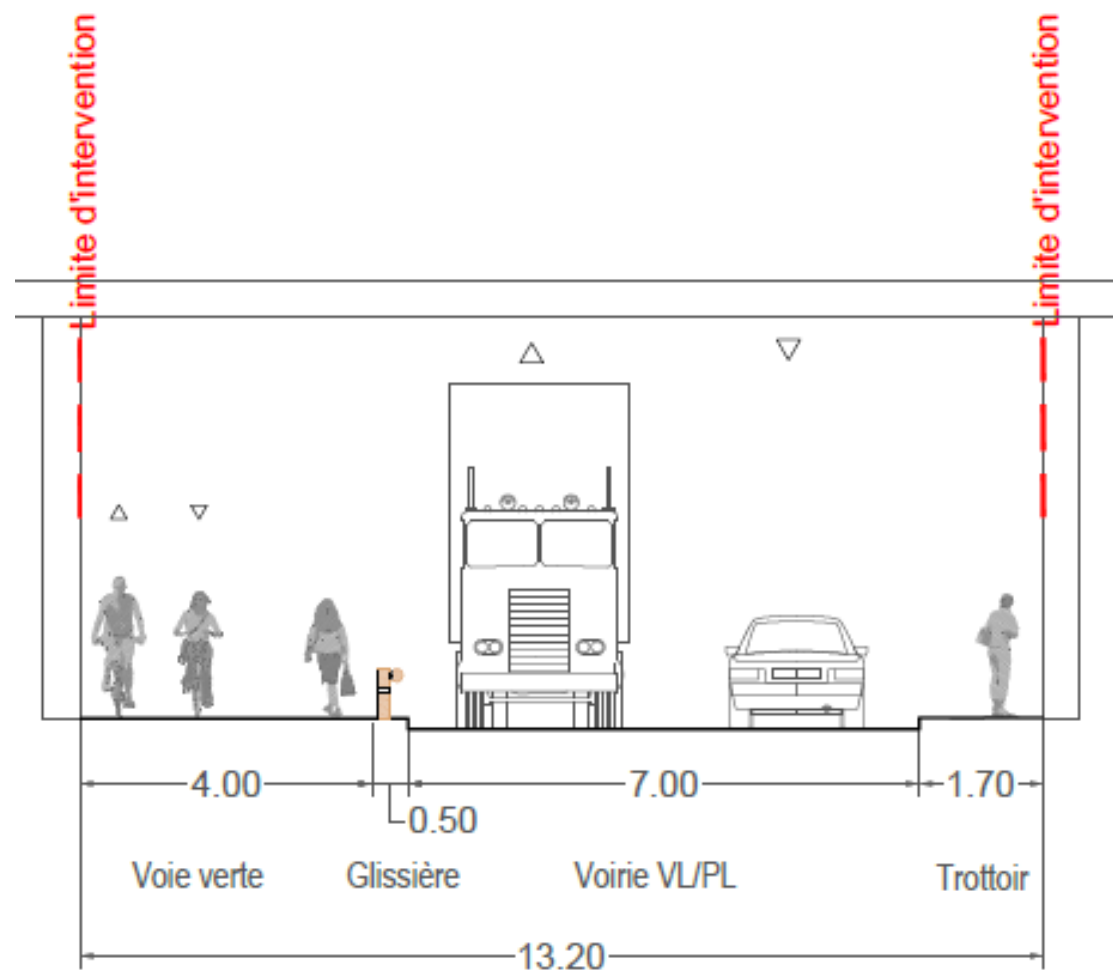
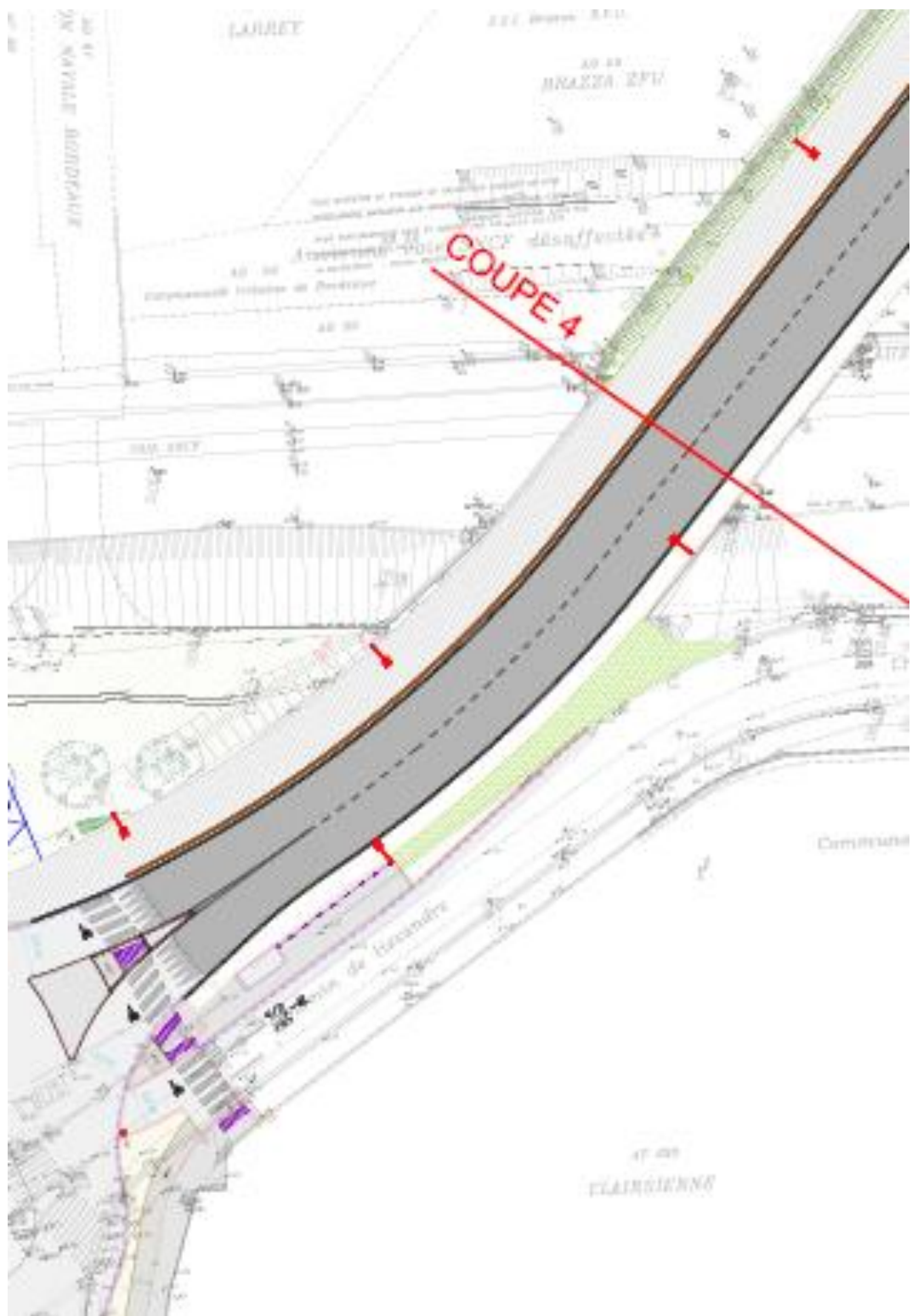
- Requalification de la piste cyclable existante en voie verte de 4m de large sur 250ml au nord (coupes 1 et 2) sur la rive ouest
- Création de 2 pistes cyclables de 2m séparées et 1 trottoir de 1,50m sur 100ml au nord de l'accès au Parc d'Activités Brazza sur la rive ouest
- Création d'une voie verte de 4m de large sur la rive ouest et création d'un trottoir sur la rive est sur 200ml (coupe 3) au sud (avec suppression des bandes cyclables et du terre-plein central existants), notamment sous l'ouvrage SNCF (coupe 4).





Dans le cadre de ces aménagements, le carrefour avec l'accès au Parc d'Activités Brazza est modifié avec réduction de la voie de tourne-à-gauche entre le quai de Brazza et le Pôle d'Activité afin d'insérer les aménagements piétons et cycles



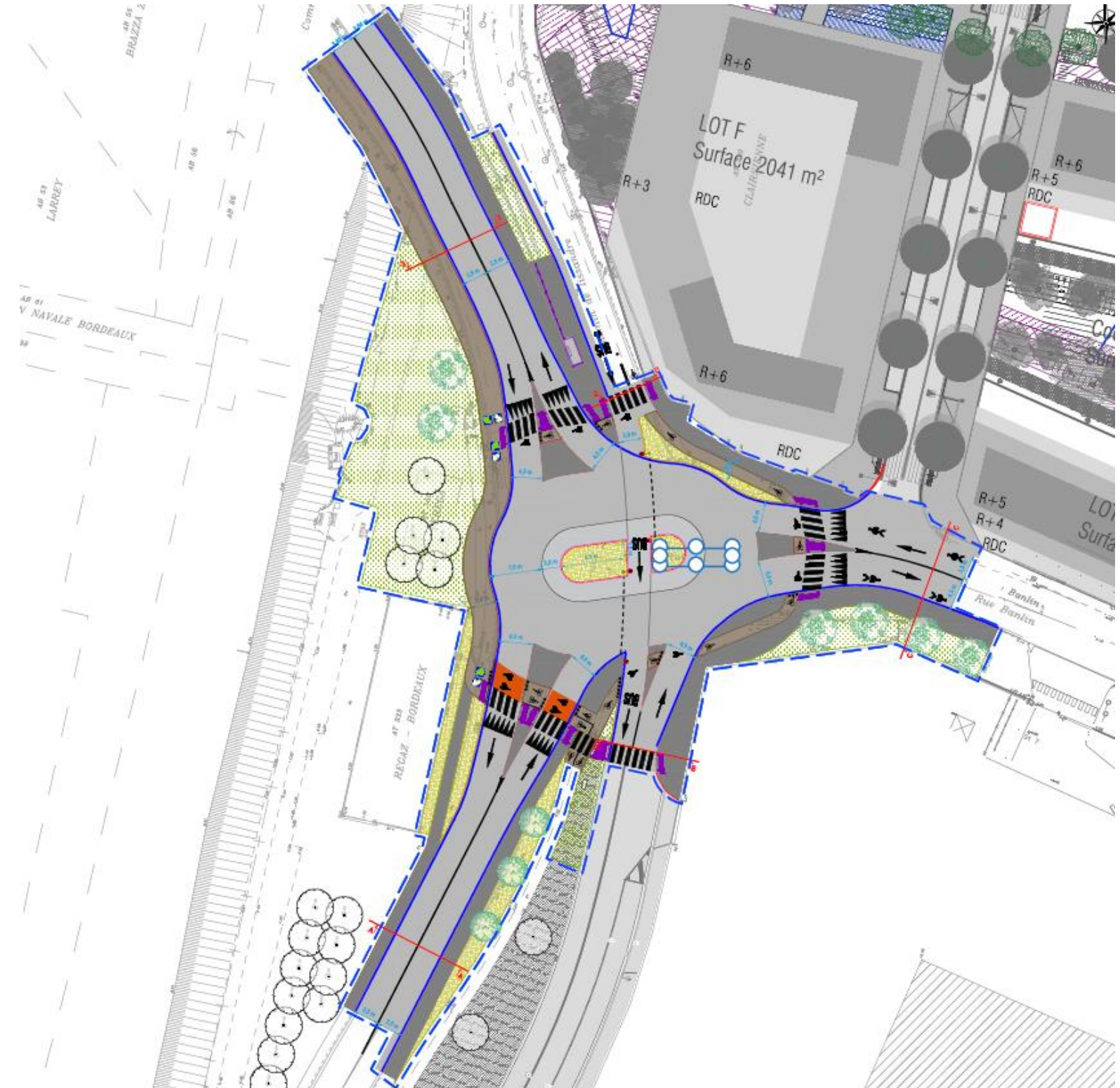


COUPE 4
Section 2 - Voie verte



4.1.2 PRESENTATION VARIANTE N°1

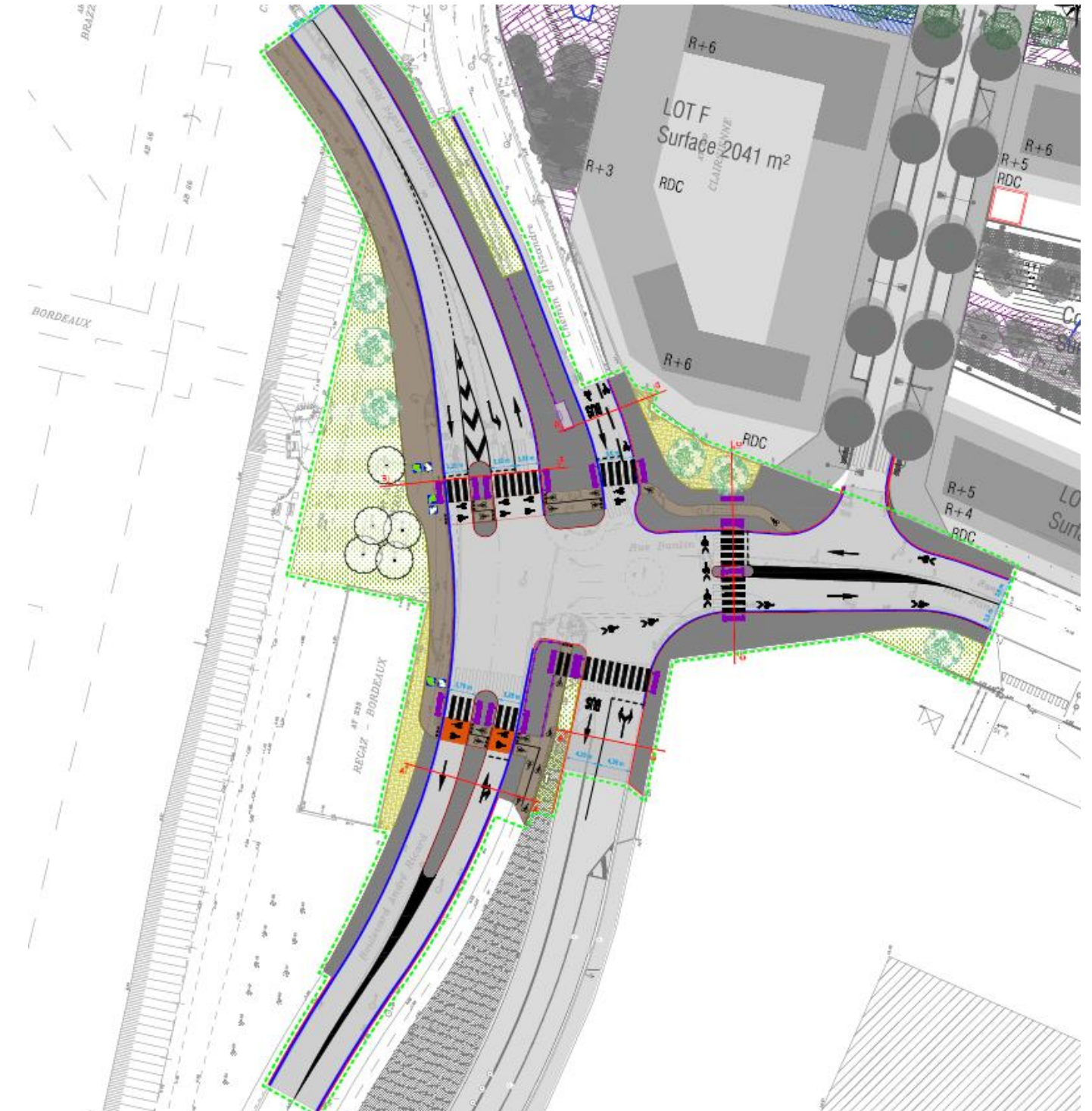
La variante 1 consiste en l'aménagement du carrefour Banlin/Ricard en giratoire oblong percé pour l'insertion prioritaire de la voie Bus Nord > Sud sur le chemin de Lissandre dans le sens, et intégrant la traversée prioritaire de la voie RÉVE sur la branche sud.





4.1.3 PRESENTATION VARIANTE N°2

La variante 2 consiste en l'aménagement du carrefour Banlin/Ricard en un carrefour à feux intégrant les mouvements tournants du boulevard Ricard vers la rue Banlin, la priorité de la voie Bus Nord>Sud sur le chemin de Lissandre et la traversée cyclable prioritaire de la voie ReVE sur la branche Sud.

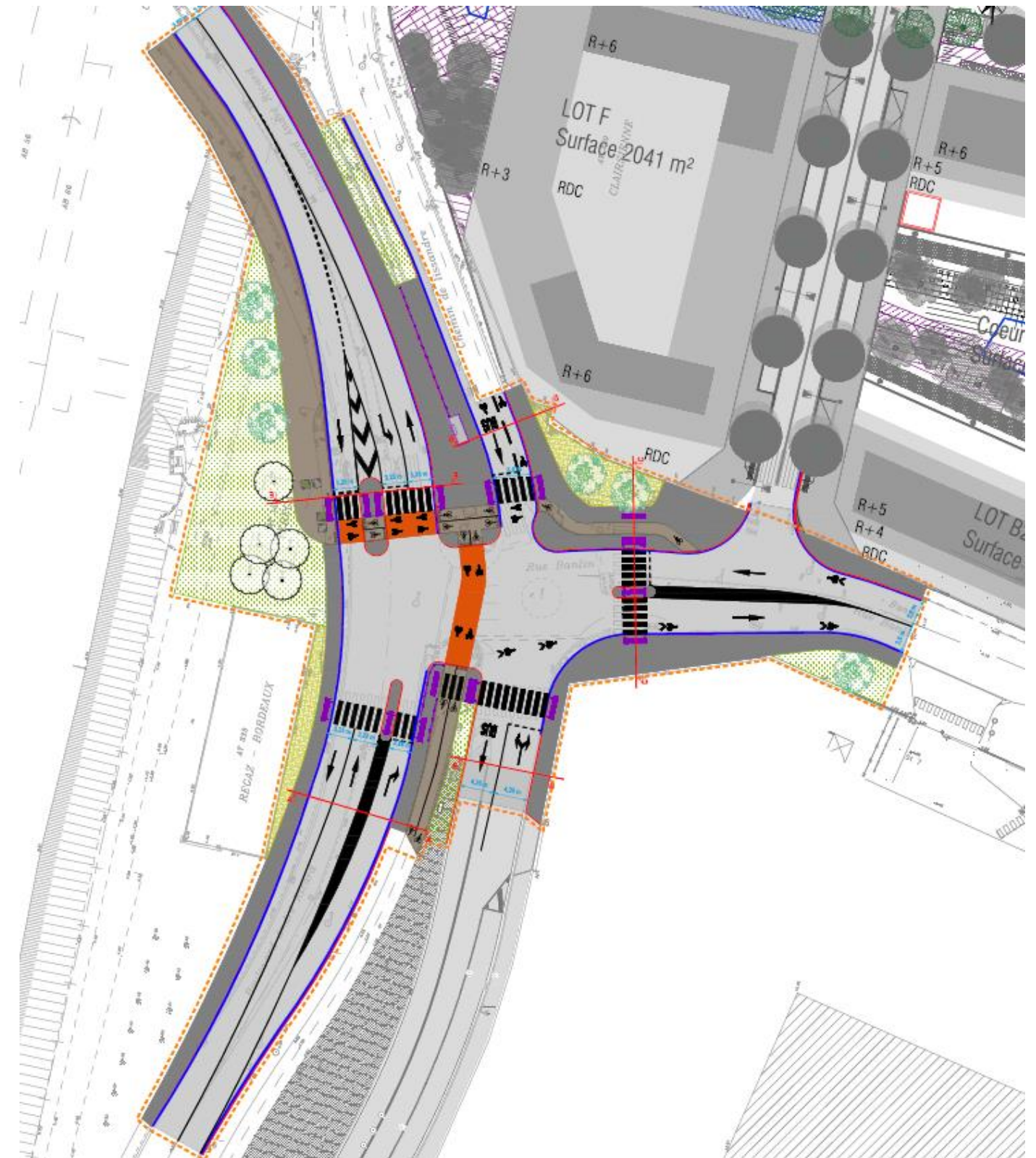




4.1.4 PRESENTATION VARIANTE N°2 bis

La variante 2 bis est similaire à la variante 2 avec l'ajout d'une voie dédiée de tourne-à-droite entre le boulevard André Ricard et la rue Banlin.

L'élargissement de la plate-forme ne permet plus d'intégrer un refuge adapté pour les cycles en traversée sud et nécessite donc de créer 2 traversées cyclable prioritaires de la voie ReVE dans le carrefour sur la branche Nord et sur la rue Banlin.





4.1.5 TABLEAU MULTICRITERES

Critère	Variante 1	Variante 2	Variante 2 bis
Amélioration de la fluidité globale de la circulation sur le boulevard André Ricard en limitant les remontées de file depuis le giratoire de la Souricière	Suppression du carrefour à feux. Le giratoire améliore la fluidité globale du carrefour	Carrefour à feux conservé	Carrefour à feux conservé Dissociation des flux boulevard A. Ricard Sud permettant de fluidifier les mouvements en filante sur le boulevard A. Ricard
Assurer la giration des véhicules empruntant le carrefour	Les girations des véhicules (bus, bus articulé, semi-remorque et véhicule incendie 26T) sont vérifiées	Les girations des véhicules (bus, bus articulé, semi-remorque et véhicule incendie 26T) sont vérifiées	Les girations des véhicules (bus, bus articulé, semi-remorque et véhicule incendie 26T) sont vérifiées
Permettre aux véhicules du boulevard André Ricard, dans le sens nord-sud, de tourner à gauche vers Banlin	Mouvement Boulevard A. Ricard vers rue Banlin autorisé	Mouvement Boulevard A. Ricard vers rue Banlin autorisé	Mouvement Boulevard A. Ricard vers rue Banlin autorisé
Prioriser la circulation des bus sur le chemin de Lissandre, dans le sens Nord-Sud,	Voie bus axiale dans le sens Nord → Sud	Phase de feux avec détection SAE pour la voie bus dans le sens Nord → Sud	Phase de feux avec détection SAE pour la voie bus dans le sens Nord → Sud
Maintenir une continuité cyclable et piétonne sécuritaire, en respectant les normes d'accessibilité PMR	Cheminement conformes à la réglementation PMR en tout point. Cheminement piétons en voie verte sur la section Ouest du giratoire	Cheminement conformes à la réglementation PMR en tout point. Cheminements piétons dissociés des cycles	Cheminement conformes à la réglementation PMR en tout point. Cheminements piétons dissociés des cycles
Itinéraire REVE	Itinéraire lisible Tracé en plan fluide Une unique traversée cycle	Itinéraire lisible Tracé en plan fluide Une unique traversée cycle	Itinéraire lisible Tracé en plan fluide Deux traversées cycles
Itinéraire cyclable	Largeur des aménagements et îlots refuges conformes	Largeur des aménagements et îlots refuges conformes	Largeur des aménagements et îlots refuges conformes
Transport en commun	Aménagements des voies bus conformes	Aménagements des voies bus conformes	Aménagements des voies bus conformes.
Arrêt bus	Abri bus conservé	Abri bus conservé	Abri bus conservé
Impacts Fonciers	Impacts fonciers équivalents aux autres variantes	Impacts fonciers équivalent aux autres variantes	Impacts fonciers équivalent aux autres variantes
Travaux sous exploitation	Création d'un giratoire en milieu contraint		
Coût (hors acquisition du foncier)	2 290 k€ HT	2 160 k€ HT	2 185 k€ HT

5

PLANNING PREVISIONNEL

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

