



Nouveau quartier à Bordeaux-Lac la Jallère

Compte-rendu
Balade publique n°2 – Balade à vélo

Samedi 10 février 2024



SOMMAIRE

Partie 1 : Présentation du dispositif – Page 3

Partie 2 : Analyse globale de la balade – Page 5

Partie 3 : Restitution de la balade - Page 7



1 - Présentation du dispositif

1.1 Contexte

La balade urbaine du **samedi 10 février** a été organisée dans le cadre de la concertation sur le **nouveau quartier Bordeaux Lac : la Jallère**. Il s'agit d'une concertation réglementaire organisée par Bordeaux Métropole.

Cette balade est le 2^{ème} évènement organisé en présentiel dans le cadre de la concertation réglementaire.

La balade a été organisée au sein **du quartier depuis l'arrêt Parc des expositions jusqu'à Cap Sciences**.

L'objectif au cours de cette balade était de réfléchir aux points de vigilance et conditions de réussite à prendre en considération lors de la conception des infrastructures liées aux mobilités douces et plus spécifiques aux vélos, autour de 4 principaux questionnements :

- Typologies des infrastructures de circulation : pistes cyclables unidirectionnelles, bidirectionnelles, en site propre...
- Espaces de stationnement
- Cohabitation des usages et sécurité : rapport aux voitures, piétons et cohabitation entre les différents utilisateurs des pistes cyclables (VAE, vélo, vélo-cargo, trottinettes...)
- Liaison du nouveau quartier aux autres quartiers de Bordeaux : questionner deux points de passage (tunnel cyclable de Venise et les abords du Lac)



1 - Présentation du dispositif

1.2 Déroulé de la balade

La balade s'est déroulée de **13h à 15h** et s'est décomposée en 4 temps :

1. **Introduction** : présentation du cadre de la réflexion et du nouveau quartier Bordeaux-Lac : la Jallère
2. **Déambulation au sein du futur quartier Bordeaux-Lac : la Jallère.** Cette partie s'est structurée autour de 3 arrêts.
3. **Déambulation de la Jallère jusqu'aux bassins à flot.** Cette partie s'est structurée autour de 4 arrêts.

A chacun des points d'arrêt :

- **Des intervenantes et intervenants** ont présenté les aménagements qui ont été conçus (pour les espaces existants) ou les intentions d'aménagement des espaces de circulation au sein du nouveau quartier Bordeaux-Lac : la Jallère.
 - **Les participants** ont été invités à observer les espaces et à consigner au sein de leur livret de balade un rapport d'étonnement et un retour d'usage.
4. **Un débrief** : les participants ont été invités à former des groupes de 5 personnes pour répondre aux 4 questions suivantes :
 - Est-ce qu'il y a des espaces que vous avez trouvés dangereux ? Si oui, lesquels et pourquoi ?
 - Est-ce qu'il y a des espaces que vous avez trouvés fluides ? Si oui, lesquels et pourquoi ?
 - Est-ce que qualifieriez l'itinéraire emprunté de performant, c'est-à-dire adapté pour un trajet domicile travail ? Est-ce que vous avez des recommandations pour le rendre plus adapté à cet usage ?
 - Est-ce que vous qualifieriez l'itinéraire emprunté d'agréable pour une balade ? Est-ce que vous avez des recommandations pour le rendre plus adapté à cet usage ?

Liste des intervenantes, intervenants et membres de l'équipe projets présents lors de la balade :

- **Maud Gourvellec** - Direction de l'urbanisme - Bordeaux Métropole
- **Nicolas Martin** - Bordeaux Métropole Aménagement
- **Laure Baudry** - Bordeaux Métropole Aménagement
- **Laurent Maupome** – Urbain des bois
- **Victor Glotin** – Urbain des Bois
- **Benoît Loizeau** – Artélia
- **Julien Grenouilleau** – Res publica
- **Barthélemy Marquet** – Res publica

PARCOURS DE LA BALADE :



Partie 2 – Analyse globale de la balade (1/2)

Mise en discussion – debrief :

Est-ce qu'il y a des espaces que vous avez trouvés dangereux ? Si oui, lesquels et pourquoi ?

5 secteurs sont pointés par les participants comme particulièrement dangereux :

- Carrefour giratoire entre le **Cours Charles Bricaud** et l'**avenue des 3 cardinaux** (au niveau du Mac Donald) : l'**aménagement cyclable** n'est pas suffisamment visible et sécurisé, il faut renforcer la signalétique.
- **Rue du Dr Gabriel Péri** : absence de pistes cyclables sur une partie de la voie, espace de circulation dangereux.
- **Voies cyclables, notamment aux abords de la rocade**, qui ne sont pas éclairées, ce qui posent des soucis évident de sécurité, notamment pour éviter les obstacles (racines d'arbres, déchets...)
- Le **tunnel cyclable** : il n'est pas suffisamment haut et est souvent inondé.
- **Carrefour au niveau du pont de Latule** : le cheminement cycliste nécessite de réaliser un détour avec le franchissement de trois feux à pousser, « *il faut 10 minutes pour tout traverser si on respecte les feux* ».

De manière générale, la majorité des participants demandent à accorder la priorité aux vélos, de sécuriser le trajet pour les vélos et d'augmenter la signalétique.

Est-ce qu'il y a des espaces que vous avez trouvés fluides ? Si oui, lesquels et pourquoi ?

Dans l'ensemble, la circulation aux **abords de la rocade jusqu'aux espaces partagés piétons et cyclistes** (avenue Marcel Dassault, l'espace partagé le long du parc Bühler, la ferme des aubiers). **est décrite comme « fluide »**. De nombreux participants citent en exemple les espaces « *fluides* », « *agréables* » et « *sécurisés* » de la place Latule jusqu'aux Quais de Bordeaux.



Partie 2 – Analyse globale de la balade (2/2)

Est-ce que vous qualifieriez l'itinéraire emprunté de performant, c'est-à-dire adapté pour un trajet domicile travail ? Est-ce que vous avez des recommandations pour le rendre plus adapté à cet usage ?

La majorité des participants considère qu'il est important de créer de « nouvelles liaisons » entre ce futur quartier et le centre-ville.

La majorité des participants trouve que l'itinéraire emprunté **n'est pas adapté pour un trajet domicile-travail**. Des participants précisent que pour la balade « nous avons emprunté **la partie sécurisée** mais cela nous oblige à faire **des détours** notamment par les Aubiers ou la ferme pédagogique ».

Des participants précisent que l'itinéraire le plus performant est « celui qui longe le tram » mais qu'il manque « beaucoup d'aménagements » pour le sécuriser.

De manière générale, les participants insistent **sur les soucis rencontrés avec les feux de signalisation à Bordeaux**, « les temps d'attente pour les vélos sont trop longs ». Les participants préconisent de « prioriser les feux vélos » ou d'installer des « détecteurs de présence ». Ils précisent que des temps d'attente plus raisonnables inciteraient les usagers à respecter les sémaphores. Des participants proposent de donner la priorité aux vélos, comme cela est le cas dans certains des carrefours à sens giratoires comme le réseau métropolitain (REVE). Un participant précise que des applications sont testées dans certaines villes pour fluidifier la circulation aux abords des feux.

Des participants recommandent d'impliquer « **Vélocité** » dans la conception des projets.

Est-ce que vous qualifieriez l'itinéraire emprunté d'agréable pour une balade ? Est-ce que vous avez des recommandations pour le rendre plus adapté à cet usage ?

De manière générale, les participants recommandent d'identifier des solutions afin de connecter plus efficacement le futur quartier de la Jallère au reste du

territoire.

La majorité des participants qualifie cet itinéraire comme adapté à la balade surtout le « **long du lac** » et le « **long des voies arborées près du stade** ». Toutefois, les participants soulignent que la piste cyclable « *n'est pas toujours bien définie* ». Ils soulignent également qu'il faut « *redimensionner les aménagements notamment pour les axes mixtes piétons-cycles* ». Des participants recommandent de combiner amélioration des aménagements cyclables et lutte contre « le changement climatique ». Ils préconisent ainsi de « végétaliser les espaces qui délimitent » les voies de circulation.



Partie 3 – Restitution de la balade (1/6)

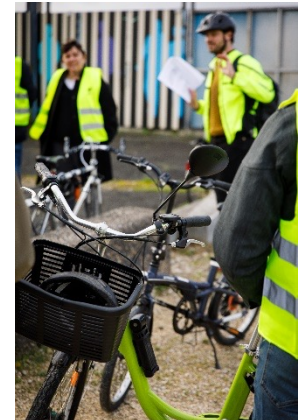
Arrêt n°1 : Arrêt de tram C : Parc des expositions

Est-ce que la station de tram est accessible à vélo ? Avez-vous des commentaires sur les espaces de stationnement ? Avez-vous des remarques sur la circulation un jour de match ?

La majorité des participants relève une disproportion entre « *un manque important de stationnement pour les vélos* » et un « *grand nombre de places de parking pour les voitures* ».

Les participants émettent les suggestions suivantes :

- Sécuriser les voies du tramway : « *traverser les rames du tramway est dangereux, il faut prévoir un **revêtement spécifique*** »
- Retravailler la signalétique. Il manque des panneaux ou un revêtement spécifique pour indiquer l'emplacement de la piste cyclable. Prévoir également des panneaux pour permettre aux cyclistes de s'orienter.
- Prévoir des **parkings à vélo**, y compris pour les **vélos cargos**.
- **Sécuriser les espaces de stationnement pour les vélos**. Ces parkings pourraient être sécurisés et surveillés sur le modèle de ceux installés par TBM avenue de la Jallère, cela permettra notamment de pouvoir « *laisser son vélo sur une journée complète de manière sereine* ».
- Installer, au sein du quartier, un **atelier de réparation des vélos**. Cela permettra de renforcer l'usage du vélo auprès des habitants et usagers.



Partie 3 – Restitution de la balade (2/6)



Arrêt n°2 : Rue du Vergne

Dans le cadre du futur projet, à quelles conditions est-ce que la circulation à vélo Rue du Vergne sera sécurisée et fluide ?

Les participants dressent les constats suivants concernant la circulation **rue du Vergne** :

- La piste cyclable qui est présente avenue de la Jallère ne se poursuit pas rue du Vergne
- Les trottoirs sont absents ou dégradés.
- Présence de dépôts sauvages d'ordures
- La rue du Vergne est fortement fréquentée le matin et le soir aux heures de pointe.
- De nombreux automobilistes identifient des excès de vitesse au sein du quartier et plus précisément lorsqu'ils circulent rue du Vergne, car elle est *« rectiligne et dégagée, ce qui encourage les automobilistes à accélérer »*.
- L'intersection entre la rue du Vergne et la rue Bricaud est dangereuse pour les piétons et les cyclistes.

Ci-après, les recommandations et suggestions des participants :

• Propositions pour apaiser la circulation automobile :

- *« Casser la linéarité de la rue »* pour inciter les automobilistes à *« ralentir »* et à être *« plus vigilants »*.
- Imposer une limitation de vitesse à **30km/h**.
- Installer des **radars** pour contrôler la vitesse des automobilistes.
- Interdire les voitures de grands gabarits type les SUV qui sont *« polluants »* et prennent *« une place démesurée »* sur la chaussée.

• Propositions pour renforcer la place liée aux modes doux :

- Construire une piste cyclable, par exemple séparée des espaces piétons et automobiles par une limite naturelle et arborée
- Réduire le gabarit de la chaussée pour augmenter la place dédiée aux voitures et aux piétons

Partie 3 – Restitution de la balade (3/6)

Arrêt n°3 : Tunnel cyclable

Est-ce que vous avez des retours à faire sur le tunnel cyclable (dimensionnement, sécurité...)?

Les participants précisent que le tunnel cyclable a « un rôle essentiel dans la liaison avec le reste de la Ville et notamment Bacalan ». Toutefois la majorité des participants précisent que l'équipement est dangereux. Ci-après la liste des problèmes évoqués par les participants :

- **Absence de système d'éclairage** : Il pourrait être envisagé d'installer un système d'éclairage qui fonctionne grâce à un « détecteur de présence ».
- **Le tunnel est bas de plafond.**
- **Rétention d'eau sous le pont** « le tunnel est impraticable quand il pleut » et « il est très fréquemment inondé ». Construire des noues pour limiter ce problème.
- **Présence régulière de « feuilles mortes »** qui sont « très glissantes ». Il serait nécessaire de les retirer plus souvent.
- **Installer une signalétique** pour permettre aux cyclistes de se repérer, la placer « en amont du tunnel ».



Partie 3 – Restitution de la balade (4/6)

Arrêt n°4 : Circulation abords rocades

Est-ce que vous avez des retours sur la circulation en bord de rocade : sécurité, cohabitation entre les différents types de deux-roues (vélo électrique, vélo, trottinettes, performance du trajet)... ?

Concernant l'espace de circulation qui se situe en bord de rocade :

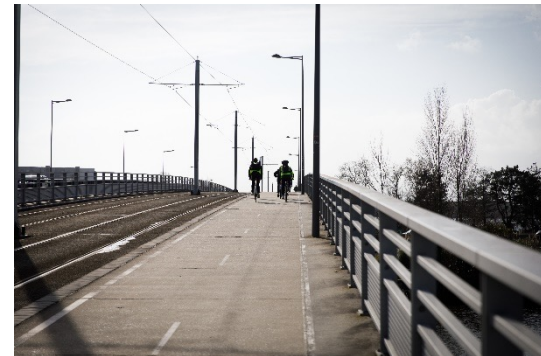
Plusieurs participants précisent que :

- « **L'enrobé est en très mauvais état** », celui de la rocade est tout neuf.
- Il y a « **beaucoup de verres ou de résidus de verre sur le sol** ».
- Il « **manque d'éclairage** » et notamment « **très tôt le matin** », ce qui est dangereux car les cyclistes n'ont pas des phares suffisants pour « **éclairer le sol** » et ainsi identifier d'éventuels « **déchets, racines d'arbres...** »

Concernant l'avenue Marcel Dassault :

- Mieux organiser les espaces partagés piétons/cyclistes sur les trottoirs : « **installer une signalétique** » ou « **des séparateurs** » qui permettent de différencier les voies de circulation.
- Réduire la proximité entre les vélos et les voitures, « **une séparation naturelle et arborée pourrait être installée** ». Certains participants ont un « **sentiment de danger aux heures de pointes** » car « **il y a beaucoup de circulation** ».
- Installer des trottoirs piétons qui permettent de longer le lac « **sans se salir les pieds** ».

Un participant précise qu'il apprécie « la belle piste cyclable » le long du tram ainsi que les voies vertes partagées au niveau des Berges du lac.



Partie 3 – Restitution de la balade (5/6)

Arrêt n°5 : Espace partagé piétons/cyclistes

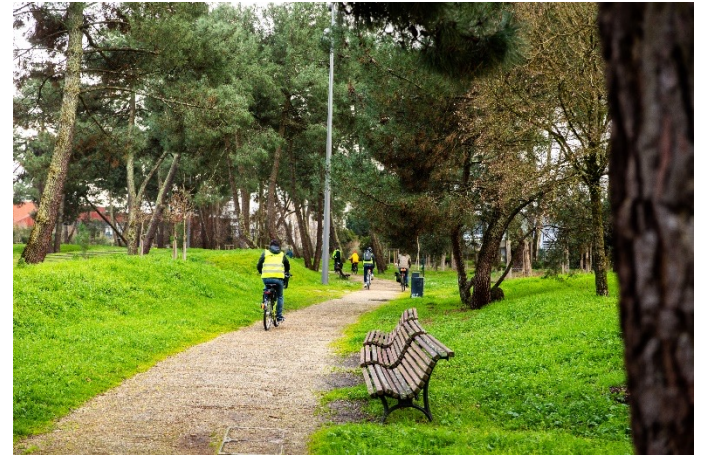
Est-ce que vous avez des retours sur la cohabitation entre les cyclistes et les piétons et entre les différents types de deux-roues ?

De manière générale, les participants soutiennent que la circulation est fluide sur ce type d'espace.

Certains participants estiment que l'espace est suffisamment large pour cohabiter et qu'il n'y a « *pas de grosses difficultés rencontrées à cet endroit précis* ». Toutefois les participants précisent que la cohabitation, au sein de ce type d'espace, peut être harmonieuse à condition que le trafic vélo de ne soit pas trop intense. Si les flux augmentent, une séparation s'impose.

Certains participants estiment que les espaces partagés ne sont pas sécurisés. Ils préconisent de marquer une **séparation entre les voies cyclables et piétonnes** de **75m** de large sur les **espaces mixtes** de préférences.

- La **cohabitation dépend de la dimension de l'espace partagé** et de **l'intensité du trafic** vélo.
- La **cohabitation** entre les piétons et les cyclistes est possible uniquement si les **flux sont très faibles**, sinon la séparation s'impose.



Partie 3 – Restitution de la balade (6/6)

Arrêt n°6 : Quai Virginie Hériot

Est-ce que vous avez des retours sur la cohabitation des cyclistes, des automobilistes et des piétons ?

De manière générale, les participants sont satisfaits des conditions de circulation au niveau du quai Virginie Hériot. Plusieurs participants soulignent que la circulation, notamment du fait des « pavés ». Ces pavés « incitent à circuler doucement ». L'espace est grand ce qui rend la cohabitation entre les différents modes harmonieuse.

Deux remarques ont cependant émergé :

- Les intersections pour accéder au quai sont problématiques et dangereuses et « les feux sont très longs » ce qui « incitent les cyclistes à ne pas les respecter ».
- Il y a beaucoup de morceaux de verres sur la chaussée.
- Il y a une rupture lorsque les cyclistes arrivent « quai Armand Lalande », il n'y pas de dispositifs qui permettent aux vélos de « traverser de manière sécurisée », la piste cyclable « s'arrête brutalement ».

