

# Compte-rendu de la balade participative

Appui à la concertation  
pour le projet de liaison douce entre le plateau et la  
plaine de Bouliac



# Sommaire

Introduction .....	3
Parcours piéton .....	5
Analyse par portion.....	6
Synthèse du parcours.....	10
Parcours VTT .... ..	11
Analyse par portion.....	12
Synthèse du parcours.....	16
Parcours Vélo de route.....	17
Analyse par portion.....	18
Synthèse du parcours.....	23
Synthèse globale .....	24
Annexes .....	27
Émargement .....	28
Contributions de l'association AACB .....	30

# Introduction

## Contexte

La commune de Bouliac se trouve en grande partie à l'extérieur de la rocade bordelaise et de la RD113, voie rapide entre Bordeaux et Latresne. Ces infrastructures ainsi que le coteau de Bouliac constituent une barrière physique importante aux modes de déplacements doux. De plus, les contraintes d'emprise et de soutènement sur la côte de Bouliac imposent des études complexes et des aménagements conséquents.

C'est dans la perspective de permettre aux usagers cyclistes et piétons de franchir ces barrières physiques que ce projet a vu le jour. Les objectifs sont aussi de relier Bouliac ainsi que les communes du Sud-Est vers la Garonne et vers l'agglomération Bordelaise, de favoriser les mobilités actives sur cet itinéraire et de démocratiser l'usage des Vélos à Assistance Électrique (VAE).

## Démarche de concertation

Au regard du contexte national et de la politique métropolitaine en faveur des mobilités actives, la ville de Bouliac et Bordeaux Métropole ont souhaité mener une réflexion en concertation avec la population bouliacaise.

La démarche s'organise autour de plusieurs temps de rencontre avec la population de Bouliac (habitants et autres usagers du territoire). Initiée par une série d'entretiens, elle a été suivie par la diffusion de questionnaires auprès de parents d'élèves des écoles, d'habitants de Bouliac et d'autres communes. La suite de la démarche a été d'organiser une balade participative à destination des habitants de Bouliac et de ses usagers pour permettre aux participants de contribuer à la démarche au travers d'une approche sensible et immersive.

## Objectifs et déroulé de la balade

### Objectifs :

#### > **Visite de terrain à pied ou à vélo pour (re)découvrir les potentiels itinéraires de la future liaison par une approche sensible et libérer la parole par le vécu**

Cette visite de site a permis d'entrer en immersion sur l'itinéraire ciblé avec les usagers du territoire. Elle fut l'occasion de recueillir les impressions et les témoignages de ces derniers sur les routes, les chemins et les sites traversés au travers d'une vision sensible et concrète (appel aux sens, à l'usage et au vécu) de ces lieux pour anticiper les projections en termes de mobilité et d'usages.

#### > **Explorer des aménagements hors périmètre dans la commune de Bouliac pour s'inspirer**

Les participants sont allés à la rencontre d'aménagements cyclable/piéton réalisés sur la commune de Bouliac pour les analyser et s'en inspirer dans le cadre du franchissement du coteau.

#### > **Recueillir la perception et les projections des usagers pour préfigurer l'itinéraire de la future liaison**

L'atelier balade urbaine a été une façon de questionner les habitants et usagers sur leur pratique du territoire et sur les usages actuels puis souhaités pour accompagner les propositions d'aménagement. Le croisement de plusieurs regards permettait de dégager des valeurs communes mais aussi des points de fragilité pour ensuite bâtir un projet cohérent et fédérateur.

#### > **Promouvoir les mobilités actives**

Les balades ont lieu à pied, en VTT (VAE) et en vélo de route (VAE). Le recours à ces trois modes de déplacement a permis aux usagers d'expérimenter des portions du futur itinéraire envisagé de différentes manières, notamment dans le cadre d'un itinéraire adapté aux déplacements liés au travail et aux usages quotidiens.

### Déroulé :

Les trois groupes (piétons, VTT et vélos de route) sont partis simultanément du centre de loisirs de Bouliac, suivant des itinéraires similaires, mais variant selon les vitesses de déplacement et les possibilités d'arrêt des différents modes de transport. Guidés par les membres de l'équipe-projet, les participants ont parcouru les différentes portions à vélo ou à pied, s'arrêtant à certains endroits pour prendre des notes sur leurs impressions liées au chemin parcouru. Tous les groupes se sont rejoints au point de départ à la fin de la balade, pour mettre en commun leurs impressions, par groupe dans un premier temps, puis devant l'ensemble de l'assemblée présente dans un second temps. Enfin, la commune de Bouliac a proposé aux participants un pot convivial.

## Structure du compte-rendu

Les réponses des participants par groupe (piétons, VTT et vélos de route) ont été synthétisées par portions d'itinéraire puis par thématiques. Ensuite, une analyse croisée entre les trois modes de déplacement a été réalisée selon trois entrées : confort et praticité, sécurité, continuité et lisibilité.

# Parcours piéton

---



# Parcours piétons



Le parcours piéton a débuté du Parc du Castel en haut de la côte de Bouliac. Le groupe est ensuite descendu par la côte de Bouliac pour rejoindre le chemin dit de la Jacotte qui longe la rocade (chemin aujourd'hui inaccessible au public car servant à l'entretien du bassin de pluie). La remontée du coteau s'est ensuite faite par le chemin de Crabot. Le groupe a finalement emprunté la route bleue, l'avenue de la Belle Étoile et une petite partie du chemin de Malus avant de rejoindre le point de d'arrivée.

## > Côte de Bouliac (portion 1)



### Analyse

- Un bon nombre de participants a indiqué se sentir en insécurité le long de la côte de Bouliac à cause des voitures qui roulent trop vite, qui mettent en danger les vélos et qui nécessitent une vigilance permanente. D'autres ont souligné l'étroitesse des trottoirs qui donne l'impression aux piétons d'être frôlés par les véhicules motorisés, en particulier en groupe. Certains d'entre eux ont trouvé que le trajet et le cadre étaient agréables, notamment grâce à la végétation et aux arbres qui le bordent.
- La majorité opterait soit pour la marche, soit pour la voiture sur cet itinéraire, des modes de déplacement jugés plus sûrs et adaptés que le vélo.
- Les connexions ont été perçues comme correctes, mais parfois les commentaires pointaient la difficulté à les traverser, ou encore leur manque de visibilité.
- La signalétique était correcte pour les uns, absente pour les autres. Les aménagements étaient perçus comme corrects, en très bon état (trottoirs refaits récemment), ou insécurisés.
- Pour le plus grand nombre, les ambiances traversées étaient agréables grâce à la végétation boisée et aux paysages sympathiques, mais l'accent a été mis sur leur caractère bruyant dû à la route.

## > Chemin de la Jacotte (portion 2)



### Analyse

- Tous les participants se sont sentis en sécurité sur le trajet, un certain nombre ont cependant nuancé leur réponse en mentionnant le problème des nuisances sonores et de la pollution liées à la rocade qui jouxte le chemin.
- Le mode de déplacement privilégié est la marche, suivi de près par le vélo.
- Si les connexions étaient bonnes ou absentes selon la plupart, une personne a mentionné la difficulté d'entrer sur le site en raison des commerces près du pont de Bouliac.
- Les membres du groupe se sont souvent bien sentis physiquement, mais ont tout de même pointé que le chemin était boueux et nécessitait d'être bien chaussé. En revanche, ils se sont souvent sentis oppressés par le bruit de la rocade.
- Sur ce tronçon, les piétons ont noté une absence de signalétique.
- Pour la plupart, les ambiances traversées étaient agréables et bucoliques, mais trop bruyantes à cause de la pollution sonore.

## > Chemin de Crabot (portion 3)



### Analyse

- À l'unanimité, le chemin de Crabot est perçu comme agréable et proche de la nature. Tous les répondants s'y sont sentis en sécurité. La quasi-totalité d'entre eux se verrait s'y déplacer à pied en raison du dénivelé important, ou à vélo (et plutôt en VTT). Quelques-uns ont aussi répondu qu'ils pourraient le franchir à cheval.
- Les connexions entre les lieux ont généralement été bien notées. Si certains ont remarqué que la signalétique était établie pour un chemin de promenade/un GR, plusieurs sont ceux qui ont noté une absence de signalétique.
- Les promeneurs se sont bien sentis physiquement et mentalement malgré la pente, sereins dans ce cadre naturel et ombragé.
- Les aménagements observés étaient propres à un chemin de promenade, naturel et bucolique, mais aussi boueux par endroit, faisant dire à un participant qu'il ne serait pas adapté pour un trajet quotidien à vélo pour aller travailler.
- Les ambiances ont été décrites comme apaisantes, arborées et emplies de végétation naturelle.

## > Route bleue (portion 4)



### Analyse

- Les marcheurs se sont sentis en sécurité sur cette portion de route très large. Pour certains néanmoins, elle était neutre et sans intérêt pour la promenade.
- Le vélo et la marche sont, à part égale, les 2 modes de déplacement les plus cités pour se déplacer sur ce trajet, en raison de la largeur de la chaussée et des trottoirs. Dans une moindre mesure, la voiture figure aussi dans la liste.
- En termes de connexions entre les lieux, plusieurs les ont trouvés bien conçus, certains ont noté qu'il y avait peu de différenciation de voirie et que les espaces étaient partagés entre les modes de déplacement. La signalétique est vue comme tantôt bien, tantôt invisible.
- Physiquement et moralement, les participants se sont bien sentis, soulignant la tranquillité du lieu, la largeur de la route et le sentiment de sécurité qui en émane.
- Les aménagements ont été décrits comme corrects et urbains. Un manque de lisibilité des trottoirs qui poussent les passants à marcher sur le trottoir est aussi évoqué. Les ambiances sont présentées comme urbaines ou semi-urbaines.

## > Chemin de Malus et Avenue de la Belle Étoile (portion 5)



### Analyse

- Un bon ressenti est ressorti des commentaires des promeneurs pour cette portion. Il est dépeint comme sécurisé, en particulier sur le Chemin de Malus. La végétation qui empiète sur les trottoirs pose cependant problème pour certains.
- Presque tous les participants seraient prêts à se déplacer à pied, et une grande partie d'entre eux à vélo.
- La voiture a aussi été mentionnée, mais en proportion moindre.
- Les connexions entre les arrêts ont été jugées bonnes, sécurisées et lisibles. La signalétique a aussi été bien notée, identifiée comme servant à séparer les voiries.
- En termes de confort d'usage, le ressenti physique et moral des participants a été positif : un trottoir plat, protégé, et au calme.
- Les aménagements sont considérés comme sécurisés (passages pour piétons, trottoirs), fonctionnels, propres et en bon état. Les ambiances sont quant à elles tout à la fois citadines et naturelles, apaisées et dynamiques.

## > Autres propositions - remarques générales

- Les participants ont listé un certain nombre de routes et de chemins à intégrer à l'itinéraire :
  - Il faudrait relier le futur itinéraire au chemin de Crabot et à la piste Lapébie des bords de Garonne.
  - Emprunter le chemin de Salles permettrait une ascension à vélo.
  - Il faudrait envisager de passer par le domaine de la Gendarmerie.
- Ils ont aussi évoqué des problèmes liés à la végétation et aux déchets :
  - La végétation empiète sur les trottoirs et cela engendre des problèmes de passage pour les piétons. Sur la côte de Bouliac, un platane en plein milieu du trottoir pose problème, il faut veiller à le préserver tout en garantissant le passage. Le long de la route bleue, les haies des riverains débordent sur les trottoirs.
  - Beaucoup de déchets ont jalonné cette promenade mais il n'y avait pas de poubelles pour les collecter.
- De nouvelles connexions et de nouveaux aménagements ont aussi été proposés :
  - Sur la portion du chemin de la Jacotte, il faudrait prévoir une connexion avec la Burthe et imaginer des aménagements de type parcours de santé. Il faudrait créer un passage vélos-piétons au-dessus de la voie rapide.
  - Il faut étudier la possibilité de reprendre une parcelle du quartier Bêteille le long de la côte de Bouliac pour un aménagement en site propre (pour vélos, piétons). L'Etat doit favoriser cet aménagement.
- De nouvelles connexions multimodales ont aussi été mentionnées :
  - Une navette-bus avec la possibilité de mettre des vélos dedans, qui permettrait notamment de faire l'aller-retour jusqu'à Auchan
  - Un bateau-bus qui relierait Bouliac à Bordeaux avec la possibilité de mettre son vélo à l'intérieur
  - Une navette de type petit train entre Vettier et l'arène ou Auchan avec la possibilité de mettre un vélo ou un vélo cargo
- L'augmentation de la signalétique est un autre élément plusieurs fois demandé. Plus particulièrement, du fait du cadre exceptionnel, il serait intéressant de développer une signalétique culturelle et éducative : histoire des lieux, pratiques civiques, sensibilisation sur les déchets et la biodiversité.
- D'autres idées visant une réduction des déplacements en voiture ont été proposées :
  - Limiter les voitures dans la côte de Bouliac bientôt Zone à Faibles Émissions pour répondre aux problématiques environnementales.
  - Proposer plus de commerces et de services pour éviter d'aller dans les commerces de Bordeaux.

# Synthèse pour le parcours piétons

**En 1 mot ?** Instructive, variée, insécurité

**La plus grande joie ?** Le Chemin de la Jacotte, éloigné des voitures (mais attention à la sécurité car chemin excentré)

**La plus grande déception ?** Descente de la côte de Bouliac (tout le monde roule vite, cohabitation des mobilités, dangereuse pour les piétons et surtout les vélos) ; il n'y a pas de solutions simples

**La plus grande surprise ?** Le Chemin de Crabot, le Chemin de la Jacotte (découverte du petit ruisseau et de la petite cascade)

## > Confort et praticité

Le chemin de Crabot est la portion de l'itinéraire qui offre le plus de confort aux piétons, car il est **intégré dans un espace naturel** et qu'il est **préservé des nuisances liées aux infrastructures et véhicules motorisés** (cadre agréable et proximité à la nature). Ceci n'est pas autant le cas du chemin de la Jacotte, qui, jugé également plaisant et bucolique, peut opprimer les promeneurs à cause des **bruits de voitures provenant de la rocade** et de la **pollution** qui s'en dégage. De plus, ces deux chemins sont **boueux**, ce qui les rend moins praticables, notamment pour des déplacements liés au travail. La route bleue et le chemin de Malus/avenue de la Belle Étoile comportent quant à eux des **trottoirs confortables, très larges et sécurisés**. La côte de Bouliac présente également des trottoirs en bon état, mais ces derniers sont **trop étroits** et rendent le trajet moins tranquille et pratique pour les piétons, qui en raison de la vitesse, de la proximité et des nuisances sonores provoquées par les voitures, ne sont pas à l'aise. Cette côte est aussi associée à une ambiance boisée et végétale. La **végétation qui empiète sur les trottoirs** peut cependant poser problème, comme le platane au bord de la côte de Bouliac ou encore les morceaux de haies qui jonchent certaines parties de trottoirs sur le chemin de Malus. Malgré sa praticité, la route bleue peut être aussi perçue comme étant **sans intérêt pour la balade**.

## > Sécurité

La **côte de Bouliac est moins sécurisée pour les vélos** que les autres portions d'itinéraires d'après le groupe de piétons. Pour être en sécurité, il vaut mieux se déplacer à pied ou à voiture. Les piétons sont eux-mêmes **menacés par les véhicules motorisés**, qui nuisent à leur trajet en raison de leur vitesse et de leur proximité due à l'étroitesse des trottoirs. Au contraire, les **chemins de Crabot et de la Jacotte procurent un sentiment de sécurité aux piétons**, non perturbés par la proximité directe avec les voitures. Il en va de même pour la route bleue, du fait de la largeur de ses trottoirs et de sa tranquillité, et pour la portion du chemin de Malus et de l'avenue de la Belle Étoile qui présentent aussi de larges trottoirs et des sites propres pour les vélos.

## > Lisibilité et continuité

La signalétique est souvent considérée comme **absente** des itinéraires traversés, notamment le long du chemin de la Jacotte, qui n'est pas aménagé pour le moment. Cela explique pourquoi un parcours signalétique culturel et éducatif fait partie des propositions. Quand elle est visible, la signalétique est associée à des **parcours spécifiques** comme le GR (chemin de Crabot) ou à une **cohabitation des modes de transport** (séparation de voiries sur le chemin de Crabot/l'avenue de la Belle Étoile et voie partagée et non délimitée sur la route bleue). Les continuités entre les portions sont **correctes sauf sur la route bleue**, en raison de ce manque de séparation des modes de transport sur la voie. Plusieurs propositions de participants vont dans le sens d'une **amélioration des continuités d'itinéraire** pour les piétons et cyclistes tel qu'une **connexion cyclo-piétonne** entre la Jacotte et le domaine de la Burthe, ou encore des **bus-navettes** entre le haut et le bas Bouliac permettant d'accueillir des vélos et des **bateaux-navettes** entre les deux rives de la Garonne.

# Parcours VTT

---



# Parcours VTT



Le parcours piéton a débuté du Parc du Castel en haut de la côte de Bouliac. Le groupe est ensuite descendu par la côte de Bouliac pour rejoindre le chemin dit de la Jacotte qui longe la rocade (chemin aujourd'hui inaccessible au public car servant à l'entretien du bassin de pluie). La remontée du coteau s'est ensuite faite par le chemin de Crabot. Le groupe rejoint l'avenue de la Belle Étoile par le chemin de la Patte puis l'a quitté pour rejoindre le chemin de Brousse. Enfin, le groupe a emprunté le chemin de Montjuan pour retrouver la rue du Stade, la côte du Piquet puis l'entrée du chemin de Malus, avant de retrouver le point d'arrivée.

## > Côte de Bouliac (portion 1)



### Analyse

- La côte de Bouliac est jugée stressante par la majorité des utilisateurs de VTT. Plusieurs raisons en sont la cause : le dénivelé important qui induit de la vitesse, le manque de visibilité et la proximité avec les voitures.
- Outre la signalétique (pictogramme vélo, panneaux de limitation de vitesse) qui n'est pas beaucoup remarquée dans le paysage, la voie ne propose pas d'aménagements cyclables dédiés ni d'éléments contraignant la vitesse.
- L'arrivée sur le rond-point du Chronodrive ajoute une complexité sur cette portion. En défaut ? Le manque de visibilité et les aménagements qui rendent dangereuse l'insertion des vélos.
- Pour les participants, les véhicules à moteur (voitures, VAE, etc.) sont les plus pertinents pour utiliser cette portion, au regard du dénivelé.

## > Chemin de la Jacotte (portion 2)



### Analyse

- Le trajet sur le chemin de la Jacotte est apprécié par les participants en VTT. Tous les participants se sont sentis en sécurité, notamment car le sentier se situe à l'écart des voitures, et se verraient emprunter ce chemin en vélo - électrique ou non. En revanche, la boue présente sur le parcours est tout de même source de concentration et les aménagements peuvent ainsi être jugés "compliqués". Au sortir de la côte de Bouliac (portion 1), l'absence de dénivelé du chemin de la Jacotte est aussi appréciée.
- Concernant les ambiances traversées, la pollution sonore engendrée par la rocade est largement notée mais n'empêche pas de profiter du cadre boisé.

## > Chemin de Crabot (portion 3)



### Analyse

- Le chemin de Crabot offre un cadre sécurisant aux usagers en VTT et bucolique "sous le bois et avec les petits oiseaux" qui place les participants dans un état d'apaisement. Cet état est perturbé par le dénivelé qu'offre le chemin ; l'expérience de la montée fait des vélos avec assistance électrique le mode de déplacement plébiscité à l'unanimité pour cette portion.
- Si l'aménagement est un peu boueux, il est jugé de qualité grâce au passage du GR sur cette portion et offrant un cadre très agréable dans les sous-bois. Le passage du GR peut poser la question du conflit d'usage entre piétons et vélos.

## > Croisement Chemin de Malus et Avenue de la Belle Étoile (portion 3')



### Analyse

- Ce carrefour est majoritairement jugé complexe voire dangereux. Il requiert des cyclistes d'être attentifs à ce croisement pour analyser la situation et la traversée. Il ne s'agit pas d'un passage fluide ce qui, dans un déplacement en vélo, représente un point noir car interrompt la vitesse.
- Les ambiances sont ici plus urbaines qu'auparavant et ne donnent pas lieu à des remarques particulières.
- Le chemin de la Patte, emprunté par le groupe, n'a pas fait l'objet de remarques particulières.

## > Avenue de la Belle Étoile (portion 4)



### Analyse

- Le passage sur l'avenue de la Belle Étoile - décomposé entre bande cyclable en site propre et voie verte large partagée entre tous les modes actifs - s'est bien fait. Les participants se sont sentis "bien", "tranquille[s]" et globalement en sécurité.
- Ce passage souligne en revanche la cohabitation entre les vélos et les piétons qui nécessite une vigilance accrue et risque de générer du conflit. L'aménagement du chemin de Malus est cité en exemple à reproduire (piste en site propre séparés de la chaussée et des trottoirs).
- Par ailleurs, la signalétique est parfois jugée insuffisante et donc les connexions mal indiquées alors qu'il s'agit d'un axe important de la commune de Bouliac.

## > Chemin de Brousse (portion 5)



### Analyse

- Si le manque de signalétique est souligné par l'ensemble des participants, cela ne semble pas perturber le sentiment de sécurité des cyclistes. Au contraire, cela pourrait peut-être contribuer à rendre l'environnement très agréable. Cela s'explique sans doute par la circulation automobile qui est très limitée et donc des situations de cohabitation qui sont rares entre ces deux modes (et encore davantage avec les piétons puisqu'il n'y a pas de trottoirs). Un participant souligne d'ailleurs que la "zone 30 n'est certainement pas respectée en descente", appréhendant ainsi la cohabitation.
- Les ambiances de cette portion sont appréciées et le "quartier est très bien entretenu". L'absence d'aménagement n'est pas spécialement reproché bien que les bas-côtés soient jugés "glissants".

## > Chemin de Montjuan (portion 6)



### Analyse

- À l'instar du chemin de Crabot, on retrouve sur cette portion de Montjuan l'intérêt fort pour le cadre paysager grâce à la végétation abondante et le point de vue qu'offre cet endroit. Les ambiances sont jugées "calmes et agréables".
- En revanche, le dénivelé est ici vécu comme un critère d'insécurité très important et une épreuve dans le déplacement : "le trajet était très éprouvant à cause du dénivelé pour descendre de Brousse et remonter sur Montjuan". L'assistance électrique est un moyen de contourner cette difficulté mais elle n'empêche pas le sentiment de stress engendré par la vitesse en descente.
- Les modes de déplacement privilégiés sont le vélo à assistance électrique et la marche.

## > Traversée du centre-bourg (portion 7)



### Analyse

- Cette portion est jugée particulièrement dangereuse pour les vélos, surtout entre la côte du Piquet et les abords du stade : "beaucoup de trafic automobile", le "manque de piste cyclable" et "de signalétique pour les vélos" entraînent une cohabitation difficile et peu sécurisante pour les cyclistes, au point de considérer l'abandon de ce mode de déplacement.
- La partie bourg (c'est-à-dire au niveau de l'église et de la mairie) n'est pas vécue de la même façon. La visibilité y est meilleure et le point de vue qu'offre la place Chevelaure sur la métropole bordelaise est fortement apprécié, offrant un cadre agréable. En revanche, le manque d'aménagement ou de petits équipements vélos est souligné : "il n'y a pas de trottoirs, c'est compliqué pour les piétons" ou "il manque d'arceaux vélos".
- Ici, le dénivelé n'est pas un sujet et les cyclistes se sont donc bien sentis dans leur exercice.

## > Autres propositions - remarques générales

- Il faudrait prévoir sur certains axes des aménagements pour vélo, tout en laissant des axes verts pour les VTT.
- Le cadre est agréable, tranquille et la végétation abondante. Les habitations sont régulières et agréables. Le site est magnifique pour accueillir des pistes cyclables mais il faut prévoir des panneaux indiquant le pourcentage de pente au bord des montées difficiles.

## Synthèse pour le parcours VTT

**En 1 mot ?** Si VAE, visite agréable et charmante. Sinon, dur (152m de dénivelé positif sur 8km)

**La plus grande joie ?** L'aspect bucolique des chemins

**La plus grande déception ?** La fin du parcours qui était dangereuse

**La plus grande surprise ?** La découverte du chemin de la Jacotte et la connexion avec le chemin de Crabot

### > Confort et praticité

**Le cadre paysager ou périurbain champêtre** (ex. chemin de Brousse) est très apprécié. Les arbres et les boisements sont des éléments importants pour le cadre agréable qui placent les usagers dans un bon état, bien qu'ils s'accompagnent souvent d'un **dénivelé important** car situé précisément sur le coteau. Ce dernier est d'ailleurs très contraignant sans assistance électrique ; il demande un effort important pour les cyclistes, certainement compliqué à reproduire quotidiennement.

La **question des revêtements** est abordée, essentiellement sur les chemins en sous-bois, à travers le sujet de la boue qui complexifie le trajet (fait glisser, ajoute une force supplémentaire, salit, etc.). Aucune préconisation n'est cependant évoquée par les participants.

Des **aménagements légers** (les bas-côtés du chemin de Brousse par exemple) ainsi que de **petits équipements comme des arceaux vélos** aux endroits stratégiques (place Chevelaure par exemple), rendraient le parcours plus pratique.

### > Sécurité

Le **dénivelé** est une réelle source de stress en descente : il est jugé dangereux par endroit (là où il y a de la boue mais pas seulement), demande une attention forte et affecte l'expérience de l'utilisateur.

**La cohabitation avec les autres modes et particulièrement les voitures** (côte de Bouliac, avenue de la Belle Étoile et débouché de la côte du Piquet) est problématique en termes de sécurité. Cela est lié à la fois au **manque de visibilité** (appréhension du danger mais aussi vitesse inappropriée engendrant des situations à risque), à la **proximité physique** et aussi au fait que **la place du cycliste n'est pas suffisamment marquée et signalée** (par de la peinture ou des aménagements dédiés).

Globalement, le sentiment de sécurité est présent lorsque les cyclistes ne cohabitent avec aucun autre mode et particulièrement avec les voitures. L'exemple du chemin de Malus est cité comme un aménagement inspirant.

### > Lisibilité et continuité

La **signalétique** n'est pas particulièrement jugée là où les utilisateurs ne sont pas dans une situation d'attention ou dans un sentiment de danger. En revanche, **son absence est soulignée en cas de croisements compliqués**.

Par ailleurs, les **carrefours peuvent être dangereux pour les vélos à cause d'aménagements pensés pour la voiture** et rendant complexe la présence du vélo. Deux points noirs ressortent : le rond-point du Chronodrive et le carrefour Malus/Belle Étoile (là où la signalétique fait également défaut).

TRESSES  
FARGUES

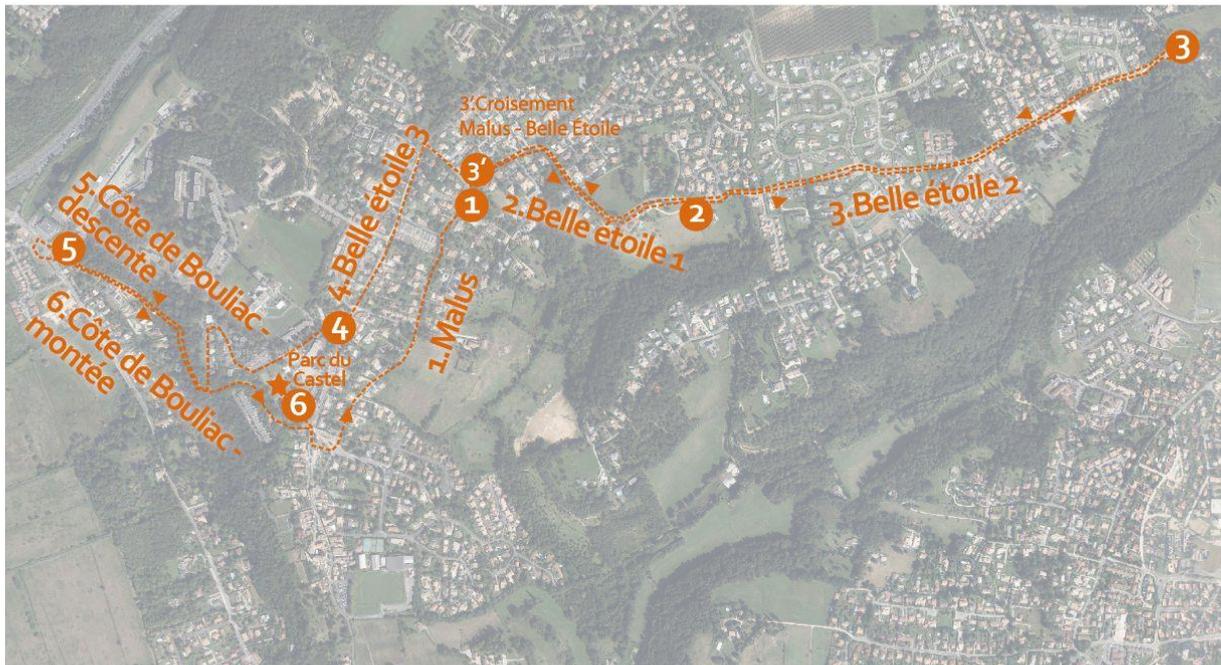
CARIGNAN  
BRANNE

# Parcours vélo de route

---



# Parcours vélo de route



Le groupe a rejoint l'Avenue de la Belle par le chemin de Malus depuis le parc du Castel, l'empruntant en aller-retour sur toute sa longueur. Suite à cela, le groupe a descendu puis remonté la côte de Bouliac pour l'expérimenter dans les deux sens, en réalisant un demi-tour au rond-point du Chronodrive.

## > Chemin de Malus (portion 1)



### Analyse

- Le chemin de Malus est très apprécié des usagers vélos et d'ailleurs parfois cité en référence d'aménagement cyclable : *"probablement l'axe le plus sécurisant de Bouliac"*.
- Les participants félicitent *"les bonnes conditions sur ce trajet"* et *"la piste bidirectionnelle bien matérialisée"* qui crée les conditions d'un trajet sécurisé et serein car à l'écart des voitures, par ailleurs peu présentes. Cet aménagement permet aussi d'aller à une allure confortable en vélo. Seuls les branchages des arbres sont parfois cités puisqu'ils gênent la circulation. Cependant, ils contribuent également aux ambiances *"naturelles, agréables, calmes"* voire *"bucoliques"* de cette portion.
- Tous les participants se déplaceraient en vélo, ou à pied, sur cet itinéraire ; le VAE simplifie la montée de la petite côte qui n'est pourtant pas spécialement signifiée.
- En revanche, les connexions avec la place Vettiner et le haut de la Côte de Bouliac sont critiquées car le vélo n'y est pas suffisamment représenté dans les aménagements.

## > Avenue de la Belle Étoile 1 (portion 2)



### Analyse

- La perception de cette portion de l'avenue de la Belle Étoile est mitigée ; même si la bande cyclable est matérialisée, *"la cohabitation avec les voitures n'est pas simple"*. Le comportement dangereux des voitures malgré le manque de visibilité ne permet pas de sentir pleinement en sécurité. De plus, la bande cyclable est jugée trop étroite. *"Des plots pourraient être ajoutés pour protéger la piste"* des voitures qui *"frôlent les vélos"*. Les cyclistes sont *"vigilants"* et *"concentrés"* sur cette portion. Ces éléments n'empêchent pas les participants de vouloir se déplacer en vélo ou à pied sur cet itinéraire, bien que ce soit plutôt un *"axe prévu pour les voitures"*. La signalétique cyclable est jugée bonne et suffisante, particulièrement depuis que la bande cyclable a été repeinte contrairement aux aménagements sommaires et pas assez entretenus.

## > Avenue de la Belle Étoile 2 (portion 3)



### Analyse

- Cette deuxième portion de l'avenue de la Belle Étoile est "plus sécurisée que la portion 1" et donc plus agréable. Les participants sont globalement (très) à l'aise sur ce trajet, qu'ils envisagent de faire en famille avec des enfants, contrairement à la portion précédente. La largeur de la piste et son isolement des voitures en sont les principales raisons. Tous les participants envisagent de s'y déplacer en vélo, d'autant que le dénivelé y est quasiment nul.
- Le giratoire au niveau du chemin de Brousse est une connexion difficile car il s'agit de réaliser un décroché sur la route, sans visibilité. Aussi, certains accès riverains sont un peu hauts.
- La signalétique est bonne mais moins lisible que sur les autres tronçons et ne permet pas forcément de distinguer quelle est la voie piétonne et celle cyclable. Les ambiances résidentielles traversées sont plutôt appréciées.

## > Croisement Chemin de Malus et Avenue de la Belle Étoile (portion 3')



### Analyse

- Ce croisement est jugé dangereux avec "zéro visibilité". Ils ne donnent pas envie de traverser car les conditions sont critiques : dans le virage, sans visibilité et en côte pour le démarrage des vélos qui doivent laisser la priorité aux voitures. Il crée des sentiments de stress, d'insécurité ou d'anxiété pour les participants.
- C'est pourtant un croisement stratégique puisqu'il permet notamment de rejoindre les équipements sportifs, ce qui explique sans doute pourquoi les participants continueraient de le prendre en vélo. En revanche, l'avenue de la Belle Étoile représente parfois un itinéraire bis pour les vélos qui ne souhaitent pas s'engager dans ce carrefour difficile.

## > Avenue de la Belle Étoile 3 (portion 4)



### Analyse

Cette dernière partie de l'avenue de la Belle Étoile est plutôt bien vécue là où la voie verte est encore là car elle est confortable et à l'écart des voitures. En revanche, le passage du trottoir vers la route n'est pas "lisible" ou "intuitif" notamment parce que la signalétique n'est pas claire ou "inexistante". Certains participants se sont d'ailleurs retrouvés sur le trottoir faute d'indications claires. Il crée une discontinuité dans le parcours car la fin de l'avenue ne dispose plus d'aménagements cyclables dédiés (voie partagée avec les voitures) ; cette situation et cette rupture de continuité cyclable n'est pas complètement sécurisante, particulièrement en semaine quand il y a plus de trafic. D'ailleurs, les participants sont plus mitigés sur l'utilisation du vélo sur cette portion "plutôt dédiée aux voitures".

Le croisement avec la place Vettiner et l'entrée de l'école est aussi un point noir du parcours puisqu'aucun aménagement cyclable n'y est présent.

Les ambiances sont tant jugées agréables, que neutres dans cet "espace routier et de centre-bourg".

## > Côte de Bouliac en descente (portion 5)



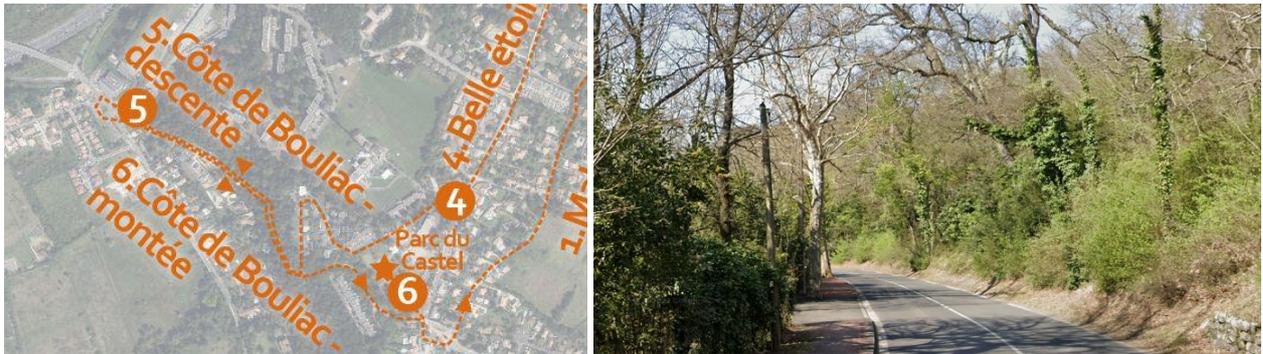
### Analyse

Malgré une ambiance "champêtre" et "calme", la descente de la Côte de Bouliac est globalement jugée insécurisante et dangereuse, les cyclistes s'y trouvant "très en insécurité", "trop vulnérable", "sur les freins" ou "anxieux car pas de visibilité et les voitures et bus sont trop proches". Cette voie ne semble pas adaptée aux vélos entre la vitesse engendrée par la descente et la cohabitation avec les voitures qui ont des comportements dangereux.

Les aménagements de cette voie ne contribuent pas à la rendre plus accueillante pour les vélos : à part les pictogrammes au sol, la présence du vélo n'est pas du tout indiquée. Par ailleurs, les bas-côtés ne sont pas entretenus (branchages, gravillons, etc.) et donc hostiles pour les vélos et l'éclairage insuffisant la nuit.

Quelques participants empruntent ou emprunteraient cette côte en vélo quotidiennement, bien qu'elle ne soit pas du tout adaptée. C'est pourquoi il "faudrait une piste séparée de la route".

## > Côte de Bouliac en montée (portion 6)



### Analyse

À l'instar que pour la descente, la montée de la côte de Bouliac n'est pas très agréable pour les cyclistes. Pour les mêmes raisons que dans la descente, si ce n'est que la vitesse est remplacée par la lenteur de la montée qui crée en plus un décalage avec la vitesse des voitures impatientes, les cyclistes se sentent "concentré[s] sur les voitures", en insécurité voire "très mal à l'aise".

L'assistance électrique est ici largement remerciée pour franchir le dénivelé mais ne suffit pas à se sentir en sécurité et serein dans cette portion. Pour les participants, cette côte est définitivement "mal aménagée pour les vélos" ; il faudrait "élargir le trottoirs et l'aménager avec une piste cyclable partagée pour la montée, ou faire un flocage plus important au sol".

## > Autres propositions - remarques générales

- Les bords de route ne sont pas toujours en bon état.
- C'est dangereux quand la piste traverse la route ou encore au niveau des gros carrefours.
- J'habite Chemin de la Matte : il n'y a pas de problèmes pour venir à Bouliac à pieds mais en vélo, soit il faut passer par la côte du Piquet (raide et pas large) soit par la côte de Bouliac et le bord de la route de Latresne n'est pas aménagé !
- Il faut prendre en compte que le parcours est réalisé un samedi matin. Ce ne sont pas les conditions réelles de circulation. Par ailleurs, le problème à prendre en compte urgemment est de pouvoir rejoindre la piste qui longe la Garonne. La route de la Gabarre ou la route qui va du rond-point du McDo vers Floirac est un danger de toute instant. Il est important de l'aménager avant un grave accident.
- Attention à la rue de la Gabarre très dangereuse et très anxiogène. Impossible de laisser des enfants en vélo sur cette route.
- Le chemin de Cantin à limiter à 20-30 km/h et permettre aux cyclistes de l'emprunter en contre-sens (voire à réserver aux riverains pour la voiture ?)
- Aménager des bandes cyclables sur l'avenue du Coteau et limiter la vitesse à 30 km/h
- Aménager la rue de la Gabarre en une piste cyclable pour rejoindre les quais
- Pas de connexions cyclables avec Carignan et Tresses à l'heure actuelle \*2
- Aménager la voie Eymet jusqu'à la rue de la Gabarre
- Aménager le pont Mitterrand pour les cyclistes et aménagement des accès notamment via la plaine
- Aménagements cyclistes à prévoir vers Latresne sur la voie Eymet car la piste est aujourd'hui impraticable en cas d'humidité

- Je trouve regrettable que la rue de la Gabarre ne fasse pas partie de l'itinéraire. Cette route est empruntée par les bouliacais travaillant à Bordeaux et elle est extrêmement dangereuse. Par ailleurs, la côte de Bouliac est très dangereuse aux heures de pointe. Les voitures y roulent très vite. Une piste cyclable sécurisée doit être pensée sur la côte de Bouliac et la rue de la Gabarre.
- Il faut aussi regarder les connexions avec l'école et les lieux de sport pour les enfants à vélo. La côte de Bouliac et le virage Belle Étoile/Malus me semblent les 2 points réellement à travailler pour la sécurité de tous (passage par le lotissement du dragon ou le long du commissariat ?)
- Bravo pour cette association des habitants aux choix de la maîtrise d'ouvrage ! Des efforts sont à faire tant sur la côte de Bouliac que sur les liaisons avec les autres communes : Carignan, Tresses et Floirac.
- La liaison entre le bas Bouliac et la piste le long de la Garonne via la rue de la Gabarre est extrêmement dangereuse (pas d'éclairage, voitures qui roulent vite, camions, zéro aménagement)
- Je fais le trajet Bouliac/Bordeaux tous les jours. Globalement c'est tout à fait faisable (25 minutes). Mais les questions de sécurité sur la côte de Bouliac et avenue de la Gabarre sont essentielles à traiter car en l'état, des accidents sont inévitables.

# Synthèse pour le parcours vélo de route

**En 1 mot ?** Encourageant, envie d'en savoir plus

**La plus grande joie ?** Le cadre paysager, agréable de pouvoir échanger entre cyclistes, intéressant de croiser d'autres usagers et cyclistes

**La plus grande déception ?** Discontinuités avec les autres communes, la Côte de Bouliac bien sûr, traitement rue de la Gabarre et la continuité avec Bordeaux

**La plus grande surprise ?** Qualité de la voie verte sur la Belle Étoile, route de Latresnes

## > Confort et praticité

Le confort sur ce parcours est jugé par le prisme de **deux portions quasiment exemplaires pour les participants à savoir le chemin de Malus et la partie de l'avenue de la Belle Étoile aménagée en voie verte**. Ces portions sont toutes deux en site propre garantissant une allure convenable aux vélos et une mise en sécurité vis-à-vis des voitures, camions et bus.

Même si le parcours ne présentait pas trop de dénivelé (sauf sur la côte de Bouliac), la majorité des participants ont circulé en **vélo à assistance électrique** ce qui fait que ce mode de déplacement est plutôt plébiscité pour les déplacements futurs (sur l'ensemble de l'itinéraire).

**L'entretien des voies** (végétation privée qui déborde sur la voie publique, gravillons aux sols ou feuilles non ramassées qui créent des risques de glissade, etc.) permettrait de gagner en confort.

## > Sécurité

**Plusieurs types d'aménagements cyclables** ont été empruntés sur ce parcours : la voie partagée avec les voitures matérialisée par un pictogramme au sol, la bande cyclable peinte à niveau de chaussé, la piste en site propre, la voie verte partagée avec les piétons. Globalement, **la piste cyclable n'est pas idéale mais nettement plus appréciée que le pictogramme au sol** qui est largement insuffisant pour créer un sentiment de sécurité. Bien entendu, la piste en site propre ou la voie verte représentent les meilleurs aménagements en termes de sécurité.

**Des points noirs** sont soulevés par les cyclistes aujourd'hui au regard de la sécurité des usagers : le croisement dangereux entre Belle Étoile et Malus, la place Vettiner et le carrefour d'accès aux écoles, la partie de l'avenue de la Belle Étoile non aménagée pour les vélos et la Côte de Bouliac.

Cependant, même si la **côte de Bouliac** est dangereuse actuellement, les cyclistes l'empruntent ou l'emprunteraient en vélo car il s'agit d'une connexion directe à la métropole. À ce titre, il y a un **enjeu fort de sécurisation de cet itinéraire** avec plusieurs propositions des participants : aménager une piste cyclable partagée avec les piétons pour la montée, des aménagements ralentissant la voiture, une signalétique permettant de marquer davantage la présence du vélo, etc.

## > Lisibilité et continuité

La rupture de continuité présente sur l'avenue de la Belle Étoile entre l'aménagement en site propre et le retour en voie partagée avec les voitures est très insécurisante, particulièrement parce que la signalétique n'est pas claire. Cette portion est jugée contre-intuitive et donc dangereuse pour les vélos qui se trouvent à cohabiter avec les voitures aux comportements dangereux car habituées à être seules sur la voie, ou sur le trottoir.

Concernant la **lisibilité**, les participants regrettent l'absence ou le manque de signalétique permettant d'indiquer aux autres usagers la présence de cyclistes sur les portions où voitures et vélos cohabitent. Cela peut être amélioré par du marquage au sol plus conséquent, un meilleur éclairage, l'aménagement de voie en site propre, des panneaux, etc.

Sur la **continuité des itinéraires**, les participants évoquent des **connexions stratégiques à ne pas oublier pour garantir l'efficacité du futur aménagement**. Plusieurs souhaiteraient pouvoir rejoindre les quais en vélo par exemple. Bien qu'hors périmètre, la rue de la Gabarre est citée à de nombreuses reprises pour être aménagée en priorité. Enfin, la continuité avec les communes de Tresses et Carignan est également attendue.

# Synthèse globale

---

# Synthèse globale

## > Confort et praticité

Une différence s'observe entre la pratique des routes et chemins par les piétons et les cyclistes. Les premiers les utilisent pour la **balade** et se concentrent davantage sur le cadre paysager agréable qu'ils offrent (ombrage, fraîcheur et esthétique), en particulier celui de la Jacotte et du Chemin de Malus. Les seconds voient à travers ce parcours un **itinéraire à usage fonctionnel et quotidien**. La plupart des cyclistes estiment qu'un parcours en vélo classique est physiquement difficile, et envisagent de suivre cet itinéraire en vélo à assistance électrique, comme effectué pendant la balade. Aussi, des chemins de la Jacotte et de Crabot émanent des **ambiances boisées appréciées**, mais ce sont des chemins boueux inadaptés à la pratique quotidienne du vélo pour aller au travail. Il faudrait travailler sur les **revêtements des sols** tout en préservant leur **caractère naturel**.

Le Chemin de Malus et l'avenue de la Belle Étoile (sur sa partie en voie verte) sont bien appréciés par les piétons et les cyclistes car ce sont des **aménagements de qualité** qui assurent la sécurité et le confort des vélos en raison de la mise à distance vis-à-vis des voitures et de la signalétique dédiée aux vélos.

Pour améliorer la praticité de l'usage du vélo, des **aménagements légers** dédiés sont attendus. Si des **arceaux vélos** sont installés à quelques emplacements où il y a de l'activité dans le centre-ville, il est important de mettre en place des équipements pour les vélos à tous les endroits où il y a des activités à faire (comme sur la place Chevelaure). L'aménagement des **bas-côtés** sur les bords du Chemin de Brousse est aussi proposé.

Que ce soit pour les piétons ou les cyclistes, l'**entretien des voies** (végétation privée qui déborde sur la voie publique, etc) garantirait davantage de confort.

## > Sécurité

La **côte de Bouliac est la portion jugée la moins sécurisée** pour les cyclistes comme pour les piétons. Pourtant, si les premiers préfèrent l'éviter, les seconds sont parfois obligés de l'emprunter pour franchir le coteau. C'est pourquoi il est nécessaire de sécuriser la voie en aménageant une piste cyclable partagée avec les piétons pour la montée par exemple, en installant des aménagements ou des panneaux de limitation de vitesse ralentissant la voiture, ou encore une signalétique ou des revêtements mettant en avant la priorité des cyclistes sur les voitures et les sécurisant. En effet, s'il n'est pas possible de l'aménager en site propre pour les vélos pour des raisons d'emprise au sol, **il est important de traiter la cohabitation entre les modes de déplacement pour que les vélos trouvent leur place**.

La **problématique de la cohabitation difficile des vélos avec les voitures** se retrouve aussi à l'emplacement de certains **carrefours bouliacais** : les carrefours entre le Chemin de Malus et l'Avenue de la Belle Étoile ; entre la place Vettiner et l'entrée de l'école en haut de la côte de Bouliac ; entre le chemin de Brousse et le croisement vers le stade (en haut de la côte du Piquet) et à proximité du Chronodrive. Ces points noirs requièrent des aménagements et une signalétique dédiée aux vélos.

### > **Lisibilité et continuité**

La **signalétique propre aux vélos manque** sur les portions traversées. Des solutions pourraient être mises en place (marquage au sol plus conséquent, meilleur éclairage, aménagement de voies en site propre, panneaux, etc).

Les **ruptures de continuité le long de l'avenue de la Belle Étoile**, sur laquelle une portion seulement de la route est en site propre pour les vélos, posent problème. À cet endroit, il vaut mieux être en continu sur la route que de l'être seulement sur certaines portions, car dans le cas contraire, les voitures ne sont pas habituées et sont donc plus dangereuses. Il faudrait assurer une continuité de l'itinéraire cyclable le long de l'avenue.

Des **connexions avec les quais de la Garonne** sont souvent demandées, notamment par la rue de la Gabarre pour les cyclistes. Un aménagement pour les piétons et les cyclistes entre le Chemin de la Jacotte et le domaine de la Burthe est attendu, de même que des connexions avec les communes de Tresses et de Carignan. Pour palier aux problématiques rencontrées par les vélos pour franchir la côte de Bouliac, les piétons ont proposé de mettre en place des **bus-navettes** avec possibilité de ranger des vélos pour relier le haut et le bas Bouliac. Pour faciliter le passage des vélos jusqu'à Bordeaux, un bateau-navette avec parking à vélo pour traverser la Garonne est également proposé.

# Annexe

---



# Émargements

GROUPE Piétons	
Thierry	FERNANDEZ
Maria Helena	VILARINO
Cathy	CAILLOU
P.	DESCHAMPS
Guillaume	LAVERGNE
Philippe	SANCHEZ
Alice	SCARWELL
Josette	BENOIT
Nathanaëlle	LETETU
Dominique	LEMER
Guy-Vincent	THERON
Sandy	LALaurIE
Chantal	BELLET
Jean-Mary	LEJEUNE
Francine	BUREAU
Marie Paule	MAILLOT

<b>GROUPE VTT</b>	
Jean-Pierre	FIORUCCI
Christophe	PELTIER
Jean-Philippe	CHAILLON
Abdalah	HAFID
Pascale	VERRIE
<b>GROUPE Vélo de route</b>	
Jessica	ROBERT
Nancy	PASCAL
Benjamin	LEORNARD
Béatrice	DEPLANNE
Béatrice	ASO
Élodie	MICHEL
Guy	BARDE
Mélanie	LECOSSIER
Géraldine	CARTIER
Vélocité	

# Documents transmis par l'association AACB

**A.A.C.B. SUPPLEMENT AU TRACT DU MARAIS SEPTEMBRE 2020**

**PROPOSITION D'UN PROJET VERT POUR BOULIAC**

**RELIER LE SENTIER DU MARAIS A L'AVENUE DE LA BELLE ETOILE**

Cette voie verte ouverte depuis 2018 permet aux promeneurs, sportifs, amateurs de vélos VTC ou VTT de traverser la Plaine de Bouliac en toute sécurité. La prolonger le long de la Jacotte, emprunter le sentier actuellement aménagé entre la rocade et la Gendarmerie pour accéder au sentier de Crabot et arriver Avenue de la Belle Etoile en toute sécurité ; c'est un projet connu de la Municipalité de Bouliac qu'il conviendrait de réaliser.

Ce projet doit venir renforcer la toile des chemins qui existe sur Bouliac avec celui de La Métropole de Bordeaux.

Ci-dessous, quelques photos qui témoignent pour peu d'investissement l'intérêt d'une telle réalisation verte et respectueuse de notre environnement.



Entrée du cheminement entre la  
voie rapide et la Gendarmerie  
800 m environ à aménager



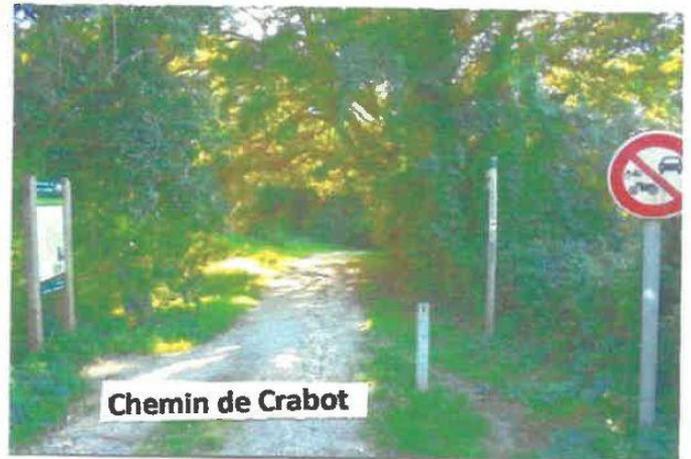
Sentier entre la Gendarmerie  
et la voie rapide



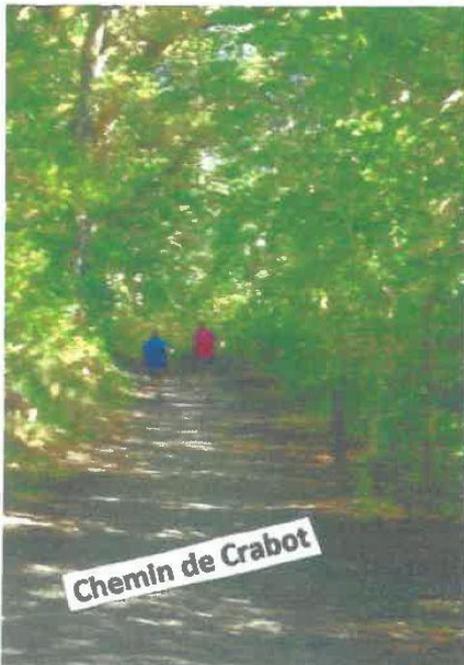
Secteur haut du sentier à gauche  
vers Floirac les bois de la Burthe  
à droite vers l' Av de La Belle Etoile



Chemin de Crabot



Chemin de Crabot



Photos trail  
suivant  
P

Correspondance à adresser au Président  
Association Aubiers-Collines à Bouliac  
8, Allée des Aubiers, 33270 Bouliac

**ASSOCIATION AUBIERS - COLLINES à BOULIAC  
(A.A.C.B.)**

**LE TRACT DU MARAIS**

**JUIN 2022**

**ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE ET CONCERTATION, POUR QUELLES PISTES  
CYCLABLES SUR LA PLAINE DE BOULIAC ?**

**ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE, VOIE VERTE ROUTE DE LATRESNE :**

A notre demande la municipalité a organisé une réunion d'information le 14 courant concernant cette enquête. La présence exceptionnelle des riverains a été probablement appréciée de nos élus et des représentants de Bordeaux Métropole. Cela démontre l'intérêt et la nécessité d'informer et de rechercher la concertation avant d'utiliser les menaces éventuelles d'expropriation !

La création de cette voie verte (cyclistes/piétons) le long de la route de Latresne côté Marais inquiétait à juste titre certains riverains, souhaitons que cette réunion permette de trouver des solutions.

L'Association A.A.C.B. vous fait part au verso de ses remarques. Celles-ci, mentionnées dans le registre de cette enquête ont été signées par le bureau de l'Association et les Riverains particulièrement concernés. Pour ce qui concerne l'hydraulique nos inquiétudes restent d'actualité même si cette réunion nous a permis d'obtenir quelques précisions. Nos remarques restent fondées, c'est aussi pour cela que nous vous les transmettons sans aucune réserve.

Le 15 juin dernier, nous avons adressé à Madame la Préfète de la Gironde et à Monsieur le Président de Bordeaux Métropole un courrier R.A.R. pour leur faire part de nos inquiétudes, en leur demandant, s'ils le jugent nécessaire, de veiller aux engagements pris au cours de cette réunion.

**CONCERTATION CONCERNANT LA PASSERELLE DU PONT FRANCOIS MITTERRAND :**

Pour l'Association A.A.C.B., c'est une excellente initiative si le projet se réalise : mise en service de la passerelle (cyclistes/piétons) accrochée au pont, printemps 2026. Ce projet est financé par l'Etat et Bordeaux Métropole, il s'inscrit dans le programme de la modernisation de la rocade de Bordeaux. Une concertation du public est ouverte du 20 juin au 18 juillet, l'A.A.C.B. a remis un dossier dans le registre déposé en Mairie de Bouliac. Nous avons réitéré, au cours de la première réunion d'échange le 20 juin notre demande de passerelle au-dessus de la voie rapide pour relier l'impasse des Berges au Chemin des Collines. Quoi de plus naturel, que de recréer la possibilité de relier le Bourg de Bouliac aux bords de Garonne suite aux mises en impasse des chemins de la Matte, des Collines et de Viméney !

De nouveau, nous avons rappelé l'intérêt de relier la voie verte dans le Marais à l'Avenue de la Belle Etoile en passant derrière la Gendarmerie puis par les chemins de Crabot et de la Patte.

Nous vous souhaitons de bonnes vacances, si vous le pouvez !

*Le 23 juin 2022*

*Correspondance à adresser au Président  
Association Aubiers-Collines à Bouliac  
8, Allée des Aubiers, 33270 Bouliac*

# **ASSOCIATION AUBIERS - COLLINES à BOULIAC (A.A.C.B.)**

16 JUIN 2022

## **POSITION DE L'ASSOCIATION A.A.C.B. DANS LE CADRE DE LA CONCERTATION CONCERNANT LA PASSERELLE DU PONT FRANCOIS MITTERRAND.**

- 1) L'Association A.A.C.B. est favorable à cette passerelle,
- 2) Passerelle à construire coté Latresne,
- 3) Deux refuges visions : un face au port de Bègles et l'autre entre l'île d'Arcins et la berge,
- 4) L'accès à la passerelle Rive Droite doit être amélioré par rapport à l'ancien,
- 5) Protection entre la piste cyclable et la voie de circulation (jets d'objets divers, pollutions diverses).

## **POSITION DE L'ASSOCIATION CONCERNANT LES FUTURS DEBOUCHES VERS LE BOURG DE BOULIAC.**

- a) Création d'une passerelle au dessus de la voie rapide RD 113 pour relier l'impasse des Berges au chemin des Collines et ainsi pouvoir cheminer vers le Bourg de BOULIAC en empruntant le sentier de l'Ermitage. Cette passerelle permettrait d'accéder en toute sécurité à la voie verte naturelle dans le marais.
- b) A partir de cette voie verte actuellement en service, nous réitérons notre demande de pouvoir évoluer le long de la Jacotte au lieu du chemin de Vimeneu, puis à partir du pont de Bouliac de longer la rocade pour accéder au chemin de Crabot et ensuite au chemin de la Patte et à l'Avenue de la Belle Etoile.

**Ci-joint les plans A et B qui schématisent nos demandes.**

## **NOUS TENONS A RAPPELER :**

Les diverses évolutions des infrastructures routières ont coupé la possibilité aux chemins de la Matte, des Collines et de Vimeneu de donner aux Bouliacais la possibilité d'accéder en toute sécurité aux bords de Garonne. Ces injustices doivent être réparées et le chemin des Collines situé dans l'axe permet de trouver une solution tant attendue.

La passerelle du pont François Mitterrand est une opportunité pour les Bouliacais et en particulier pour les habitants de la plaine d'accéder à ces bords de Garonne.

Pour L'Association A.A.C.B.

Pierre DESCHAMPS

*Correspondance à adresser au Président  
Association Aubiers-Collines à Bouliac  
8, Allée des Aubiers, 33270 Bouliac*

# ASSOCIATION AUBIERS - COLLINES à BOULIAC (A.A.C.B.)

## LE TRACT DU MARAIS

AVRIL 2023

Ces dernières semaines, nous avons été reçus par la municipalité dans le cadre d'une audience que nous avons sollicitée. Monsieur le Maire était présent ainsi que certains adjoints, A.A.C.B. était représentée par Messieurs Teddy Garay et Jean Pierre Hammouche. Les points ci-dessous ont été évoqués :

**ENTRETIEN DES JALLES :** Les relevés topographiques de certains points des jalles sont réalisés. Un bureau d'études doit être recherché (par la Métropole) pour étudier les travaux à entreprendre !!! Ces travaux d'entretien continuent à prendre du retard et la Déclaration d'Intérêt Général (D.I.G.) préalable nécessaire à tous les travaux d'entretien n'est toujours pas commencée !

**CHEMIN DES COLLINES :** Les travaux devraient être entrepris cet été par la mise en sécurité et la refonte de la chaussée. Les propositions formulées par les riverains ont été transmises à Bordeaux Métropole. Nous avons demandé le raccordement au tout à l'égout des deux maisons situées à proximité de l'ancien passage à niveau. M. le Maire l'a noté mais ce serait trop onéreux ! Demande a été faite de supprimer les poteaux électriques ou de téléphone qui ne servent à rien et polluent visuellement notre environnement.

**PLAINE DE BOULIAC :** Suite à des informations de la municipalité de Bouliac en début d'année, Bordeaux Métropole était susceptible d'acquérir des surfaces importantes de la plaine pour envisager des projets agricoles et environnementaux etc., pour le bien des Bouliacais, voire des habitants de la Métropole ! Trois mois après, la plaine de Bouliac ne serait plus à vendre ! Pour A.A.C.B. c'est autant de gagner sur le béton et le goudron !

**LIAISON PIETONNIERE LA PLAINE/LE PLATEAU :** A.A.C.B. revendique depuis de nombreuses années auprès de la municipalité de Bouliac de poursuivre la voie verte du Marais vers le plateau en passant derrière la Gendarmerie pour déboucher Avenue de la Belle Etoile. Des études sont en cours, nous avons donné notre avis, tout à fait favorable ! Une rencontre est d'ailleurs prévue sur le terrain le 13 mai prochain ! Une piste cyclable serait réalisée chemin de la Gabarre mais nos élus ne doivent pas oublier qu'à partir du Chemin de l'Ermitage, il est très difficile aux bouliacais, que ceux-ci habitent le bourg ou la plaine, d'accéder au bord de Garonne !

**PONT SIMONE VEIL :** L'Association a été invitée à visiter la construction de ce pont qui devrait être mis en service dans le courant de l'année prochaine. Nous ne reviendrons pas sur le manque de trémie Rive Droite ni sur l'absence d'information concernant l'évolution des transports en commun pour la Rive Droite et Bouliac bien entendu !

Quelques chiffres : 44m de large et 550m de long, 18 m pour l'aire piétonnière, piste cyclable 3m, 2X2 voies pour la circulation automobile et 2 voies réservées aux transports en commun. 84 M€ TTC. Nous remercions les responsables de la Métropole pour l'initiative de cette visite qui fut très intéressante.

# ASSOCIATION AUBIERS - COLLINES à BOULIAC (A.A.C.B.)

## LE TRACT DU MARAIS

SEPTEMBRE 2020

### PROJET CONCERNANT LE FUTUR PLAN DE PREVENTION DU RISQUE INONDATION (P.P.R.I.) DE BOULIAC.

Les informations ci-dessous font suite à celles que nous vous avons transmises au mois de juin dernier dans le tract du Marais. Au cours de cet été, nous avons eu divers échanges avec les services de la Préfecture et le 9 septembre nous avons été reçu par Monsieur le Responsable de l'unité PPRL de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de la Gironde (DDTM).

L'Association A.A.C.B était représentée par Messieurs DESCHAMPS, GARAY et HAMMOUCHE.

Nous pouvons à ce jour considérer que nos digues pérennes ont bien été prises en considération dans ce projet de PPRI. Ce nouveau PPRI prend en compte l'évolution du changement climatique par une augmentation immédiate du niveau marin de 20 cm par rapport à la tempête de 1999 et de 40 cm à l'horizon 2100 par la création de la zone bleu clair. Pour Bouliac, la montée de ces niveaux d'eau n'aurait aucune conséquence hydraulique ou tout au moins limitée à quelques centimètres ! « *Nous pouvons sereinement attendre 2100 et dormir tranquille derrière nos digues pérennes !!* »

**Les cotes de seuil présentées par la DDTM étaient erronées** et une nouvelle carte nous a été remise. Pour le casier hydraulique situé entre l'ancienne ligne SNCF et la route de Latresne **la cote de seuil est fixée à 4,50 m NGF au lieu de 5,25 m NGF** et entre cette ligne SNCF et la Garonne les cotes sont situées entre 4,75 et 5,50m NGF. Le niveau d'habitation des pièces principales (neuves par exemple) doit être au niveau de la cote de seuil, les garages et les halls d'entrée ne rentrent pas dans cette catégorie, ils peuvent être réalisés au niveau du terrain naturel.

En complément de nos informations du mois de juin, la zone bleu clair permet une libre construction sous réserve de respecter la cote de seuil correspondante. En zone bleue, les constructions sont autorisées avec respect de la cote de seuil mais les prescriptions sont beaucoup plus nombreuses. Pour information, toutes les maisons situées chemin de la Matte sont en bleu ou bleu clair, idem pour le secteur du Marais. Le côté pair et l'extrémité sud-ouest du chemin Vimeney sont en bleu clair !

Les Terrasses de Garonne sont passées du rouge au bleu suite à notre intervention mais cette modification légitime est loin de correspondre à toutes nos demandes. En effet, depuis de nombreuses années certains propriétaires revendiquent que tout ou partie de leur terrain soit classé en zone urbanisée ; véto de l'administration. Ce choix est arbitraire, ce que le représentant de la DDTM n'a pas contesté. Mais alors, comment comprendre à Bouliac que des hectares de terrains soient en bleu clair alors qu'ils devraient être en rouge ; au mépris du projet de ce règlement de PPRI et de la circulaire du 27 juillet 2011 « aucun espace inondable ne pourra être ouvert à l'urbanisation, quel que soit l'aléa et même s'il est protégé par un ouvrage » art 6.2 .

**Un des points faibles de ce projet de PPRI, c'est que la définition d'une zone urbaine est vague et prétexte à être considérée et prise en compte ou pas pour une simple parcelle d'un terrain alors qu'elle jouxte la zone urbaine!**

Au stade actuel, il ne s'agit que d'un projet qui peut évoluer dans un sens comme dans l'autre. C'est pour cela qu'il convient de prendre les réserves nécessaires. Néanmoins, ce projet doit être présenté aux Communes dans les semaines à venir, et l'enquête publique devrait commencer dans le courant du premier trimestre ou semestre 2021.

A suivre et au cours de notre prochaine Assemblée Générale nous pourrons vous présenter ce projet plus en détail.

## ENTRETIEN DES JALLES.

Une réunion fin juin était envisagée avec les services de la Métropole de Bordeaux, elle ne s'est pas tenue. Il est probable qu'ils attendent que la plaine soit inondée pour réaliser le faucardage et le curage envisagés à l'automne.

Nous ne reprenons pas le contenu de notre article du mois de juin concernant « l'entretien des jalles - l'abandon - », toujours d'actualité à ce jour.

## FOSSES CHEMIN DE LA MATTE ET DES COLLINES.

Nous étions intervenus auprès de la municipalité concernant la partie de fossé situé Chemin des Collines et de La Matte entre l'ancienne voie ferrée et la jalle de Bœuf. Dans un courrier en date du 9 septembre, Monsieur le Maire nous fait savoir qu'un faucardage sera réalisé pour apprécier le fil d'eau et envisager un contrôle des altimétries puis éventuellement un reprofilage de ce fossé.

Enfin, certains bords du chemin des Collines dégradés seront repris dès que possible par les services de Bordeaux Métropole.

## PONT SIMONE VEIL.

Les dernières informations que nous avons pu avoir de la part de notre groupe de contact date du début juillet. Avec toutes les réserves qui s'imposent le redémarrage effectif de la construction des piles du pont est prévu pour le tout début 2021 ce qui donnerait une perspective de livraison de l'ouvrage à la fin 2023 !

Depuis plus de cinq ans, la Métropole de Bordeaux travaille administrativement et juridiquement sur ce pont puisque l'enquête publique a eu lieu début 2016 et le pont n'est toujours pas commencé !

Nous pourrions conseiller aux nouveaux représentants de la Métropole de Bordeaux de prendre l'exemple concernant la réalisation du pont de Gênes (en Italie) d'une longueur de 1067 m à 45 m de hauteur et sur 18 piliers réalisés en deux ans par M. Renzo Piano après cette malheureuse catastrophe !

Les conclusions à vous de les tirer !

## LA BANQUE POSTALE AUGMENTE SES TARIFS ENVERS LES ASSOCIATIONS.

Pour ce qui concerne la tenue de notre compte bancaire à La Banque Postale à partir du premier avril 2020, les tarifs passaient de 15 € à **25 € par trimestre**. Nous avons procédé à la recherche d'un nouvel Etablissement Bancaire et c'est le **Crédit Agricole** qui offrait la gratuité pour les Associations.

Les frais de ces trois premiers trimestres se montent à 155 € y compris les frais de clôture, pas de quoi nous mettre en déficit mais il était nécessaire d'engager ces démarches afin de ne pas gaspiller l'argent de nos adhérents. La cotisation AACB reste fixée à 10 € par an, merci pour votre contribution.

**Nous espérons que vous êtes tous en parfaite santé, alors continuez à bien vous protéger et à bientôt !**

*Correspondance à adresser au Président  
Association Aubiers-Collines à Bouliac  
8, Allée des Aubiers, 33270 Bouliac*

LE PRESIDENT DE L'ASSOCIATION  
*PIERRE DESCHAMPS  
septembre 2020*

PROPOSITION D'UN PROJET VERT POUR BOULIAC

RELIER LE SENTIER DU MARAIS A L'AVENUE DE LA BELLE ETOILE

Cette voie verte ouverte depuis 2018 permet aux promeneurs, sportifs, amateurs de vélos VTC ou VTT de traverser la Plaine de Bouliac en toute sécurité. La prolonger le long de la Jacotte, emprunter le sentier actuellement aménagé entre la rocade et la Gendarmerie pour accéder au sentier de Crabot et arriver Avenue de la Belle Etoile en toute sécurité ; c'est un projet connu de la Municipalité de Bouliac qu'il conviendrait de réaliser.

Ce projet doit venir renforcer la toile des chemins qui existe sur Bouliac avec celui de La Métropole de Bordeaux.

Ci-dessous, quelques photos qui témoignent pour peu d'investissement l'intérêt d'une telle réalisation verte et respectueuse de notre environnement.



Le Sentier du Marais



Sentier du Marais, accès Chemin des Collines  
La barrière en bois remplace le portail en fer



Extrémité Viméney du Sentier des Marais  
et accès à gauche au bord de la JACOTTE



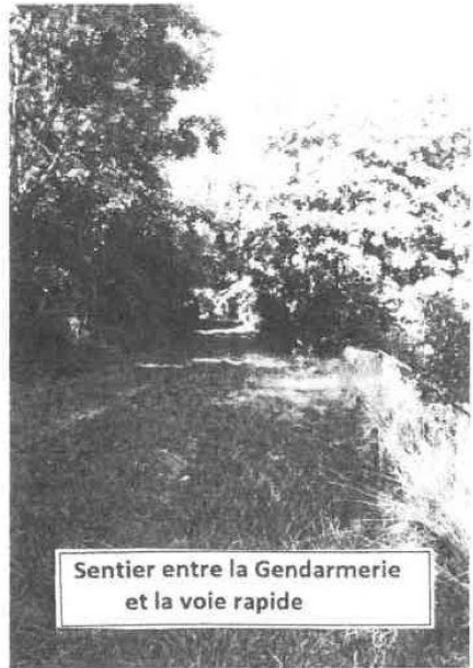
La JACOTTE et sa rive droite assez large pour  
permettre un cheminement sécurisé.



Entrée du cheminement entre la  
voie rapide et la Gendarmerie  
800 m environ à aménager



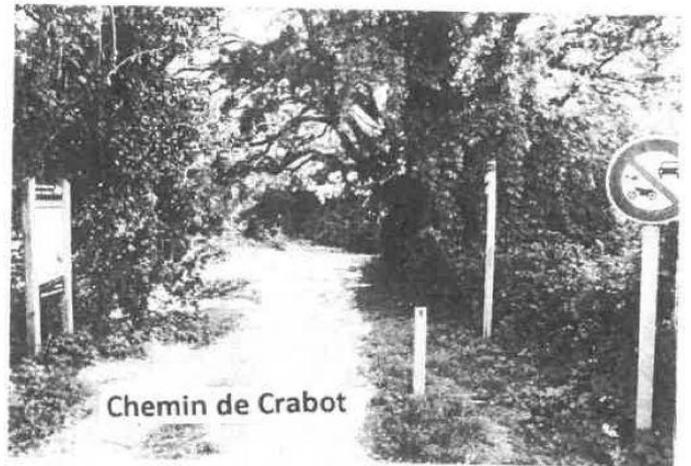
Sentier entre la Gendarmerie  
et la voie rapide



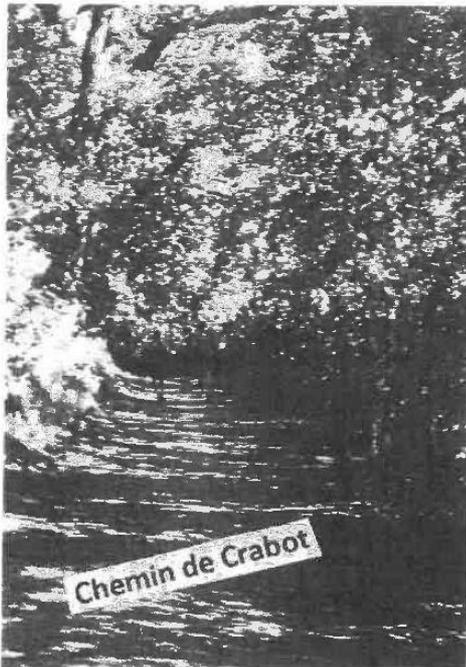
Secteur haut du sentier à gauche  
vers Floirac les bois de la Burthe  
à droite vers l' Av de La Belle Etoile



Chemin de Crabot



Chemin de Crabot



AVENUE DE LA BELLE ETOILE. DEPART OU ARRIVEE  
D'UN PARCOURS SECURISE DE 60 KM de BOULIAC  
A SAUVETERRE DE GUYENNE PAR EXEMPLE.



*Correspondance à adresser au Président  
Association Aubiers-Collines à Bouliac  
8, Allée des Aubiers, 33270 Bouliac*

Qu'en sera-t-il de ce projet qui sera présenté au cours de l'enquête publique, sera-t-il le même ? Des erreurs existent, voire même dans la délibération du Conseil Municipal (reçu en préfecture le 18/12/2020) qui confond le Chemin de Créon avec le Chemin des Collines....

Depuis de nombreuses années, nous travaillons sur ce dossier et nous pouvons mesurer la difficulté d'une Association à être consultée, informée et de pouvoir participer, contribuer. Qui peut nier le fait que nos digues soient considérées maintenant comme pérennes de Latresne à Floirac ? Et que dire des cotes de seuil ramenées à un niveau un peu plus acceptable, ou des remblais qui ne seront plus systématiquement la règle pour accéder à un garage ou une entrée de maison....

---

#### **ENTRETIEN DES JALLES :**

Une réunion est prévue à la Mairie de Bouliac le 4 janvier avec les Représentants de la Métropole en charge de cet entretien.

L'entretien des parties de jalles situées entre l'ancienne voie ferrée et la Garonne est prioritaire, ces secteurs n'ayant pas été entretenus depuis plusieurs années : pour la jalle de Buhan c'est 80 cm de boue sous l'échangeur et 50 cm dans le busage au niveau de la voie ferrée (voir notre tract du début de l'année 2020).

Si l'écoulement de l'eau ne se fait pas en direction de la Garonne tout curage en amont apportera encore plus d'eau stagnante. Nous ne pouvons qu'émettre des réserves concernant l'évacuation des eaux de la jalle de Buhan vers la jalle de Bœuf. Il paraît qu'il s'agirait d'une rivière dont le déclassement administratif pourrait mettre un certain temps ?

La notion de rivière entraîne des contraintes administratives pour son entretien.

---

#### **RELIER LE SENTIER DU MARAIS A L'AVENUE DE LA BELLE ETOILE :**

Nous avons développé (tract septembre 2020) un document avec photos qui présentait l'intérêt de prolonger ce sentier le long de la Jacotte, d'emprunter le chemin actuellement aménagé entre la rocade et la Gendarmerie pour accéder Avenue de la Belle étoile en toute sécurité. L'inverse étant tout à fait possible pour les habitants du plateau qui n'auraient pas à emprunter la côte de Bouliac (à pied ou à vélo).

Le 13 octobre dernier, Monsieur le Maire de Bouliac nous avait accordé une audience. L'intérêt d'un tel projet semble être retenu puisqu'il a chargé son adjoint responsable de ces dossiers d'étudier sa réalisation.



**A NOUVEAU, NOUS VOUS  
PRESENTONS NOS MEILLEURS VŒUX  
POUR CETTE NOUVELLE ANNEE 2021**

**Le 2 janvier 2021**

**Correspondance à adresser au Président  
Association Aubiers-Collines à Bouliac  
8, Allée des Aubiers, 33270 Bouliac:**

# ASSOCIATION AUBIERS - COLLINES à BOULIAC (A.A.C.B.)

## SUPPLEMENT AU TRACT DU MARAIS - JANVIER 2021 -

### ENTRETIEN DES JALLES, DE BONNES RESOLUTIONS ?

#### COMPTE RENDU DE LA REUNION EN MAIRIE DU 4 JANVIER :

A l'initiative de la Responsable en charge de la mission GEMAPI pour la Métropole de Bordeaux, les services concernés étaient présents ainsi que les Représentants de la Municipalité de Bouliac dont; M. ALCALA Maire de Bouliac et ses Adjoints : Mme BONNIN, M. BLOCK et M. MAILLOT. Pour l'A.A.C.B, Pierre DESCHAMPS, Teddy GARAY et Jean Pierre HAMMOUCHE. Rappelons que l'entretien des jalles est de la responsabilité de Bordeaux Métropole depuis 2016.

#### LE CONSTAT FUT UNANIME :

L'EAU DEBORDE DES JALLES.

LES JALLES SITUEES EN AMONT NE S'ECOULENT PLUS OU TRES PEU VERS LA GARONNE.

#### TRAVAUX REALISES EN 2020 :

Principalement du faucardage, à noter qu'il n'est pas terminé et que des parties de jalles restent à rectifier.

Le sentier du Marais (ex voie SNCF) sera remis en état.

Le faucardage consiste à nettoyer la végétation des bords et de l'intérieur des jalles. Les conditions météorologiques ne sont pas favorables à ces travaux et la Métropole s'est aperçue qu'une partie de ces végétaux obstruaient les grilles en bord de Garonne.

Depuis plusieurs années, nous demandons à laisser les jalles en charge l'été ce qui éviterait, entre autres, la pousse de cette végétation. Les avantages (financiers et pratiques) d'une telle disposition que nous avons développés dans nos derniers tracts sembleraient apparaître comme des évidences !

#### TRAVAUX PREVUS EN 2021 :

La Responsable de Bordeaux Métropole s'engage pour 2021 :

- 1) A faire réaliser des relevés topographiques aux endroits clefs des jalles de Buhan et Bœuf, par exemple : busages sous la voie ferrée, exutoires de bords de Garonne, chemin des Collines etc.
- 2) A reprendre le curage des jalles de Bœufs et de Buhan, là où c'est nécessaire et sous la voie rapide.
- 3) A agir en amont administrativement pour faire réaliser ces travaux dans le courant de la période de fin juillet à septembre 2021.

Divers :

Enfin, une D.I.G. sera instruite dans les deux ans par Bordeaux Métropole concernant notre réseau hydraulique.

La **Déclaration d'Intérêt Général (DIG)** est une procédure instituée par la Loi sur l'eau qui permet à un maître d'ouvrage public d'entreprendre l'étude, l'exécution et l'exploitation de tous travaux, actions, ouvrages ou installations présentant un caractère d'intérêt général ou d'urgence, visant notamment l'aménagement ...

En conclusion, tout reste à faire, néanmoins si les objectifs sont tenus les bases nous semblent bonnes, en espérant que les prochains mois soient le moins pluvieux possible.

*Correspondance à adresser au Président  
Association Aubiers-Collines à Bouliac  
8, Allée des Aubiers, 33270 Bouliac*

LE PRESIDENT DE L'ASSOCIATION  
PIERRE DESCHAMPS  
le 6 janvier 2021