

PRÉPARONS L'AVENIR

AMÉNAGEMENT DE LA LIGNE 11
DU RÉSEAU VÉLO EXPRESS
ENTRE BORDEAUX ET MÉRIGNAC

Dossier de concertation réglementaire
Participez à partir du 26 août 2024

LE PROJET



Quel est l'objectif du projet ?

Aménager 4,7 km du Réseau Vélo Express (ReVE) entre Bordeaux et Mérignac pour faciliter les déplacements à vélo mais aussi améliorer les cheminements piétons et le cadre de vie des habitants.



Combien de temps dure le projet ?

Le projet est en cours de conception, les travaux sont prévus à l'horizon 2027.

© Bordeaux Métropole - 2019 - 100%

EN BREF



Sur quoi puis-je donner mon avis ?

Mon avis sur le projet proposé

Mes envies en matière d'ambiance

Mes souhaits en matière d'usages



Qu'est-ce qu'un dossier de concertation ?

Le dossier de concertation permet au public de s'informer sur le projet à partir d'éléments objectifs. Il présente le projet dans son ensemble et apporte des éclairages sur les études à caractère technique, environnemental et socio-économique en cours. Il aborde l'opportunité du projet et présente les alternatives et variantes du projet, dont l'absence de projet. Il ne s'agit pas de la présentation du projet définitif.

Ce dossier est le support de référence de la concertation préalable à partir duquel chacun peut formuler des observations ou propositions. Ainsi, il constitue le socle pour les échanges permettant d'aboutir à un projet partagé.



SOMMAIRE

Page 02 : Le projet en bref

Page 05 : Sommaire

LE PROJET

Page 06 : Pourquoi l'initier ?

Page 10 : Le périmètre

Page 12 : La proposition

Page 23 : Les alternatives étudiées puis abandonnées

Page 24 : Les acteurs et le budget

Page 25 : Le calendrier

LA CONCERTATION

Page 27 : Son rôle dans le projet

Page 28 : Les invariants et marges de discussion

Page 30 : Les modalités

LES ANNEXES (*à consulter sur le site internet*)

Délibération d'ouverture de la concertation

Arrêtés des modalités de la concertation

Plan d'aménagement global par rue

Carnets du plan d'aménagement

Carnets de coupes de l'espace public

Carnet d'aménagement des carrefours

LE PROJET

Pourquoi l'initier ?

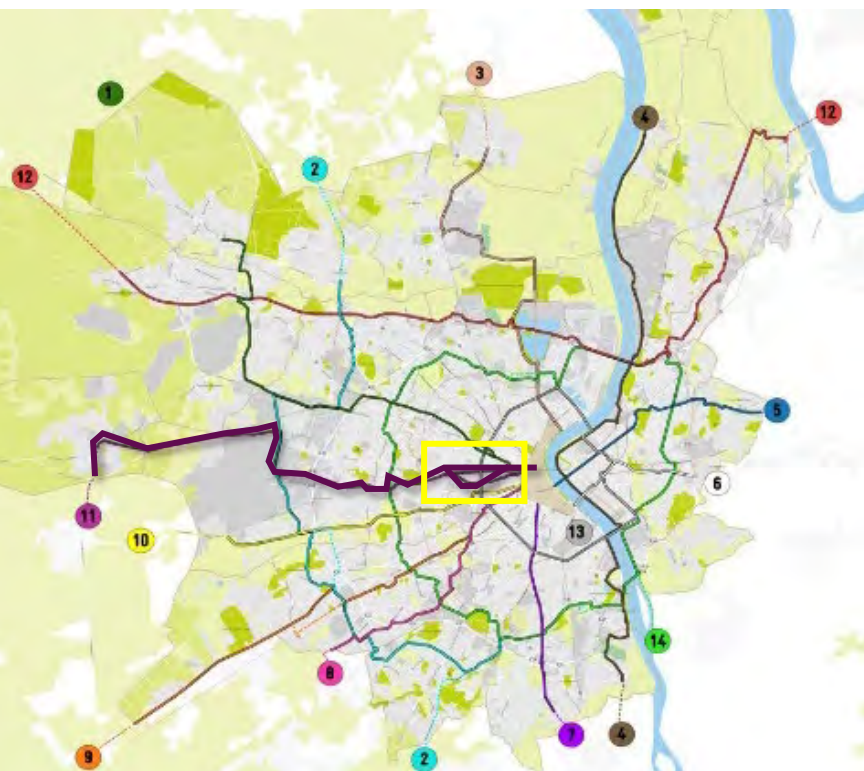
LE PROJET PRÉSENTÉ DANS CE DOSSIER RÉPOND À DES OBJECTIFS DÉFINIS AU REGARD DES POLITIQUES PUBLIQUES ET DES ENJEUX DU TERRITOIRE.

... POUR AMÉNAGER L'ITINÉRAIRE 11 DU RÉSEAU VÉLO EXPRESS

Dans le cadre de la mise en place du Réseau Vélo Express (ReVE), l'itinéraire n°11 vise à proposer un aménagement cyclable de 20,7 kilomètres reliant le centre-bourg de Martignas-sur-Jalle à la place Gambetta dans le centre de Bordeaux, en passant par Mérignac. Le tracé adopté permet de desservir de nombreux pôles d'échanges multimodaux et pôles d'activités, tout en se connectant aux aménagements cyclables existants et à venir.

Sur le secteur entre Bordeaux et Mérignac, les nombreux usages et la largeur réduite des rues ne permettent pas un aménagement cyclable bidirectionnel. De ce fait, l'itinéraire n°11 du ReVE a la particularité de posséder un double sens sur ce secteur, qui fait l'objet du projet d'aménagement :

- Un sens sortant de Bordeaux par la rue Judaïque et l'avenue de la République qui sont les voies principales de sortie du centre-ville de Bordeaux vers l'ouest du territoire ;
- Un sens rentrant par l'avenue d'Arès et la rue Georges Bonnac qui sont les voies desservant le centre-ville et connectant la place Mondésir à la place Gambetta.



QU'EST-CE QUE LE RÉSEAU VÉLO EXPRESS (ReVE) ?

Dans le cadre du 3^e Plan vélo métropolitain voté en novembre 2021, le ReVE est un projet de 14 itinéraires (272 km) de voies express assurant une priorité aux cyclistes dans la mesure du possible. Pour cela, il doit :

- Fournir aux cyclistes des trajets rapides, lisibles, confortables, sécurisés et sans rupture de continuité grâce à des aménagements performants et adaptés
- Proposer des services associés tels que des parkings sécurisés, de l'éclairage, des aires de service vélo, ou encore une signalétique dédiée

En savoir plus sur : www.bordeaux-metropole.fr

... POUR SÉCURISER LA CIRCULATION DES PIÉTONS ET CYCLISTES

Chaque jour, des milliers de métropolitains empruntent la rue Judaïque, l'avenue de la République, l'avenue d'Arès et la rue Georges Bonnac, à vélo ou à pied, pour se rendre à leur travail, faire leurs courses, profiter des services publics du quartier, emprunter les transports en commun ...

Or, les aménagements cyclistes et piétons existants ne sont pas assez sécurisants pour garantir des conditions agréables de circulation.

Pour les cyclistes, les aménagements sont actuellement composés essentiellement :

- De bandes cyclables peu larges, qui contraignent les cyclistes à composer avec les véhicules qui les dépassent et ceux en stationnement illicite ;
- De couloirs bus-vélo parfois étroits et au revêtement dégradé, ce qui rend la cohabitation compliquée (prise de risque pour les dépassements lorsque plusieurs bus sont à l'arrêt, dépassement de près par les bus).

De plus, les aménagements actuels ne sont pas adaptés pour accueillir l'augmentation du nombre de cyclistes prévue, grâce à l'aménagement de la ligne n°11 du ReVE, et doivent donc être améliorés.



Exemple d'aménagement couloir bus-vélo sur la rue Judaïque



Exemple de bande cyclable et trottoir peu large sur la rue Judaïque

QUELLE DIFFÉRENCE ENTRE BANDE ET PISTE CYCLABLE ?

La bande cyclable est réservée aux cycles et aux engins de déplacement personnel (EDPM), elle est matérialisée sur la chaussée par un marquage blanc.

La piste cyclable est réservée aux cycles et aux EDPM. Elle est séparée de la chaussée générale et du trottoir par une bordure dont la largeur et la hauteur varie selon le contexte.



4,7 km à réaménager

Actuellement constitués de :

180 m de piste cyclable

1,35 km de bande cyclable

3,1 km de couloir bus-vélo

Par ailleurs, plusieurs trottoirs sont dans un état globalement dégradé, parfois peu larges et non adaptés à certains types de déplacement. L'amélioration du confort pour les piétons, qu'ils soient à mobilité réduite, riverains du quartier, en attente du bus ou encore client des différents commerces, est donc également un enjeu fort.

À cela s'ajoutent une circulation automobile dense sur ces liaisons intercommunales ainsi que le passage de plusieurs lignes de bus. De nombreux usagers co-existent dans ce secteur, sur un espace public parfois restreint, et entraînent alors des conflits d'usages.

Au-delà de proposer un aménagement ReVE, le projet vise donc à proposer un aménagement de toute la largeur de l'espace public, de façade à façade, afin d'assurer un meilleur partage de l'espace public entre tous les modes de déplacements (*piétons, cyclistes, automobiles, transports en commun*) et une cohabitation plus sûre.

🔍 CHIFFRES-CLÉS SUR LE SECTEUR ...

	Intra boulevards		Extra Boulevards	
	Vélo	Voiture	Vélo	Voiture
Bordeaux → Mérignac	2700 vélos/jour	4200 véhicules/jour	1580 vélos/jour	10 000 véhicules/jour
Mérignac → Bordeaux	2000 vélos/jour	6000 véhicules/jour	1431 vélos/jour	9500 véhicules/jour

+ 5 lignes de bus dans le périmètre d'étude en 2024 (1, 16, 51, 70, 73)

LES OBJECTIFS DU PROJET

- Favoriser la circulation des cyclistes, et notamment des plus vulnérables, en proposant un aménagement cyclable à haut niveau de service constitué majoritairement de larges aménagements cyclables séparés du trafic routier, lisibles et continus ;
- Améliorer l'accessibilité et la qualité des cheminements piétons ;
- Améliorer l'espace public et la qualité de vie des riverains en renforçant dès que possible la végétalisation du site.

Ces objectifs ont été approuvés par le Conseil de Bordeaux Métropole du 2 février 2024 : retrouver la délibération sur le [site internet](#) de Bordeaux Métropole.

... POUR RENDRE LES RUES PLUS AGRÉABLES POUR LES RIVERAINS ET USAGERS

Les quatre rues qui font l'objet d'un réaménagement appartiennent au **secteur très dense et minéral** du centre-ville de Bordeaux. Le linéaire présente peu de végétation hormis quelques alignements d'arbres dans certaines rues et placettes rattachées au secteur.

L'imperméabilité des sols a un impact sur le cycle de l'eau et son ruissellement qui se voit contraint. Elle rend également l'espace **inconfortable en période de fortes chaleurs** et participe à créer un « îlot de chaleur » où les températures sont particulièrement élevées.

Le projet vise donc à **désimperméabiliser des surfaces** et à densifier la végétalisation de ce périmètre en plantant dès que possible et ainsi créer des îlots de fraîcheur urbains tout en facilitant l'infiltration des eaux de pluie. Par ailleurs, la plantation de végétaux vise à rendre **l'espace plus agréable à vivre** pour les usagers : ombres, continuité paysagère, fraîcheur, confort, etc. Ces actions s'inscrivent dans les politiques publiques de végétalisation de Bordeaux Métropole « Plantons 1 million d'arbres » et de la Ville de Bordeaux « Bordeaux grandeur Nature ».

Le projet d'aménagement ambitionne de concevoir une rue, non plus pensée essentiellement pour les véhicules, mais comme un **espace public partagé entre les piétons, cyclistes, automobilistes, usagers des transports en commun, riverains...**

Par ailleurs, l'espace public présente des potentiels avec des largeurs à exploiter qui peuvent être aménagées de façade à façade afin de favoriser de nouveaux usages pour les riverains et passants.



La barrière d'Arès actuellement très minérale présente un enjeu de végétalisation

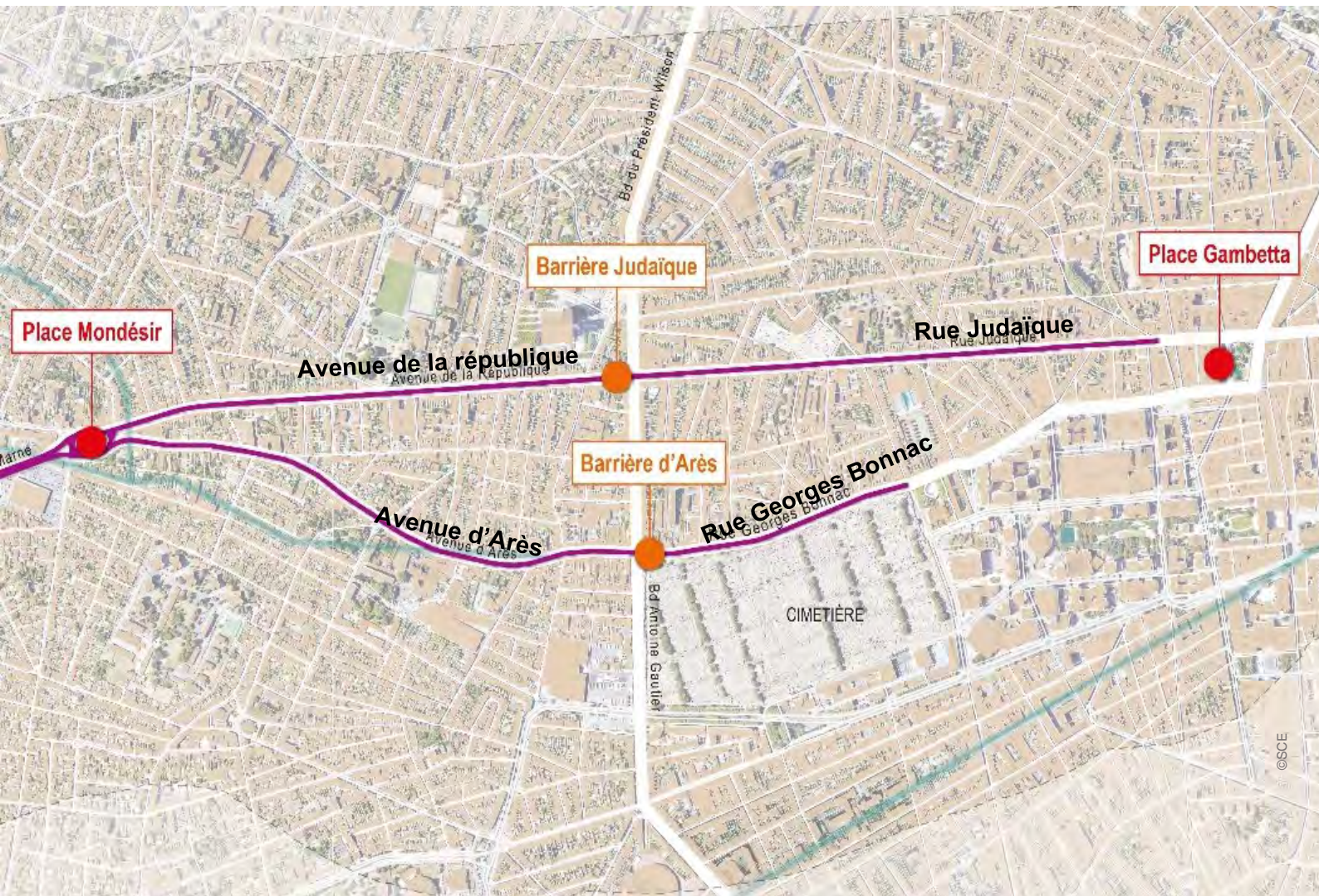


L'intersection entre la rue Bernard Adour et l'avenue d'Arès présente un potentiel de végétalisation

LE PROJET

Le périmètre

LE PÉRIMÈTRE DE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION ENGLOBE LA RUE JUDAÏQUE, L'AVENUE DE LA RÉPUBLIQUE, L'AVENUE D'ARÈS ET LA RUE GEORGES BONNAC JUSQU'À L'INTERSECTION AVEC LA RUE BRIZARD. LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE A ÉTÉ DIVISÉ EN QUATRE SECTEURS, CORRESPONDANT AUX QUATRE RUES CONCERNÉES.





CE QUI EST AUSSI EN COURS DANS CE PÉRIMÈTRE ET AUX ALENTOURS

Ce projet se connecte à d'autres aménagements en cours ou à venir visant à faciliter les mobilités alternatives à la voiture individuelle ou à améliorer la qualité de vie des riverains :

- **L'aménagement de la place Dutertre** qui vise à en faire un lieu plus convivial en donnant également plus de place au végétal.
- **L'aménagement de la place du XI Novembre** qui intègre notamment le contre sens cyclable prévu sur la rue Georges Bonnac, avec la suppression du stationnement.
- **L'aménagement de la place Mondésir** à Bordeaux et Mérignac qui prévoit notamment la réalisation d'une piste cyclable de 2,5 m de large afin d'assurer la continuité du ReVE.
- **L'aménagement de la place située entre les rues Jacques Nancy et Henry Labit** avec la création d'une piste cyclable bidirectionnelle et un renfort de la végétalisation
- **La création d'une Metstation** (*stationnement sécurisé pour les vélos*) sur la place des Commandos de France par Metpark

LE PROJET

La proposition

PLUSIEURS SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENTS ONT ÉTÉ ÉTUDIÉS ET L'UN D'ENTRE EUX A ÉTÉ RETENU PAR BORDEAUX MÉTROPOLE ET LES COMMUNES CONCERNÉES. IL A ÉTÉ AFFINÉ VIA UNE ÉTUDE « PRÉLIMINAIRE » QUI VOUS EST PRÉSENTÉE ICI.

SENS DE CIRCULATION ET TYPOLOGIES D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Le projet proposé tient compte du contexte existant. Le secteur urbain traversé est un tissu urbain dense d'hypercentre historique où les activités et les usages varient et génèrent des enjeux différents : secteur à dominante commerciale et/ou résidentielle, présence d'équipements publics.

Le projet propose des interventions différentes par rue car il n'est pas possible, au regard des nombreux usages et de l'emprise de l'espace public qui varie tout au long de l'itinéraire, de créer des aménagements spécifiques uniquement dédiés aux cyclistes sur l'ensemble de l'itinéraire. Néanmoins, le projet proposé à l'ambition de travailler sur une juste répartition des usages dans l'espace public afin de limiter les conflits tout en donnant la priorité aux cyclistes et piétons.

Dans certains secteurs, pour répondre aux enjeux et objectifs, le projet propose un aménagement complet de l'espace public.

	Existant	Projet
Piste cyclable	180m	2,35 km
Bande cyclable	1,35 km	0 m
Couloir bus/vélo	3,1 km	2,3 km

Les plans livrés dans cette partie sont ceux connus au jour de l'ouverture de la concertation. Ils peuvent évoluer au gré des études et de la concertation. Vous pouvez les retrouver en plus grand format (avec légende) dans les annexes.

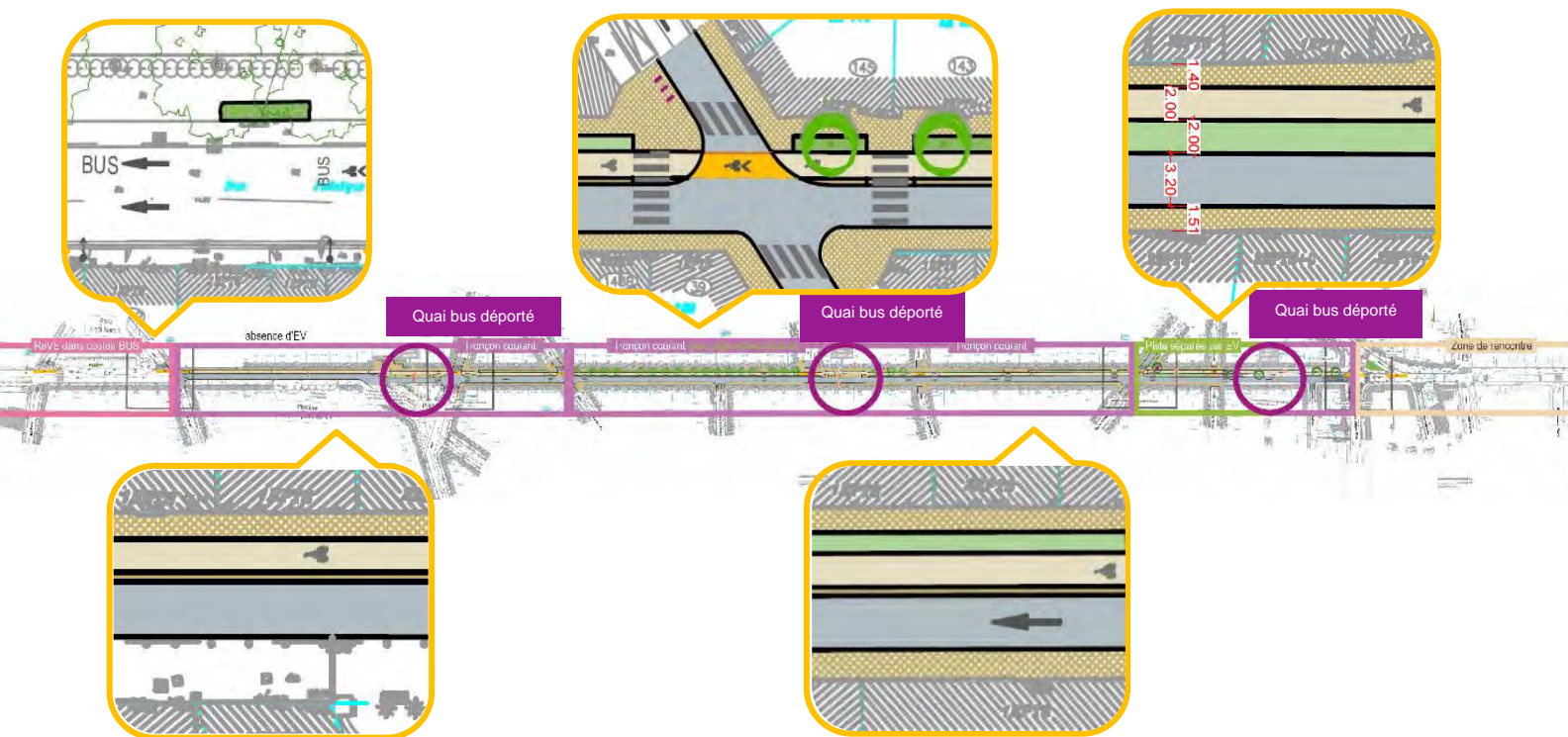
Schéma du plan de circulation du réseau ReVE et typologies d'aménagements



AMÉNAGEMENTS RUE JUDAÏQUE (SÉQUENCE PLACE DES MARTYRS DE LA RÉSISTANCE – PLACE DUTERTRE)

Sur cette séquence, le projet prévoit :

- L'aménagement d'une **piste cyclable d'environ 2 m de large** afin de créer un espace dédié et sécurisé pour les cyclistes, qui se substitue aux places de stationnement existantes.
- L'installation de **deux types de dispositifs de mise à distance** de la voie de circulation automobile des usages cyclistes et piétons, en fonction de l'emprise de l'espace public et des usages (p.12).
- L'élargissement des **trottoirs côté sud** pour les mettre aux normes et les rendre accessibles à tous les usagers : personnes à mobilité réduite, séniors, parents avec poussette, etc.

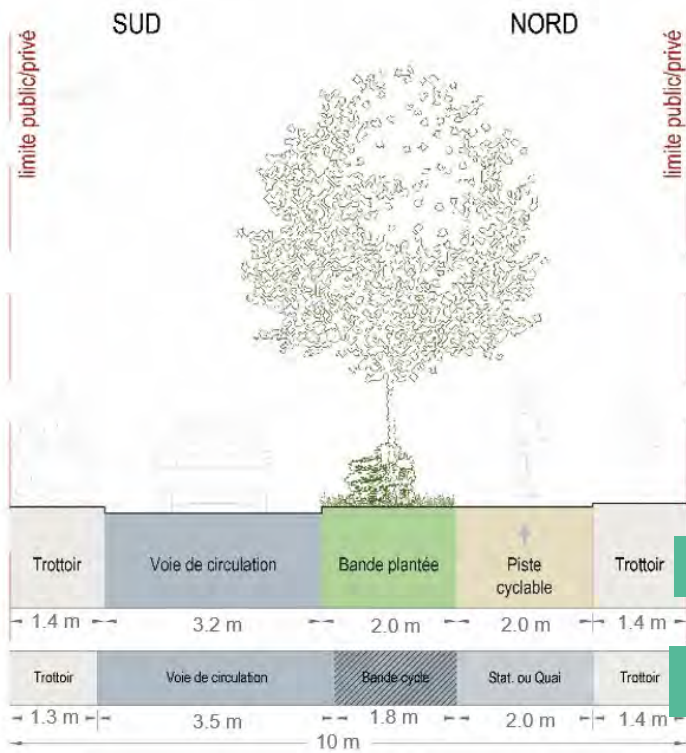


PLACE À LA NATURE EN VILLE

La largeur de la rue Judaïque permet d'intégrer des espaces de pleine terre et des arbres : le végétal sépare les piétons des cycles, apporte de l'ombre et de la fraîcheur aux passants et aux riverains et permet de recueillir les eaux de pluie. L'espace végétal permet également une mise à distance des cyclistes et des piétons de la circulation automobile.

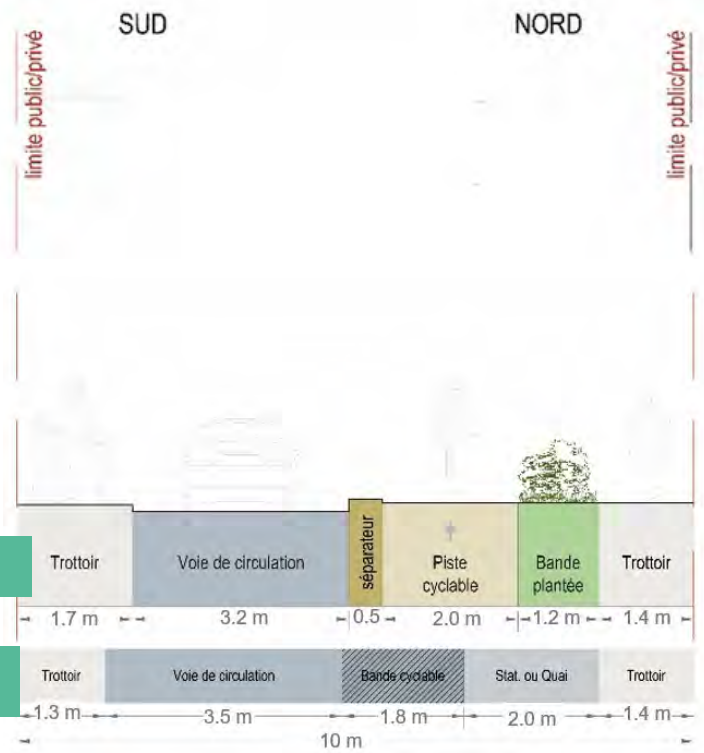
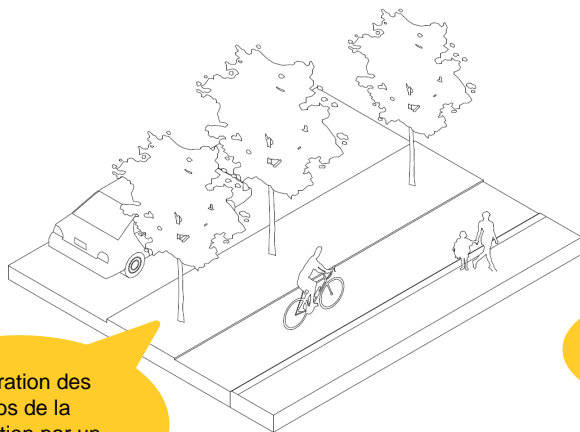


Croquis d'ambiance de ce que pourrait être la rue Judaïque



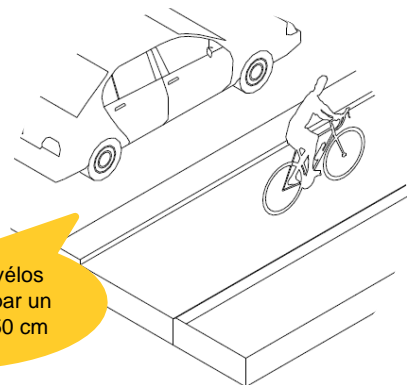
Section avec piste cyclable et alignement d'arbres

La bande végétalisée de 2 m de large avec alignement d'arbres crée une séparation paysagère plus importante.



Section avec piste cyclable et séparateur

Tous les usages sont délimités : la bordure de 50 cm sécurise la continuité cyclable et la végétation éloigne les piétons.



AMÉNAGEMENTS RUE JUDAÏQUE (SÉQUENCE PLACE DUTERTRE – BOULEVARDS) ET AVENUE DE LA RÉPUBLIQUE

Sur cette séquence, le projet prévoit :

- La poursuite de l'itinéraire ReVE dans le **couloir bus dédié avec un marquage spécifique**. Ici il n'est pas possible de créer une piste cyclable, car les usages actuels (*circulation automobile et bus*) ne peuvent être supprimés au bénéfice d'un aménagement cyclable.
- La **suppression de l'arrêt Dutertre et le déplacement de l'arrêt Lartigue** en face de la rue Desbiey afin de proposer des inter-distances équivalentes entre tous les arrêts de la rue Judaïque.

AMÉNAGEMENTS AVENUE D'ARÈS

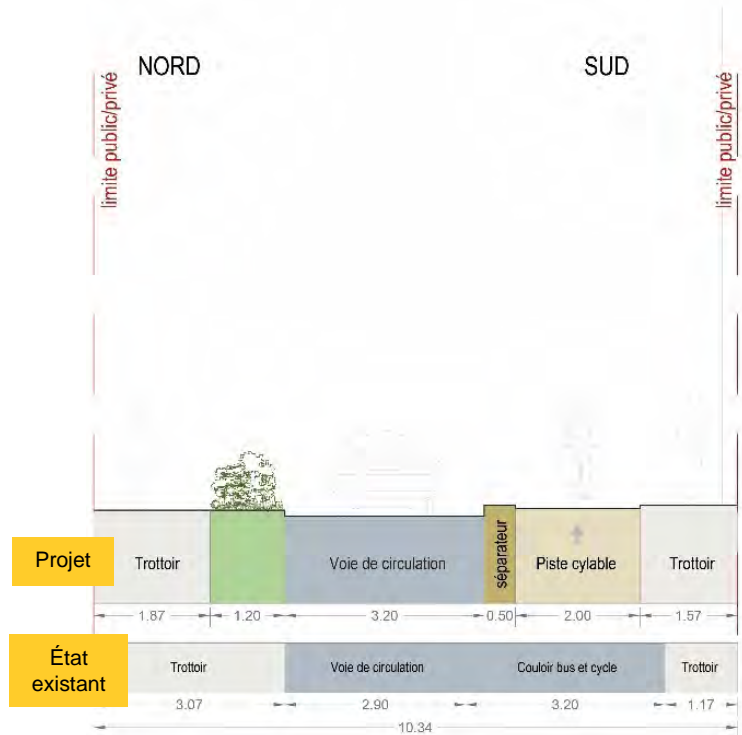
Sur l'avenue d'Arès, le projet prévoit deux types d'aménagement :

Séquences place Mondésir – rue Etchenique et Allées des Pins – rue Doumerc avec :

- L'insertion de l'itinéraire ReVE dans le **couloir bus dédié avec un marquage spécifique.**

Séquences rue Etchenique – allées des Pins et rue Doumerc – boulevard du Président Wilson avec :

- La création d'une **piste cyclable** de 2 m à 2,5 m, éloignée de la circulation par un **séparateur de 50cm.**
- L'**élargissement du trottoir sud** parfois jusqu'à 2m de large selon les usages liés aux commerces.
- La création d'une **bande végétalisée** entre le trottoir nord et la chaussée quand la largeur le permet.
- La **suppression de plusieurs couloirs bus et places de stationnement** pour libérer l'emprise nécessaire aux aménagements ci-dessus.



Zoom sur le croisement entre l'avenue d'Arès et la rue Bernard Adour



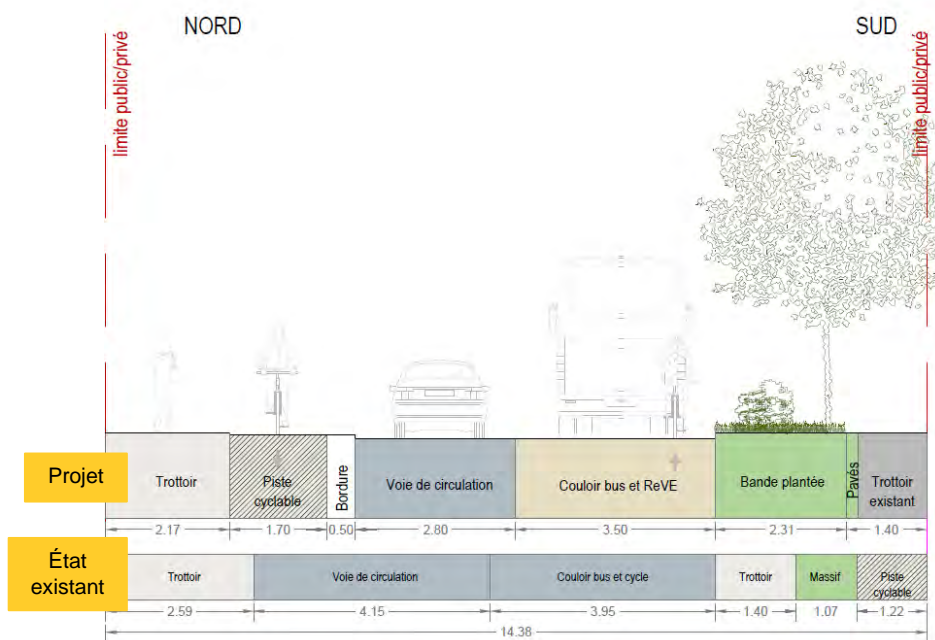
Le projet prévoit une sur largeur de la piste cyclable à cet endroit-là afin de permettre le tourne-à-gauche des cyclistes. D'autre part, il est prévu de désimperméabiliser les sols en végétalisant (*sous réserve de l'occupation du sous-sol par les réseaux*), notamment au centre et à la place du stationnement au nord.

Perspective de ce que pourrait être l'intersection entre l'avenue d'Arès et la rue Bernard Adour

AMÉNAGEMENTS RUE GEORGES BONNAC

Séquence boulevards – rue de Lacanau

Deux scénarios sont présentés ci-dessous concernant l'aménagement de la rue Georges Bonnac, sur le périmètre **entre les boulevards et le carrefour avec la rue de Lacanau**.



SCÉNARIO « COULOIR BUS » Aménagement mutualisé bus-vélo et espace végétal large

- Insertion du ReVE dans le couloir bus de 3,5 m.
- Maintien de voie de circulation existante sans modification.
- Trottoir sud réservé aux piétons.
- Création d'un contre-sens cyclable au nord.
- Agrandissement des fosses d'arbres pour donner plus de place au végétal.

UNE PLACE DU VÉGÉTAL RENFORCÉE

Ce scénario permet une cohabitation des différents modes de déplacement tout en renforçant la place du végétal ce qui apporte davantage de fraîcheur et de confort pour les piétons et cyclistes.

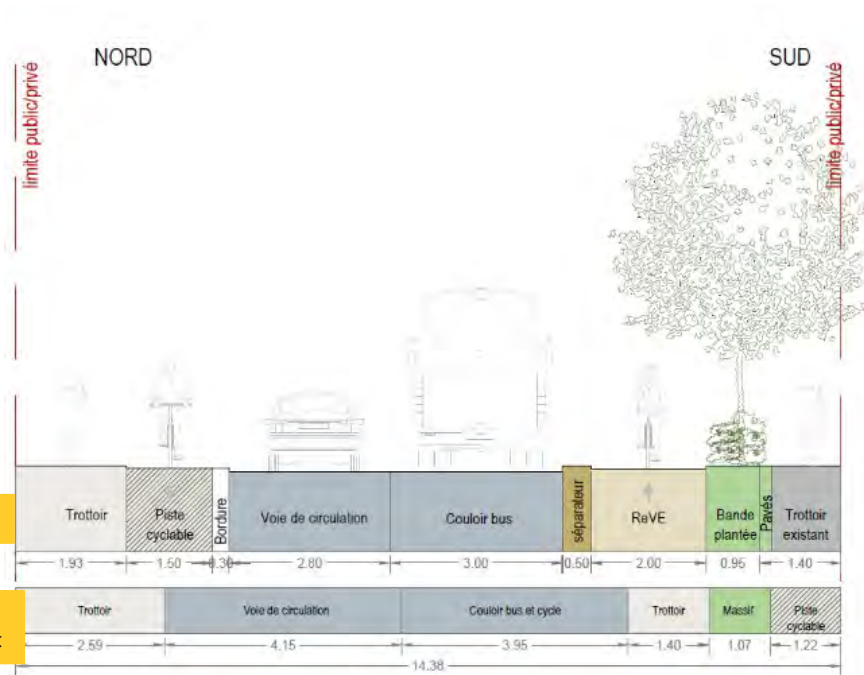


Croquis de ce que pourrait être l'aménagement de la rue Georges Bonnac – variante « Couloir bus vélo »

SCÉNARIO « PISTE CYCLABLE »

Piste cyclable, couloir bus et espace végétal réduit

- Aménagement du ReVE en piste cyclable de 2 m.
- Séparation des cyclistes et des véhicules par une bordure de 50 cm et des piétons par une bande végétale.
- Maintien de la voie de circulation existante sans modification.
- Conservation d'un couloir bus 3 m.
- Trottoir sud réservé aux piétons.
- Création d'un contre-sens cyclable au nord.
- Étirement des massifs plantés sur le linéaire sans élargissement.



Ce scénario propose un aménagement cyclable en site propre (séparation des modes) pour une sécurité et un confort renforcé. Néanmoins, il ne modifie pas la place laissée à la nature car l'alignement d'arbre actuel est maintenu en l'état.



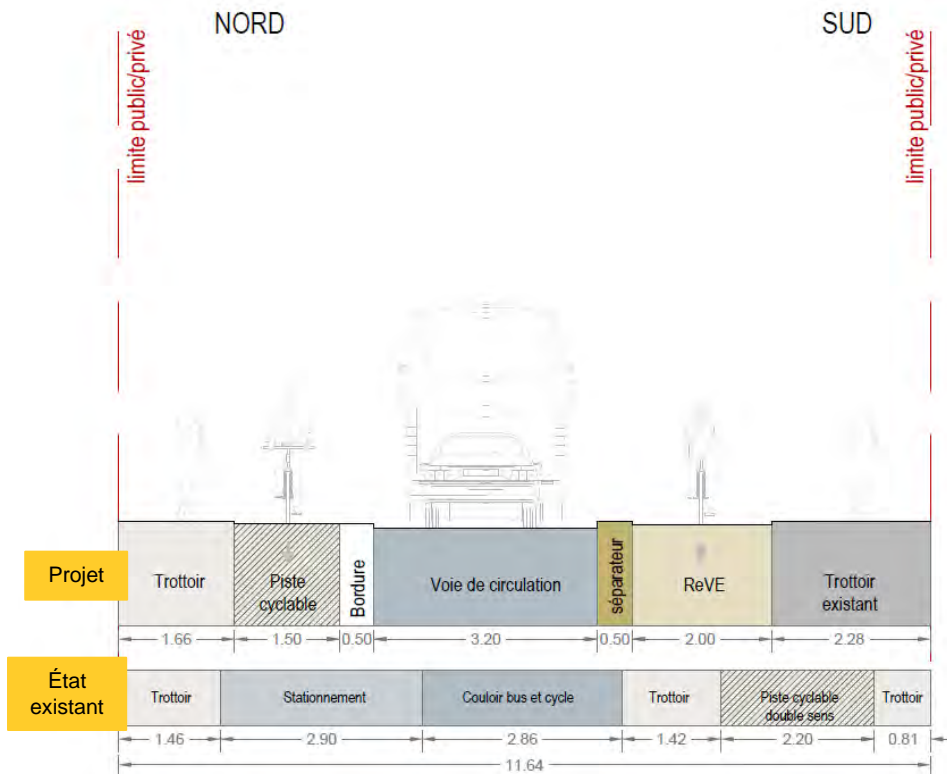
Croquis de ce que pourrait être l'aménagement de la rue Georges Bonnac – variante « piste cyclable »

Séquence rue de Lacanau – rue Brizard

Dans les deux scénarios, l'aménagement du ReVE est repris en **piste cyclable au niveau du carrefour avec la rue Lacanau**. Le contre-sens cyclable se poursuit jusqu'à la rue Brizard. Une surlargeur de la piste cyclable est prévue à cette intersection pour faciliter le stockage des vélos et le mouvement de tourne à droite.



Extrait du plan d'aménagement – rue Bonnac



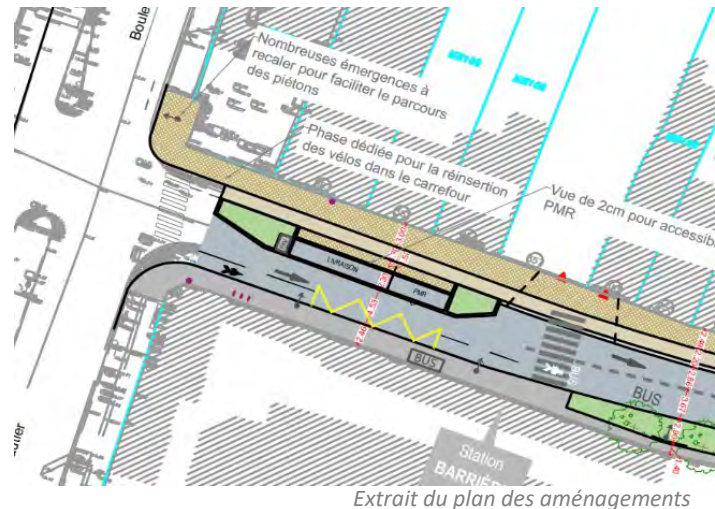
Sur cette portion, le projet prévoit :

- Aménagement du ReVE en piste cyclable de 2 m.
- Séparation des cyclistes et des véhicules par une bordure de 50 cm et des piétons par une bordure chanfreinée
- Maintien de la voie de circulation existante sans modification.
- Trottoir sud réservé aux piétons.
- Création d'un contre-sens cyclable au nord.

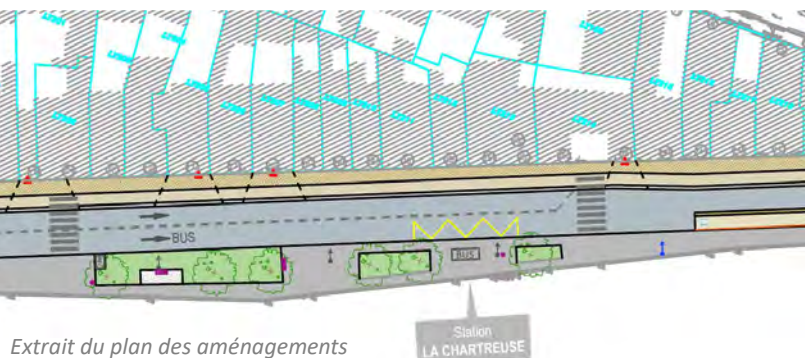
AMÉNAGEMENTS RUE GEORGES BONNAC : IMPACT SUR LES ARRÊTS DE BUS

Zoom sur l'aménagement de l'arrêt de bus Barrière d'Arès :

- Le ReVE en bande cyclable à l'entrée de la rue s'interrompt au niveau de la station et s'insère dans une voie de 4,50m
- Une place de livraison et une place PMR sont conservés sur la rive nord avec un espace de mise à distance entre les stationnements et le contre-sens cyclable
- Le large trottoir est conservé devant le supermarché pour répondre aux besoins et limiter les conflits d'usage

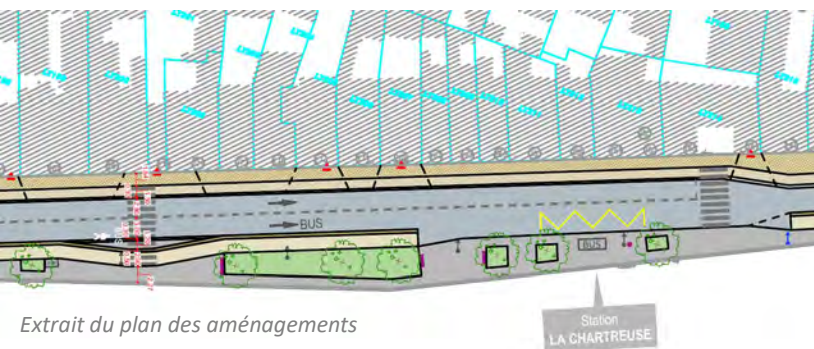


Zoom sur l'aménagement au niveau de l'arrêt de bus La Chartreuse et ses trois variantes :



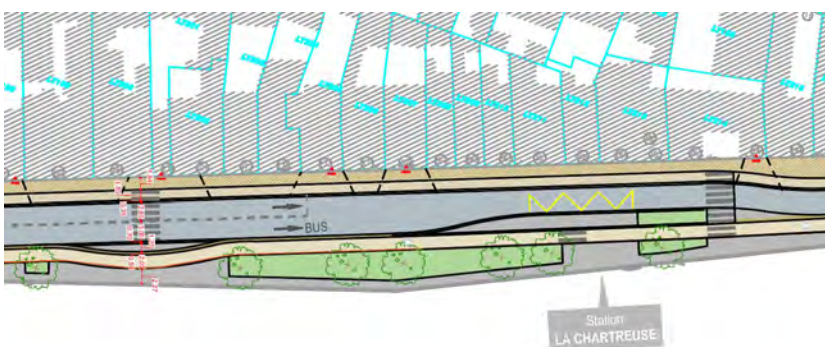
La variante 1 (scénario « couloir bus »)

- Le ReVE est aménagé en voie mixte bus-vélo
- Le couloir bus s'interrompt après l'arrêt de bus La Chartreuse avec une priorité donnée aux bus
- Le ReVE reprend en site propre après le quai bus



La variante 2 (scénario « piste cyclable »)

- La piste ReVE s'interrompt au niveau de l'arrêt de bus
- Le couloir bus s'interrompt après l'arrêt de bus La Chartreuse avec une priorité donnée aux bus
- Le ReVE reprend en site propre après le quai bus

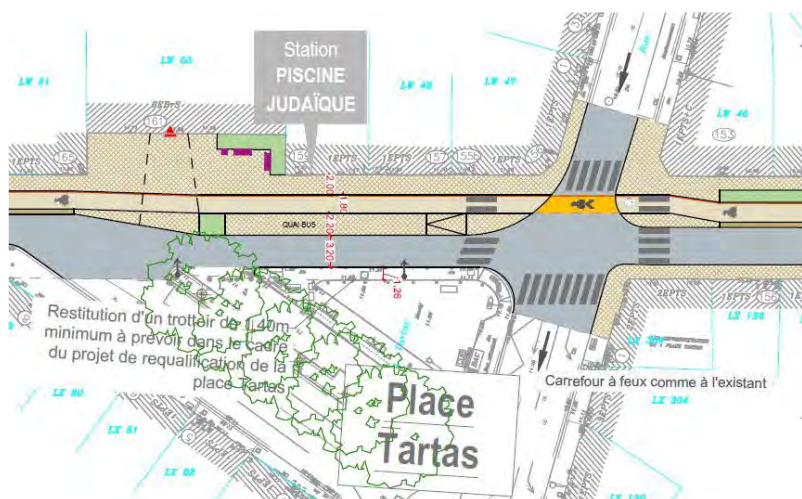


La variante 3 (scénario « piste cyclable »)

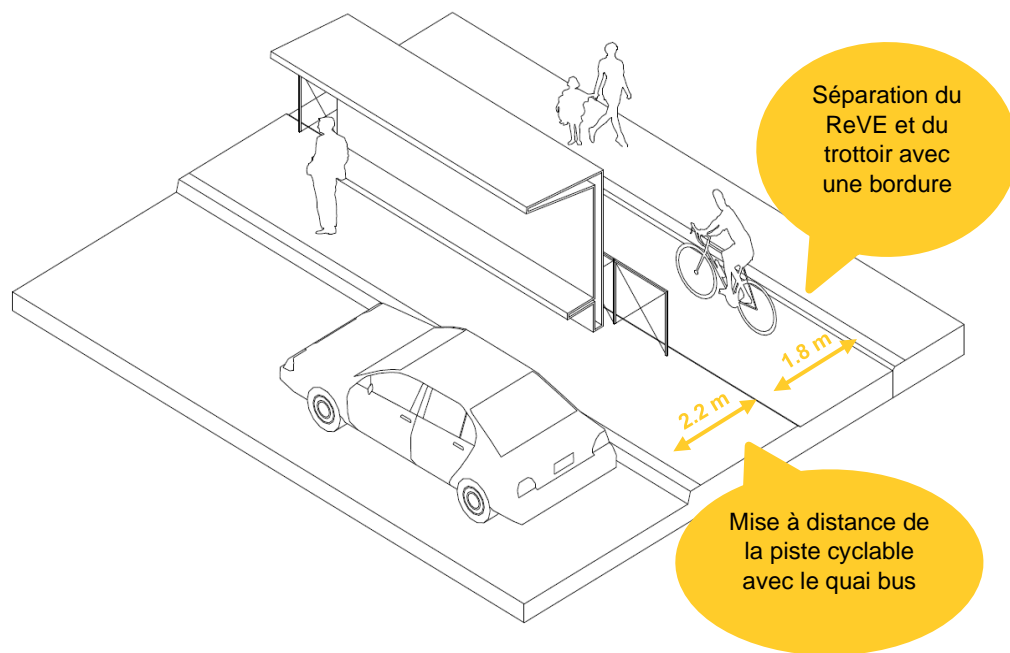
- La piste ReVE est continue sur tout le linéaire
- Le couloir bus s'interrompt avant l'arrêt de bus La Chartreuse avec une priorité donnée aux bus
- La station La Chartreuse est aménagée en station déportée (voir page 17)
- La surface des espaces végétalisés est augmentée

FOCUS SUR LES ARRÊTS DE BUS DÉPORTÉS

Le projet prévoit le réaménagement de certains arrêts de bus avec des quais déportés. Ce type d'aménagement permet de prolonger la piste cyclable dans sa continuité et de bien identifier le ReVE, tout en aménageant un quai de bus qui limite les conflits d'usages entre piétons et cyclistes. Un passage piéton est prévu sur la piste cyclable pour amener les piétons à traverser en un seul et même endroit, et des barrières peuvent être aménagées pour renforcer cette organisation.



Extrait du plan d'aménagement place Tartas : exemple d'une station de bus avec quai déporté



FOCUS SUR LES CARREFOURS

Le projet présenté propose de conserver le mode de fonctionnement des intersections gérées actuellement par des cédez-le-passage pour les rues secondaires perpendiculaires aux quatre rues concernées par le projet. Les carrefours à feux sont également gardés comme à l'existant.

Un marquage orange est ajouté au sol pour identifier clairement la continuité des pistes cyclables au niveau des traversées des axes principaux de circulation et ainsi assurer la sécurité des cyclistes en renforçant leur visibilité.






Le cycle des feux pour les cyclistes reste commun à celui des automobiles, sauf au niveau de la place du XI novembre afin de sécuriser l'ensemble des traversées vélos. Par endroit, des feux cycles sont ajoutés directement au niveau de la piste ReVE.

FOCUS SUR LES STATIONNEMENTS ET LES ARCEAUX VÉLOS

La création d'aménagements cyclables vient se substituer à certaines places de stationnement véhicule, en raison de la faible largeur des rues du secteur et des nombreux usages présents. Il est prévu que les places PMR et de livraison soient repositionnées dans les rues adjacentes et au plus près des besoins identifiés.

Par ailleurs, le projet prévoit le rajout d'arceaux vélos sur le secteur bordelais. Le nombre définitif n'est pas fixé. Il sera ajusté lors des phases d'études opérationnelles et la faisabilité lors des travaux. En parallèle du projet, dans le cadre de l'amélioration de la co-visibilité entre piétons et automobilistes (*dégagement des cônes de visibilité en amont des passages piétons*) et des besoins exprimés lors de la concertation, des arceaux pourront être ajoutés dans les rues adjacentes

Le tableau suivant fait le bilan des places de stationnements véhicules et des arceaux vélo avant et après le projet envisagé :

	Rue Judaïque		Avenue République		Avenue d'Arès		Rue Georges Bonnac	
	Avant	Après	Avant	Après	Avant	Après	Avant	Après
 Stationnement voiture	107	45	197	191	88	34	77	0
 Places de livraison	4	4	16	16	3	1	5	1
 Places PMR	3	2	5	5	2	2	3	1
 Places de Taxi	3	3	0	0	0	0	0	0
 Places vélo	64	70	132	150	24	6	8	20

FOCUS SUR LES TROTTOIRS

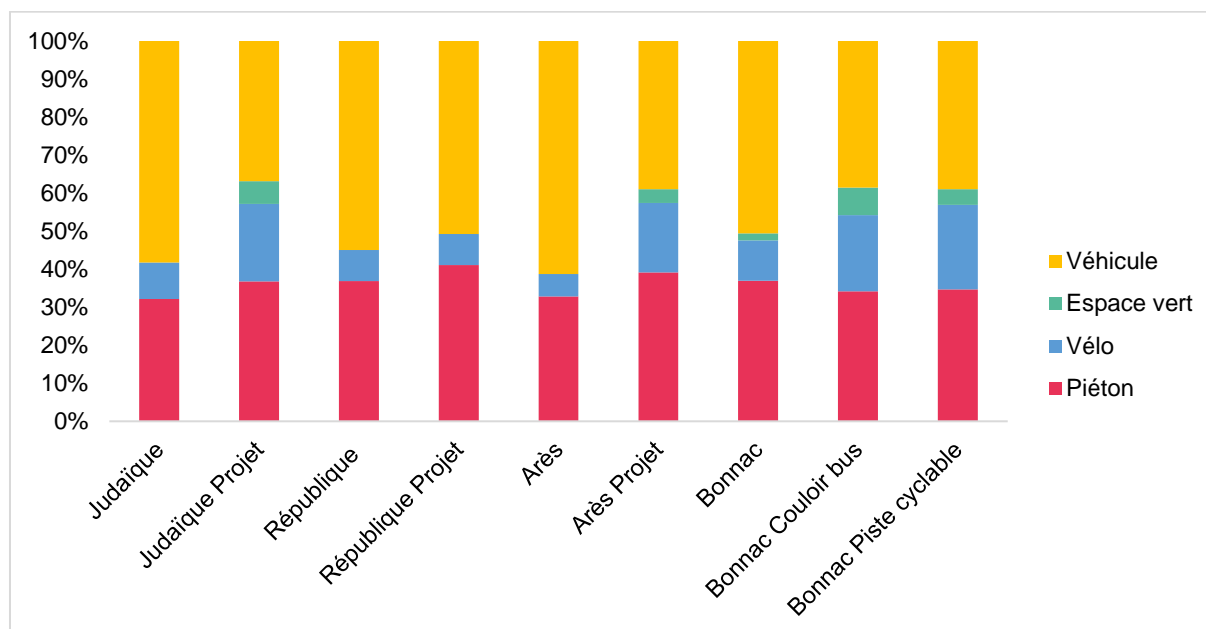
Certains trottoirs existants sur le périmètre de projet ne répondent pas aux dimensions minimales nécessaires pour les Personnes à mobilité réduite (PMR), soit un minimum de 1,40m sans obstacle. Cela notamment au niveau de la rue Judaïque et le long de l'avenue d'Arès entre le centre-ville de Bordeaux et la ville de Mérignac. Le projet vise donc à remettre aux normes ces cheminements et à créer des aménagements piétons agréables le long du réseau cyclable ReVE.

Mise aux normes PMR	Linéaire
Rue Judaïque	428 m
Avenue de la République	Trottoirs aux normes
Avenue d'Arès	435 m
Rue Georges Bonnac	195 m

FOCUS SUR LA RÉPARTITION DE L'ESPACE PUBLIC PAR USAGE

Les aménagements prévus dans le cadre du projet présenté modifient l'emprise de l'espace public dédié à chaque usage. Globalement, la chaussée dédiée aux véhicules automobiles est réduite pour laisser plus de place aux aménagements cyclistes et piétons : ils représentent ensemble 50% de la surface dans le projet. De la surface végétalisée est également implantée sur les quatre rues. Le tableau ci-dessous détaille la répartition de la surface par usage :

Répartition des surfaces existantes/projet



LE PROJET

Les alternatives étudiées puis abandonnées

DANS LE CADRE DU PROJET D'AMÉNAGEMENT D'UNE PORTION DE L'ITINÉRAIRE N°11 DU RÉSEAU REVE, PLUSIEURS SCÉNARIOS ET ALTERNATIVES ONT ÉTÉ ETUDIÉES DEPUIS 2022. CERTAINS ONT ÉTÉ ABANDONNÉS, D'AUTRES ONT ÉVOLUÉ POUR PARVENIR AU PROJET ACTUEL PROPOSÉ. ILS SONT LIVRÉS ICI À TITRE D'INFORMATION.

RÉAMÉNAGEMENT DE L'INTERSECTION ENTRE L'AVENUE DE LA RÉPUBLIQUE ET L'AVENUE BEL AIR

La proposition d'aménagement consistait à réduire l'emprise de ce carrefour afin que le mouvement de tourne à droite de l'avenue de la République vers l'avenue Bel Air soit plus orthogonal et ainsi sécuriser les traversées piétons et vélos. Cet apaisement du carrefour permettait également de supprimer le feu qui gère cette intersection et d'agrandir le parvis du parc de Lussy. En revanche, elle impliquait en contrepartie la suppression pour les véhicules du mouvement de l'Avenue Bel Air vers la rue Pierre Loti. Cette proposition d'aménagement n'a pas été retenue car trop contraignante pour la circulation des véhicules.

AMÉNAGEMENT MINIMAL DE LA RUE GEORGES BONNAC

Le premier scénario d'aménagement étudié pour la rue Georges Bonnac consistait en une reprise de l'entrée de la piste cyclable au droit du carrefour avec la rue de Lacanau pour supprimer la vue et offrir un accès plus large à la piste. Cette proposition n'a pas été retenue car elle ne sécurisait pas assez le vélo et maintenait le conflit entre piéton et vélo sur le trottoir Sud de la rue Georges Bonnac.

L'ALTERNATIVE QUI CONSISTERAIT À NE PAS FAIRE LE PROJET

Si on ne réalisait pas le projet, cela signifierait que la voirie et les espaces publics resteraient en l'état actuel. Les aménagements cyclables et piétons resteraient identiques avec les problématiques évoquées, sans qu'ils ne puissent répondre ni aux attentes du réseau ReVE, ni aux objectifs du plan vélo et du schéma des mobilités. De plus, le cadre de vie des riverains et les enjeux de végétalisation du secteur ne seraient pas pris en compte. Cette alternative ne respectant pas les invariants posés par les élus communaux et Bordeaux Métropole, elle n'a pas été étudiée plus en détail.

LE PROJET

Les acteurs et le budget

BORDEAUX MÉTROPOLE

La Métropole est maître d'ouvrage du projet.
En lien avec les communes, elle :

- Pilote et coordonne les différentes études jusqu'aux arbitrages ;
- Coordonne les différents acteurs et prend en compte leurs souhaits et contraintes ;
- Prévoit le financement du projet sur son budget ;
- Organise la concertation et se porte garante de la qualité du processus ;
- Rédige et adopte le bilan de la concertation ainsi que la décision sur les suites du projet ;
- Réalise les travaux avec les entreprises.

BORDEAUX ET MÉRIGNAC

Les deux villes :

- Précisent les besoins et les invariants du projet ;
- Décident des suites à donner aux études ;
- Communiquent auprès de leurs habitants sur la concertation ;
- Participent à l'organisation de la concertation réglementaire et à la rédaction de son bilan.

SCE ET ATELIER UP+

Entreprise regroupant concepteurs urbains, paysagers, ingénieurs et spécialistes en environnement, elle est mandatée par Bordeaux Métropole pour réaliser le diagnostic et les différentes études. SCE/ATELIER UP+ est le maître d'œuvre du projet.

LE BUDGET

Au stade de l'étude préliminaire, le budget consacré au projet est estimé entre 6 et 7 millions d'euros. Le budget évoluera au regard des études plus détaillées à venir et des choix opérés. Il intègre les travaux à réaliser en matière de dégagement des emprises de la voirie, de terrassement et voirie, de réseaux, de signalisation, d'aménagements paysagers, de mobilier, etc. L'ensemble des études et des travaux sont financés par Bordeaux Métropole.

ÉCOLOGIE URBAINE ET CITOYENNE

Une agence d'urbanisme spécialisée en concertation, missionnée par Bordeaux Métropole pour l'appuyer dans la conception et l'animation de la concertation.

LE PROJET

Le calendrier

LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL, ÉTABLI EN JUIN 2024, REPREND LES PRINCIPALES ÉTAPES DU PROJET. LES DATES ANNONCÉES CI-DESSOUS SONT SUSCEPTIBLES DE CHANGER AU FIL DE L'AVANCEMENT DE LA DÉMARCHE.

Il indique les différentes études menées pour élaborer le projet, qui apporte chacune un niveau de détail supplémentaire à la précédente. À la fin de chaque phase d'étude, un comité de pilotage doit prendre des décisions au regard des options qui lui sont présentées. Ces choix sont ensuite affinés dans l'étude suivante, et ce, jusqu'à que le projet soit suffisamment détaillé pour engager les travaux.



Juin 2022

Lancement de la réalisation d'un diagnostic sur la situation actuelle de l'itinéraire et élaboration de plusieurs scénarios d'aménagement (grandes intentions d'aménagement et de développement avec leurs avantages et inconvénients).

Septembre 2022

Livraison du diagnostic et des scénarios au comité de pilotage qui choisit une intention d'aménagement et décide de lancer des études préliminaires sur cette base.

Octobre 2022

Démarrage de l'étude préliminaire (EP) : étude détaillée de l'intention d'aménagement, de la programmation et déclinaisons des variantes dans le projet.

26 août 2024 – 4 novembre 2024

Mise en œuvre d'une démarche de concertation permettant de recueillir les avis et les contributions des citoyens qui sont ensuite analysés au cœur d'un bilan de la concertation adopté en conseil métropolitain.

Décembre 2024

Finalisation de l'étude préliminaire enrichie des contributions citoyennes issues du bilan de la concertation et présentation en comité de pilotage pour validation.

1^{er} semestre 2025

Réalisation des études avant-projet (AVP) visant à aboutir à un dossier technique suffisamment détaillé pour pouvoir lancer un appel d'offres en vue de choisir les entreprises qui devront réaliser les travaux.

2026-2027

Mise en place de procédures réglementaires avec permis d'aménager et démarrage des travaux.

LE COMITÉ DE PILOTAGE

Le comité de pilotage est l'instance qui prépare les décisions politiques majeures qui devront être prises par le Conseil de Bordeaux Métropole et qui prend les décisions sur les étapes intermédiaires de façon à orienter le travail de l'équipe-projet. Il est constitué d'élus de Bordeaux et Mérignac, et d'élus métropolitains.



LA CONCERTATION

Son rôle dans le projet

LA CONCERTATION SERT À APPORTER AUX ÉLUS, AVANT QU’ILS NE PRENNENT DES DÉCISIONS, UN ÉCLAIRAGE COMPLÉMENTAIRE À CELUI QUI LEUR EST FOURNI PAR LES ÉTUDES TECHNIQUES.

Au sens des articles L103-2 et suivants du Code de l’urbanisme, la concertation réglementaire doit :

- informer le public de l’existence d’un projet, de ses objectifs et invariants ;
- donner la possibilité au public d’exprimer un avis et des contributions sur les sujets du débat.

A ce stade du projet, plusieurs éléments ne sont pas encore déterminés : c’est sur ces marges de discussion que vous pouvez vous exprimer. Toutes les contributions qui respecteront les invariants du projet seront examinées.

En effet, la concertation est organisée **avant les décisions** que les élus des communes et de Bordeaux Métropole devront prendre : ils disposeront ainsi d’un **éclairage citoyen**, complémentaire à celui qui leur sera fourni par les différentes études techniques.

Les élus restent libres de leur décision finale. En revanche, ils s’engagent à expliquer quelles suites ils comptent donner aux contributions citoyennes. Ils le feront dans un document appelé « **bilan de la concertation** », adopté en Conseil métropolitain, puis publié sur le site internet.

A la suite, le Conseil adoptera une décision sur les suites à donner au projet. Après la concertation, d’autres phases d’étude seront engagées afin d’affiner les différents éléments du projet, jusqu’au début des travaux.

Les citoyens continueront à être informés par la Métropole ou les communes de l’avancée des réflexions et de la mise en œuvre du projet.

UNE CHARTE POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DES CONCERTATIONS

En février 2022, Bordeaux Métropole a adhéré à la charte nationale de la participation du public. Depuis, elle s’attache à en respecter les 22 engagements, sur chacune de ses concertations.

La présente concertation réglementaire a été conçue de façon à se conformer autant que possible à la Charte. Une évaluation du respect des engagements est prévue et le bilan de la concertation en fera état.

La charte nationale de la participation du public est consultable sur : participation.bordeaux-metropole.fr

LA MÉTROPOLE À L’ÉCOUTE

En initiant une concertation, la Métropole s’engage à être à l’écoute :

- Des savoirs et expertises d’usage ;
- Des informations et expertises complémentaires existantes que les participants pourraient souhaiter
- Des projets alternatifs ou variantes au projet proposé.

LA CONCERTATION

Les invariants et marges de discussion

LE PROJET EST EN PHASE D'ÉLABORATION, IL A ENCORE VOCATION À ÉVOLUER POUR DEVENIR DÉFINITIF. AFIN DE CADRER LA CONCERTATION ET NOURRIR LE PROJET, LES INVARIANTS ET LES MARGES DE DISCUSSION DU PROJET SONT PRÉSENTÉS CI-DESSOUS.

LES INVARIANTS DU PROJET

Les invariants d'un projet sont les éléments considérés comme définitifs. Ils ont été définis soit politiquement (*choix stratégiques portés par les élus*), soit techniquement (*données issues d'études réalisées en amont*). Il est donc important d'avoir ces éléments à connaissance pour cadrer la réflexion. La concertation ne pourra remettre en question ces invariants sous risque de rendre le projet ReVE infaisable.

Les invariants du projet	Les raisons qui les expliquent
Le tracé de l'itinéraire du ReVE passant par la rue Judaïque, la rue de la République, rue d'Arès et rue Georges Bonnac	L'itinéraire a été voté lors de l'adoption du plan vélo et répond à la stratégie de cette politique publique tout en s'adaptant au contexte territorial.
Une continuité cyclable avec des aménagements cyclables le plus possible en site propre sera assurée sur l'ensemble du linéaire. Les pistes cyclables devront mesurer 2m de large minimum	Il s'agit des standards d'aménagement du ReVE (document voté avec le Plan Vélo de Bordeaux Métropole) adaptés au contexte environnant. Une largeur plus faible pour une piste cyclable entraîne des conflits d'usages et n'est pas confortable pour les cyclistes : elle ne répond pas aux normes.
Une continuité piétonne avec des trottoirs de 1,4m minimum sera assurée sur l'ensemble du linéaire	Il s'agit de la norme pour permettre l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR).
Le ReVE prendra la forme d'un couloir partagé bus-vélo sur les tronçons où l'insertion d'une piste cyclable n'est pas possible	Il n'est pas possible d'envisager d'autres types d'aménagements cyclables en raison de la faible largeur de la voirie et des usages actuels à conserver.
Une substitution de places de stationnement par des aménagements cyclables	Cette substitution est nécessaire pour libérer l'emprise pour assurer une continuité et un confort des mobilités cyclables et piétonnes.



LES MARGES DE DISCUSSION

Des éléments sont encore à définir dans le projet, en s'appuyant sur les études techniques et les contributions des citoyens : il s'agit des marges de discussion. Pendant toute la durée de la concertation réglementaire, vous pouvez vous exprimer sur les sujets ci-dessous ou sur tout autre questionnement qui vous semble intéressant. Vos avis et idées nourriront l'élaboration du projet !

Les sujets de la concertation	Les exemples de marges de discussion
<p>Les solutions d'aménagements</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les aménagements proposés vous semblent-ils pertinents pour permettre une cohabitation apaisée des différents modes de déplacement et limiter les conflits d'usages (<i>différence de vitesse entre piéton et vélo, cohabitation avec les véhicules ...</i>) ? • Le projet répond-il aux problématiques que vous rencontrez ? • Quels scénarios et variantes d'aménagement de l'espace public dans la rue Georges Bonnac vous semble les plus pertinents ?
<p>La répartition des usages</p>	<ul style="list-style-type: none"> • A quels endroits privilégier une place plus importante donnée à la végétation par rapport à la largeur de l'espace piéton, et inversement ? • Quels mobiliers installer pour les piétons et les cyclistes ? • Où positionner des arceaux vélos le long de l'itinéraire ?
<p>La végétalisation et les matériaux</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Quelle place donner à la végétalisation le long de l'itinéraire ? • Quels types de matériaux et types de revêtement privilégier ?
<p>Les ambiances</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Quelle ambiance lumineuse nocturne créer dans ces rues ?

LA CONCERTATION

Comment participer ?

**LA CONCERTATION EST ORGANISÉE DU 26 AOÛT AU 4 NOVEMBRE 2024.
POUR PARTICIPER, DIFFÉRENTS DISPOSITIFS SONT MIS EN PLACE AFIN DE
RECUEILLIR DES CONTRIBUTIONS ET AVIS.**



Adoptez le réflexe numérique !

Avec le site internet de la participation

Durant toute la concertation sur participation.bordeaux-metropole.fr

Vous y trouvez tous les éléments du projet. Vous pouvez y exprimer vos avis et entrer en débat avec les autres internautes. En vous abonnant à la page, vous serez notifié à chaque nouvelle information.



Répondez à des questions rapides !

Avec le questionnaire en ligne et papier

Durant toute la concertation sur : <https://forms.office.com/e/SaFQfb9Vx2>

Vous pouvez faire part de votre expertise et de vos idées en répondant à des questions en ligne. Ce questionnaire sera aussi distribué en papier lors des ateliers.



Venez nous poser vos questions !

Lors de la réunion publique

Le 19 septembre 2024 à 18h30 à l'Hôtel de Bordeaux Métropole (rue Jean Fleuret à Bordeaux)

Vous pouvez y prendre connaissance des dernières études connues, poser vos questions à Bordeaux Métropole et aux communes, exprimer votre avis. Le diaporama et le compte-rendu seront publiés sur le site internet après la rencontre.



Accordez-nous quelques minutes !

Aux rencontres proximité

En septembre devant les équipements du secteur, aux arrêts de bus, aux feux rouges...

Nous interpellons les passants, les cyclistes, les usagers ou encore les automobilistes en différents lieux stratégiques du secteur et à différents moments. L'occasion de capter les contributions des citoyens qui ne se seraient pas déplacés aux réunions et de distribuer le questionnaire.



Arpentez le site !

Lors de la balade participative sur l'itinéraire

Le 12 octobre 2024 à partir de 14h sur la place Dutertre à Bordeaux

En compagnie de l'équipe-projet, vous arpentez le périmètre du projet et répondez à des questions spécifiques pour exprimer votre avis. Un stand sera également présent au point de départ avec des supports de concertation participatifs et des animations.



Contribuez à une réflexion collective !

Lors de l'atelier

Le 17 octobre 2024 à 18h30 à Bordeaux Métropole - immeuble Laure Gatet (41 cours Maréchal Juin à Bordeaux)

Cet atelier sera l'occasion d'échanger collectivement sur le projet et de travailler des propositions pour nourrir la réflexion en cours, avec l'équipe projet.



Et si vous êtes un commerçant ...

Des entretiens

Début septembre sur des commerces du secteur de projet

Des entretiens, menés lors d'un porte-à-porte, permettront d'aller à la rencontre des commerçants du secteur, de recueillir leur avis et de leur donner des questionnaires destinés à leurs clientèles.



Et si vous préférez le papier ...

Des registres papiers

Durant toute la concertation à :

- Mairie de quartier Bordeaux Centre (19 rue Père Louis de Jabrun, Bordeaux)
- Mairie de quartier St Augustin-Tauzin- Alphonse Dupeux (18 place de l'Eglise Saint Augustin, Bordeaux)
- Mairie de quartier Caudéran (130 avenue Louis Barthou, Bordeaux)
- Mairie de Bordeaux (Place Pey Berland, Bordeaux)
- Mairie de Mérignac (60 Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, Mérignac)
- Direction multimodalité Bordeaux Métropole – Immeuble Laure Gatet (41 cours Maréchal Juin, Bordeaux)

Un registre papier et un dossier (identique à celui publié sur le site internet) sont disponibles en 6 lieux, aux horaires habituels d'ouverture au public de ces établissements.



26 août
Questionnaire
mis en ligne



Août-septembre
Porte-à-porte
commerçants



19 septembre
Réunion
publique



Septembre
Rencontres de
proximité



12 octobre
Balade et stand
participatifs



17 octobre
Atelier



Direction générale mobilité
Direction de la multimodalité
Service modes actifs
41 cours Maréchal Juin
33 000 Bordeaux
05 56 99 84 84
participation.bordeaux-metropole.fr