



DOSSIER DE CONCERTATION

Traverser Parempuyre à vélo : aménagement d'une portion du réseau cyclable ReVE sur la rue de Macau



SOMMAIRE

I. Le Réseau Vélo Express

II. La rue de Macau, un axe structurant aux enjeux divers

III. Pourquoi réaménager la rue de Macau ?

IV. Le projet présenté à la concertation

V. Participez à la concertation !

VI. Annexes et glossaire

Le dossier de concertation présente une synthèse des informations connues en début de concertation : diagnostic du secteur, objectifs du projet, programme d'aménagement, etc.

À ce stade, le dossier présente le programme d'aménagement de la rue Macau et les premières propositions d'aménagement mais les caractéristiques précises de l'aménagement cyclables et piétons ne sont pas définies. En effet, l'étude dite « avant-projet » n'est pas encore réalisée : c'est elle qui définira la nature du revêtement de la voie et les aménagements complémentaires. **Au fur et à mesure de l'avancement du projet, de nouveaux documents pourront être mis à disposition du public : ils seront à lire en complément du présent dossier.**

Le dossier de concertation et tous ses compléments constituent un socle pour le dialogue. Ils mettent à la disposition du public une base commune d'informations. Chacun peut alors exprimer un avis et des contributions argumentés sur les sujets du diagnostic et du plan-guide.

Dans le cadre du réseau cyclable ReVE, la Métropole prévoit l'aménagement d'une **portion cyclable sur la Rue de Macau, sur la commune de Parempuyre** (reliant la métropole à Ludon-Médoc). Outre l'aménagement cyclable, le projet doit permettre la **création de cheminements piétons** et un **apaisement général de la circulation automobile** (sécurisation des cheminements, réduction de la vitesse, etc.), notamment à l'approche du centre-ville.

Pour accompagner ce projet, une concertation réglementaire est mise en place du 1er Septembre 2023 au 30 Novembre 2023.





I. Le Réseau Vélo Express (ReVE)

Qu'est-ce que le réseau cyclable ReVE ?



Exemples d'aménagement du réseau ReVE sur la commune de Bruges.

Le Réseau Vélo Express

Il s'agit d'un projet phare du 3ème Plan Vélo de Bordeaux Métropole qui vise à atteindre 18% de part modale du vélo sur la métropole ; c'est-à-dire 18% des déplacements réguliers effectués en vélo plutôt qu'en voiture, bus, etc.

Le ReVE est un projet de **14 itinéraires de voies cyclables larges**, représentant 272 km. Il s'appuie sur des aménagements existants mais pas uniquement.

L'objectif est de permettre aux cyclistes de disposer de **trajets rapides, lisibles, confortables, sécurisés et sans rupture de continuité**. Ce réseau cyclable doit également être **accompagné de services associés** (parkings vélo sécurisé, éclairage, aires de service vélo, signalétique, etc.).

Il dessert **l'ensemble des communes de la Métropole**, les principales zones d'activité et d'emploi : Campus, CHU, OIM Aéroport, plusieurs zones commerciales ainsi que de nombreuses gares et pôles d'échanges multimodaux.

Le ReVE s'adresse à tous les usagers, que ce soit pour les **trajets du quotidien** (domicile-travail / études / courses) mais aussi pour les **déplacements utilitaires** (cyclo-logistique, artisans à vélo) ou **de loisirs**.



RESEAU VELO EXPRESS (ReVE)

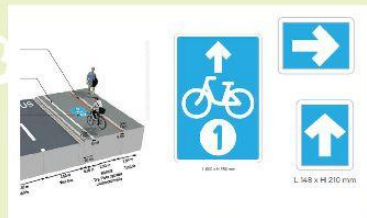
Faire du vélo un mode de déplacement sûr et confortable

- Faire du vélo un mode de déplacement sûr et confortable
- Faciliter différents usages du vélo : déplacement quotidien, loisirs, professionnels (cyclo-logistique, artisans)
- Parcourir des longues distance (10-20km) à une vitesse soutenue avec le minimum d'interruption
- Sécuriser et prioriser la circulation des cyclistes
- Pouvoir circuler à deux de front et se doubler sur des infrastructures adaptées
- Objectif mini : entre 500 et 1000 cyclistes/jour



Panneau identitaire :
numéro d'itinéraire +
flèche directionnelle + une
ou deux destinations

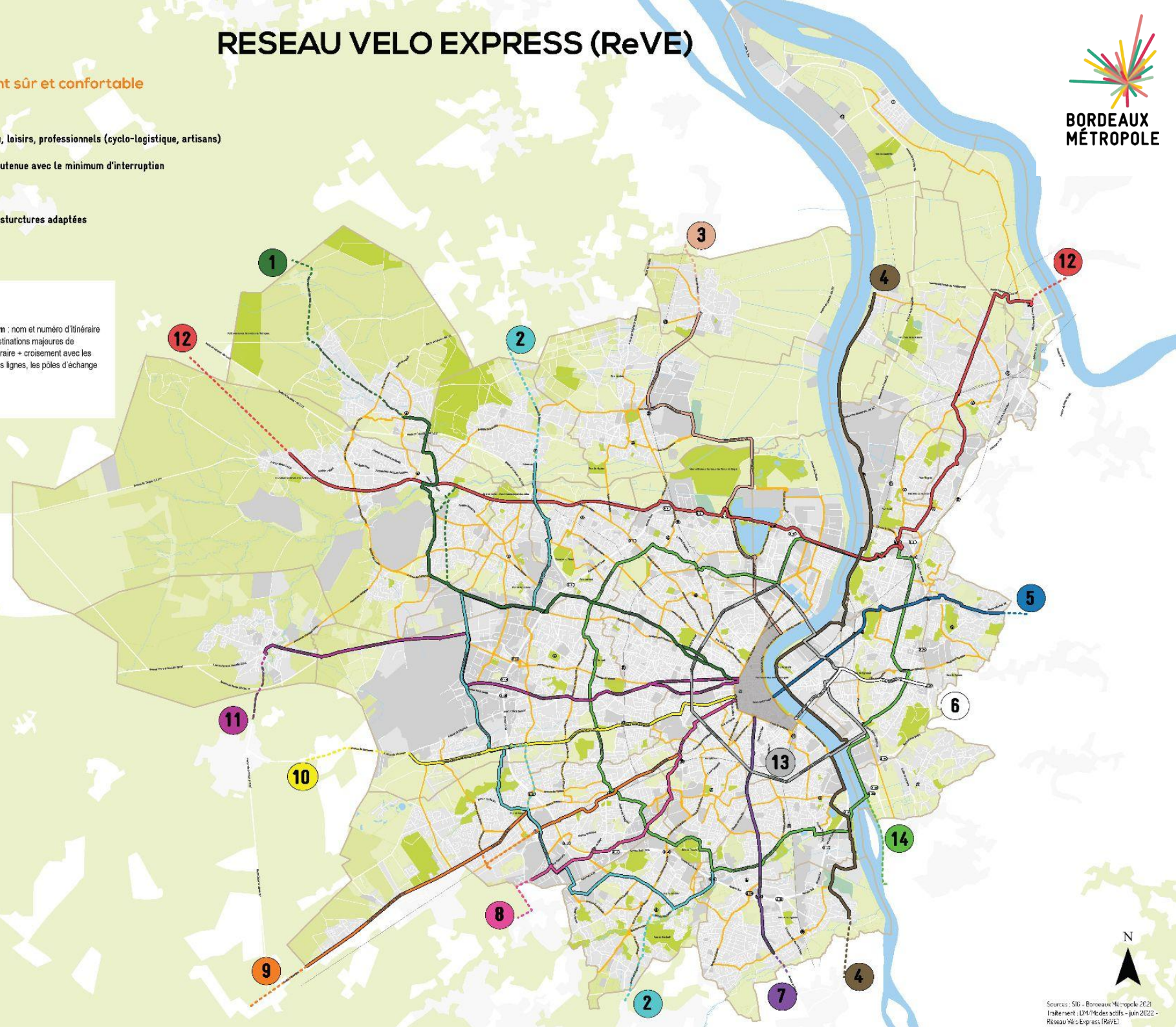
Totem : nom et numéro d'itinéraire
+ destinations majeures de
l'itinéraire + croisement avec les
autres lignes, les pôles d'échange



Réseau Vélo Express

- 1 Bordeaux - Saint Aubin de Médoc
- 2 Le Taillan Médoc - Villenave d'Ornon
- 3 Bordeaux - Parempuyre
- 4 Villenave d'Ornon - St Louis de Montferrand
- 5 Bordeaux - Artigues près Bordeaux
- 6 Bordeaux - Entre 2 mers
- 7 Bordeaux - Villenave d'Ornon
- 8 Bordeaux Inno Campus
- 9 Bordeaux - Pessac
- 10 Bordeaux - St Jean d'Illac
- 11 Bordeaux - Martignas sur Jalle
- 12 St Médard en Jalles - St Vincent de Paul
- 13 Boulevards
- 14 Péripherique

■ Réseau cyclable structurant



Les différents types d'aménagement cyclables possibles pour le ReVE

Les itinéraires du Réseau Vélo Express sont composés d'aménagements cyclables qualitatifs larges, confortables, sécurisés et facilement identifiables pour les cyclistes.

Ils permettent à tous les habitants et tous types de cyclistes de choisir le vélo pour leurs déplacements quotidiens (domicile-travail, études, loisirs) et/ou professionnels (cyclo-logistique, artisans à vélo) pour parcourir des distances allant jusqu'à une bonne vingtaine de kilomètres et à une allure pouvant être soutenue (vitesse moyenne de 15- 20km/h avec des pointes jusqu'à 25km/h en milieu péri-urbain ou rural).

Le Réseau Vélo Express, bénéficie pour ce faire d'un référentiel supérieur en termes de sécurité, de largeur, de confort de roulement tout en s'adaptant à l'environnement traversé

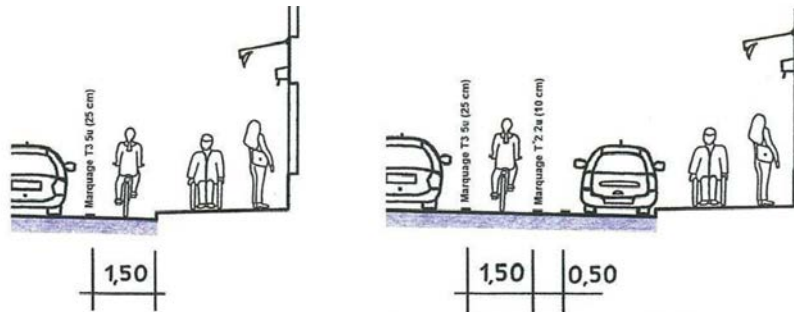
Pour cela, des préconisations d'aménagement ont été établies par le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) et adaptées au contexte local dans le "référentiel d'aménagement ReVE" conçu avec les communes, les associations d'usagers et les services de la Métropole, même si la piste cyclable reste l'aménagement préférentiel.

L'insertion du ReVE peut amener à questionner la place de la voiture (stationnement, sens de circulation, nombre de voies) voire à modifier le profil de la voirie (éclairage, mobilier urbain...), mais ne doit jamais remettre en cause la place du piéton.



Les différents types d'aménagement cyclables possibles pour le ReVE

- > Les bandes cyclables (sur chaussée, avec une séparation par du marquage)



Bande cyclable sans stationnement latéral

Bande cyclable éloignée du stationnement

Les normes présentées ici sont les préconisations du Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement).

Il s'agit de préconisations à adapter en fonction du contexte du projet et non d'une réglementation imposée.



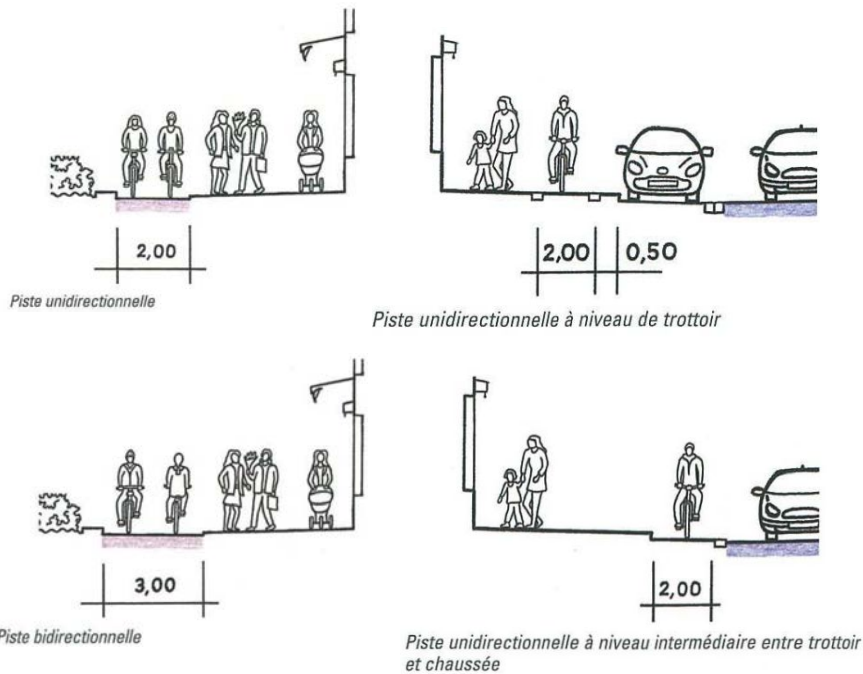
Exemple de bandes cyclables sans stationnement latéral, rue de Ségur, Parempuyre



Exemple de bande cyclable éloignée du stationnement, Esplanade Brillaud de Laujardière, Caen.

Les différents types d'aménagement cyclables possibles pour le ReVE

> Les pistes cyclables (séparées de la chaussée, avec une séparation physique - végétation, potelets, bordures, etc.)



Exemple de piste bidirectionnelle, Avenue du 11 Novembre, Blanquefort



Exemple de piste unidirectionnelle à niveau intermédiaire entre trottoir et chaussée, avenue John Fitzgerald Kennedy, Mérignac

La concertation est ouverte



Le ReVE est un projet de réseau cyclable de grande ampleur pour la métropole visant à augmenter significativement l'utilisation du vélo mécanique ou électrique par les métropolitains.

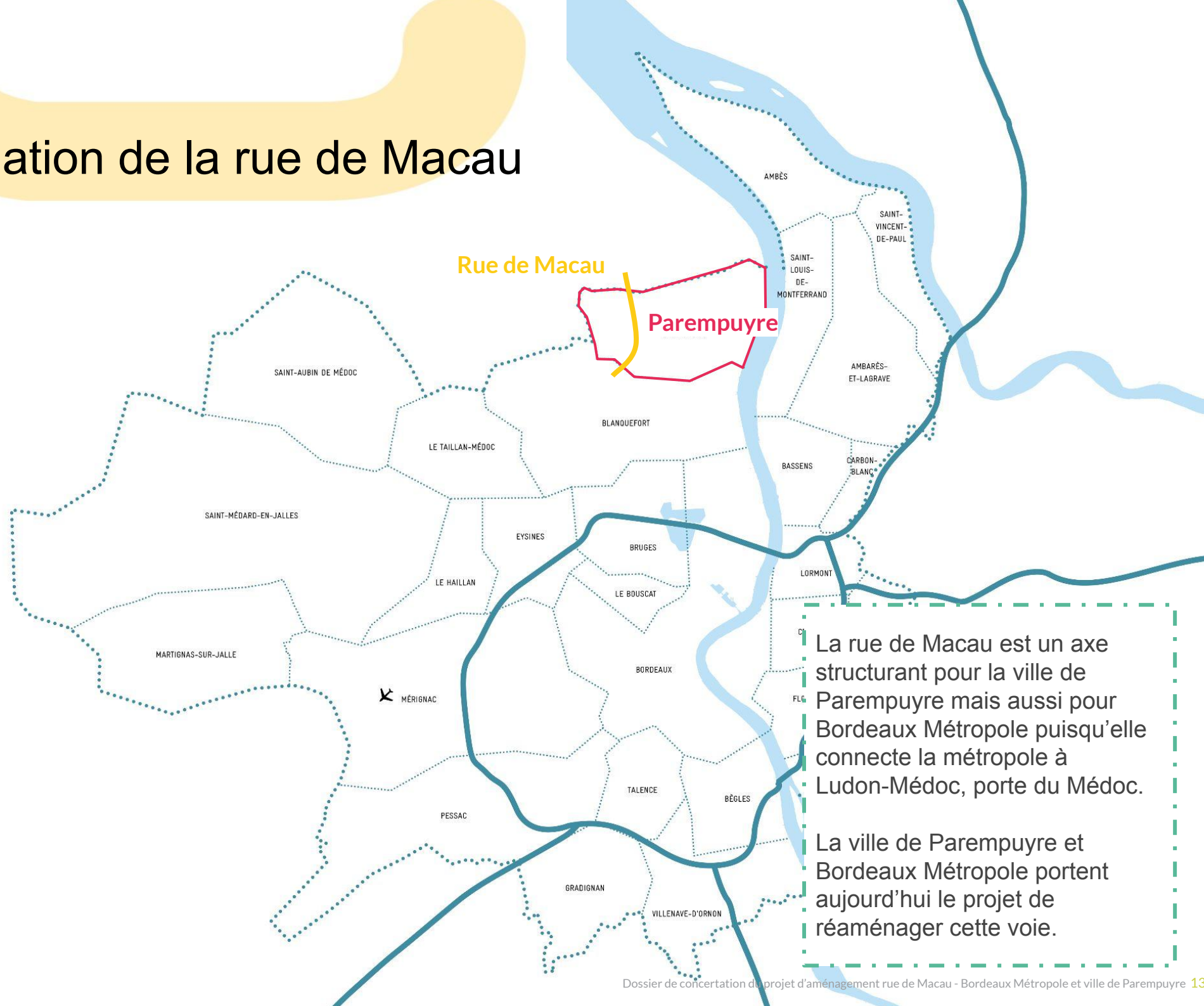
Comment vous déplacez-vous aujourd'hui ? Le vélo fait-il partie de votre quotidien ? Pourquoi ?

Vos contributions sont les bienvenues pour aider Bordeaux Métropole et la ville de Parempuyre à comprendre les habitudes des habitants et des usagers et proposer des aménagements pertinents.



II. La rue de Macau, un axe structurant aux enjeux divers

Situation de la rue de Macau



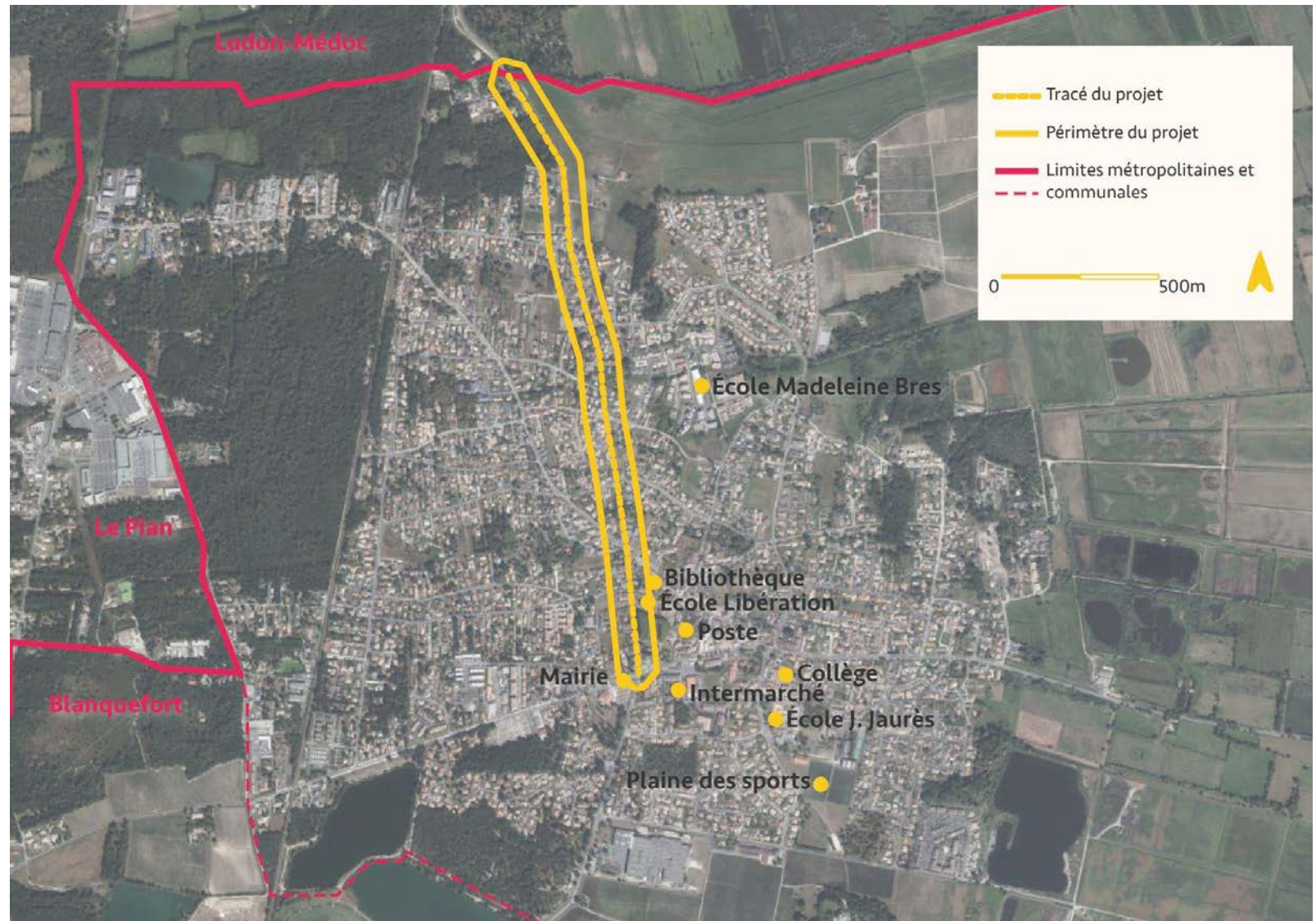
La rue de Macau est un axe structurant pour la ville de Parempuyre mais aussi pour Bordeaux Métropole puisqu'elle connecte la métropole à Ludon-Médoc, porte du Médoc.

La ville de Parempuyre et Bordeaux Métropole portent aujourd'hui le projet de réaménager cette voie.

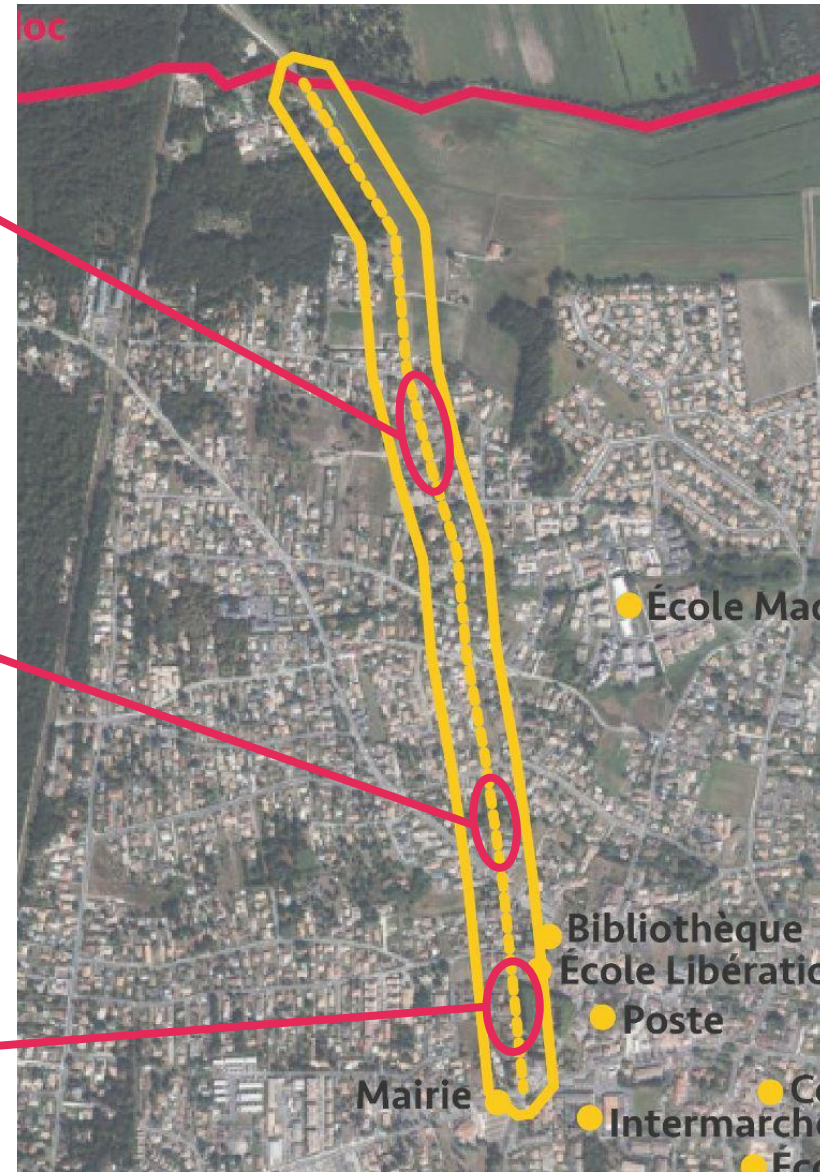
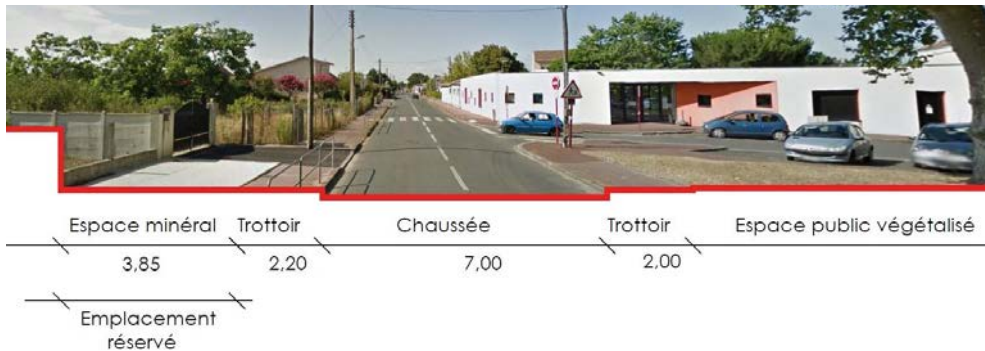
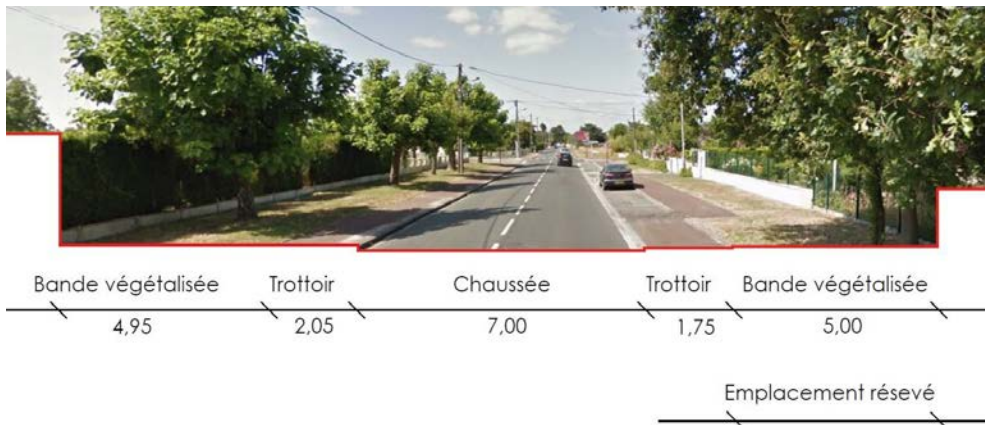
Situation du projet

Le tracé du projet se situe **rue de Macau entre le giratoire de la Porte du Médoc (limite Sud) et la limite administrative avec Ludon-Médoc (limite Nord)**. Cette section représente environ **2,5 km**. Le périmètre du projet prend en compte les abords de la chaussée.

La rue de Macau permet d'atteindre la commune de Macau au Nord et la rocade bordelaise en continuant vers Blanquefort au Sud.



Dimension de la rue de Macau



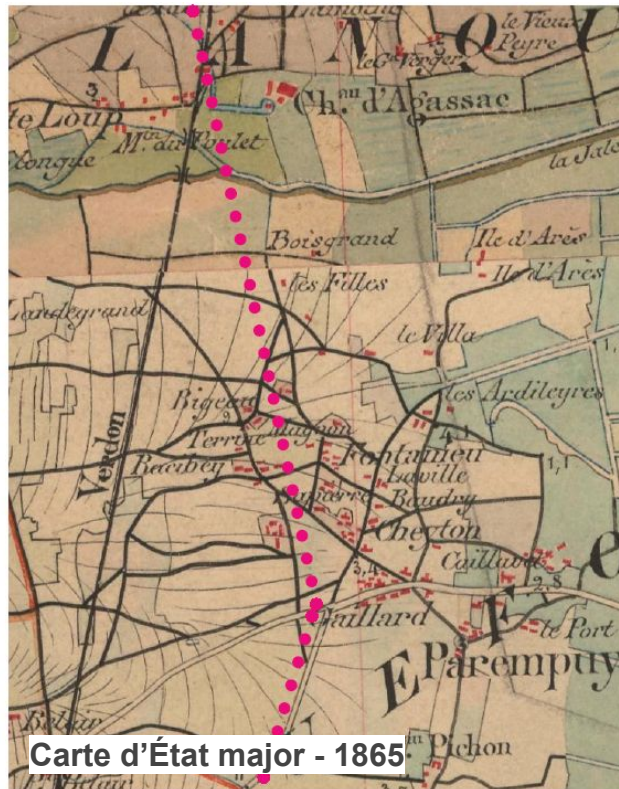
Un axe historique structurant



Les données historiques



Carte de Cassini - 1750 -1800



Carte d'État major - 1865

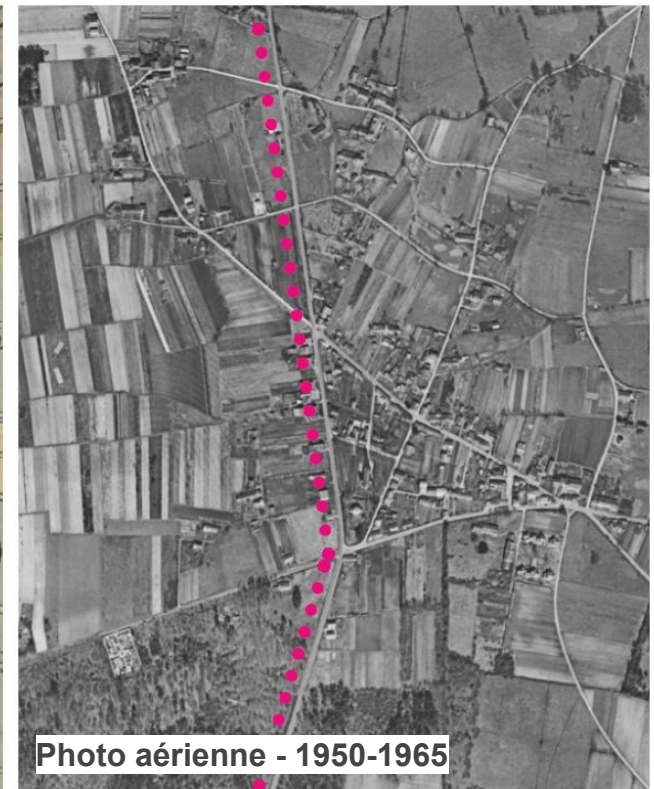


Photo aérienne - 1950-1965

Ces trois images montrent l'évolution du territoire depuis le 18ème siècle et notamment son urbanisation. La ville de Parempuyre est un territoire agricole qui s'est développé autour d'anciens hameaux ayant donné leur nom à plusieurs rues de la commune. La rue de Macau apparaît dans sa forme actuelle à partir du 20ème siècle et s'insère dans un réseau de rues et routes en partie pré-existant (que l'on distingue sur la carte d'État Major de 1865).

Un axe historique structurant



Les activités humaines

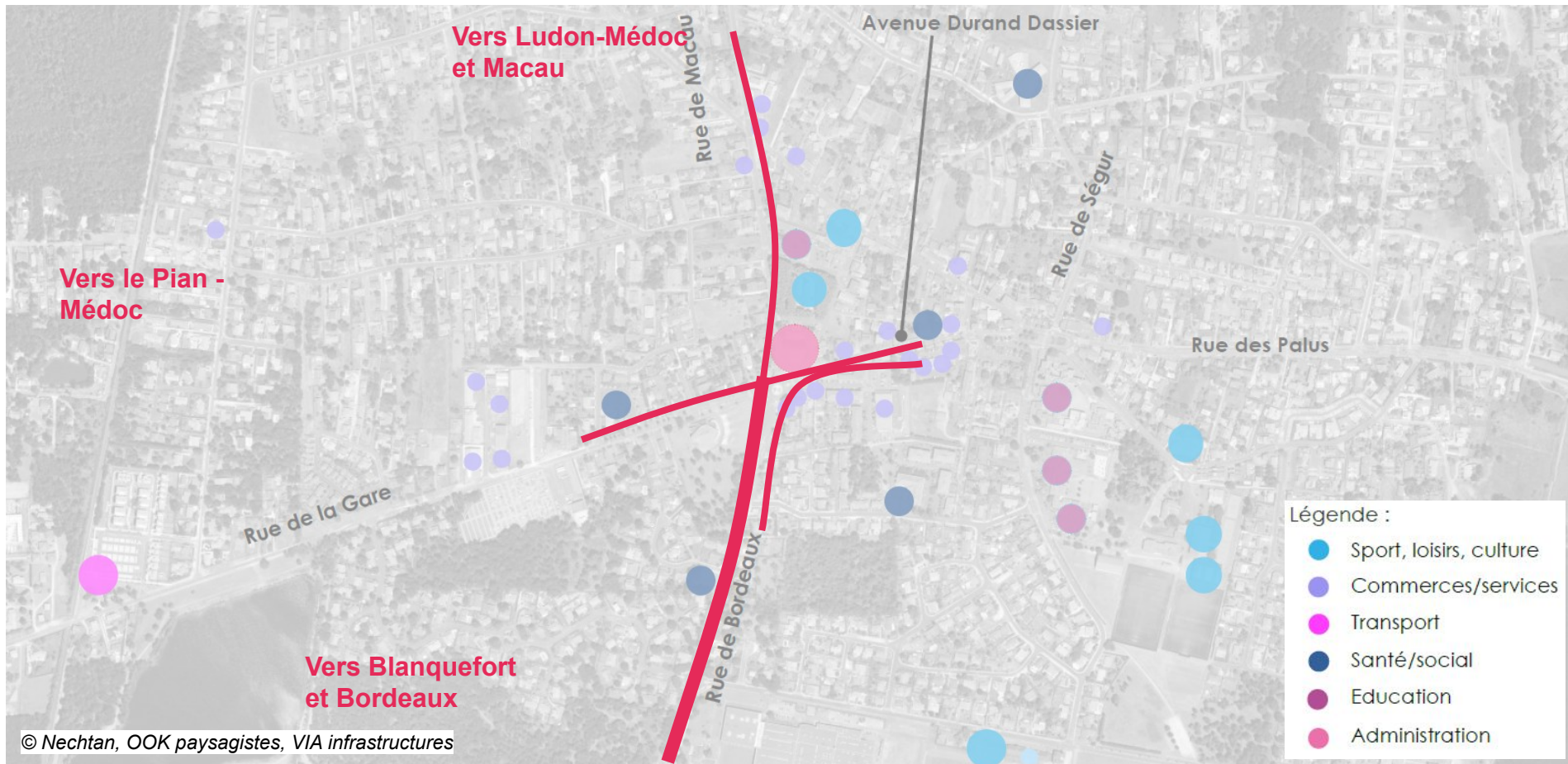


La commune de Parempuyre dispose d'un bon niveau d'équipements et de services principalement concentrés sur l'avenue Durand Dassier, la rue de la Gare, et la rue de Macau. Ces 3 axes constituent le centre névralgique de la commune et captent une grande partie des flux de déplacement.

Un axe historique structurant



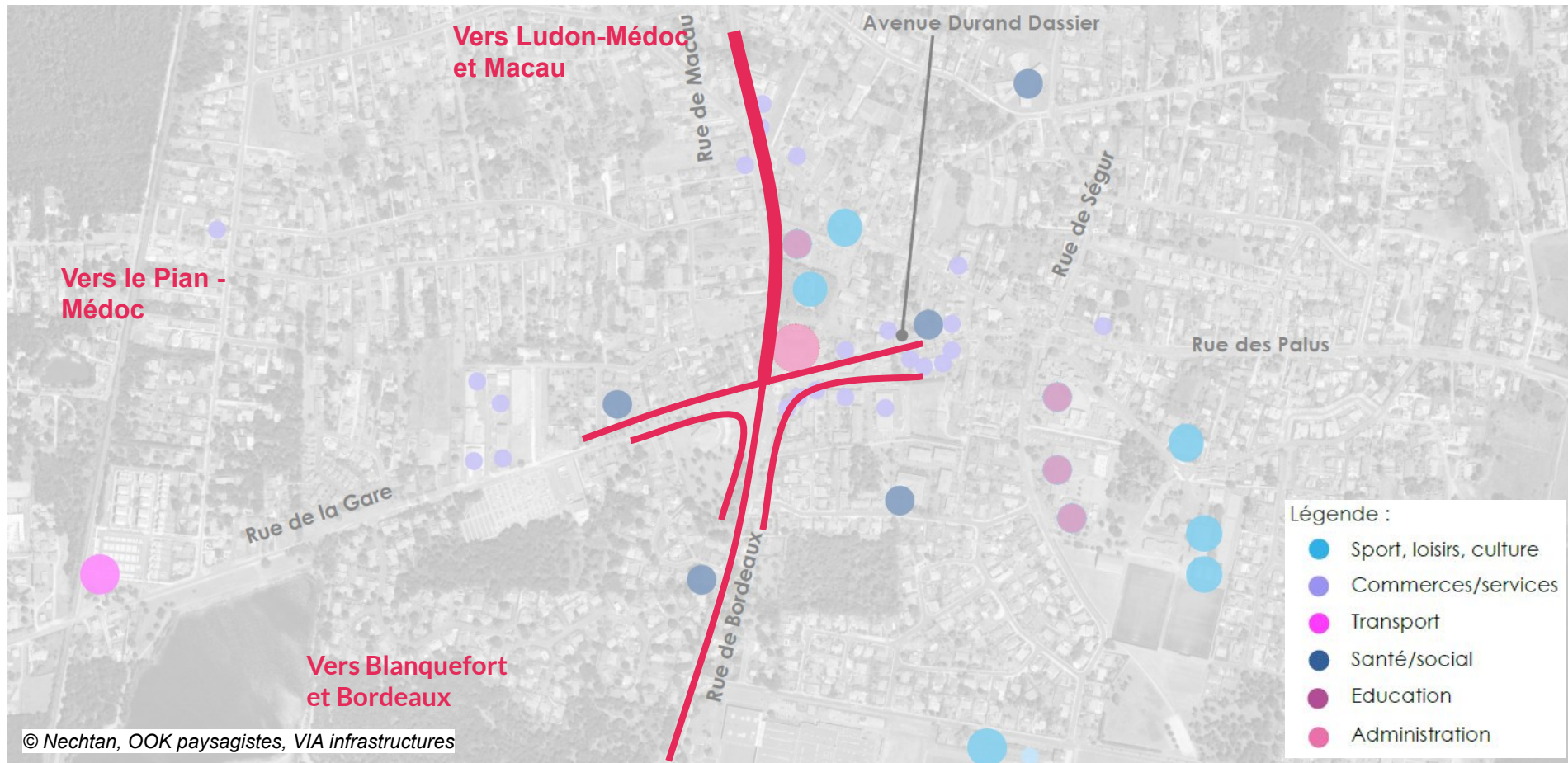
Les principaux flux - matin



Un axe historique structurant



Les principaux flux - soir



Un axe historique structurant

Les aménagements actuels



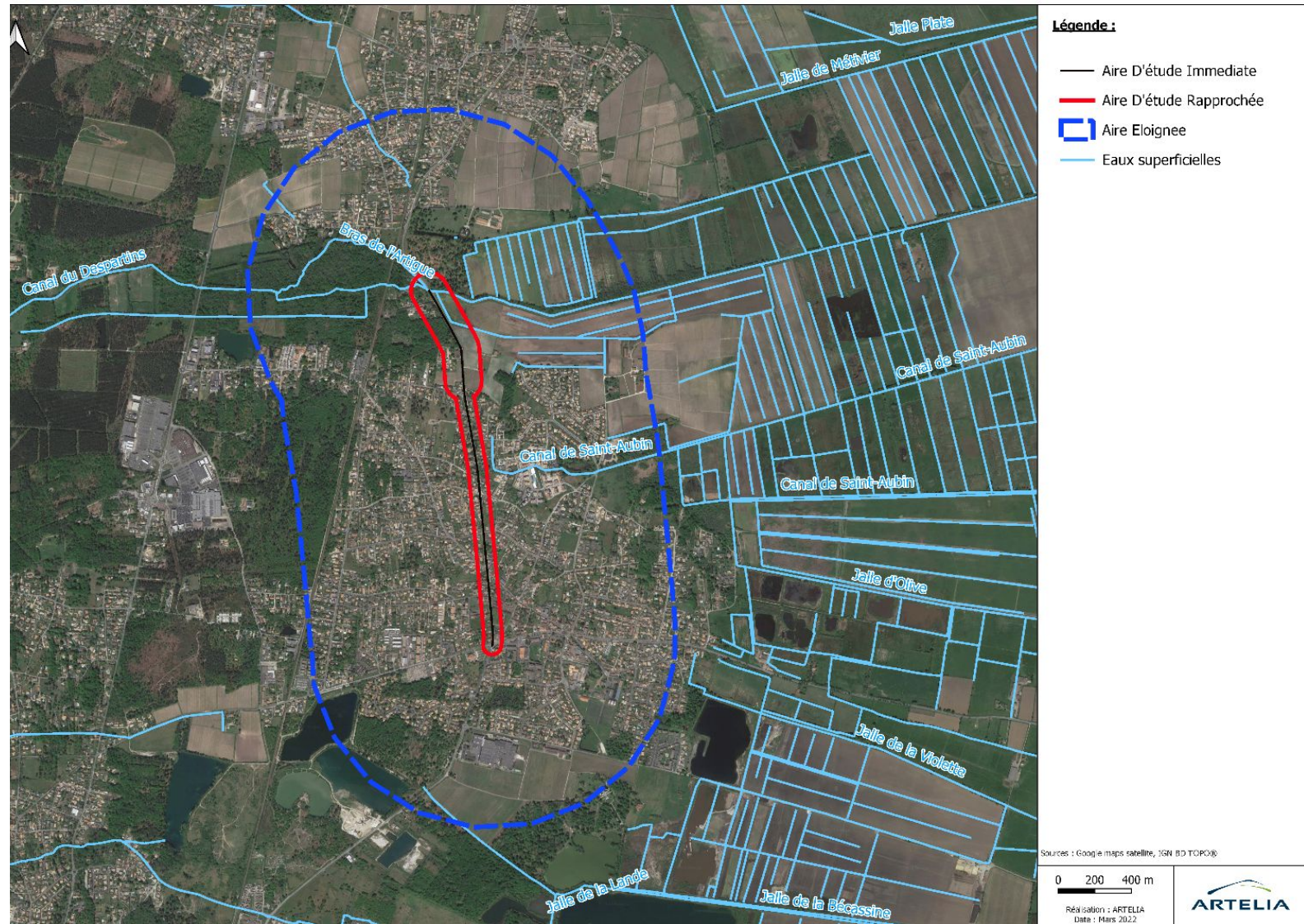
Un axe en lien avec son environnement



La commune de Pempuyre est au cœur des espaces de marais de la métropole.

La rue de Macau est donc marquée par la présence d'un réseau d'eaux superficielles et souterraines à ses abords.

Cela implique pour le projet d'aménagement d'être vigilant sur la pollution de ce réseau, particulièrement pendant la période de travaux.



Un axe en lien avec son environnement



Par ailleurs, le site du projet est concerné par plusieurs documents cadre concernant l'eau :

- > Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Adour-Garonne
- > Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Estuaire de la Gironde et milieux associés
- > Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Nappes profondes de Gironde

Le projet doit donc respecter les orientations et dispositions prescrites dans ces documents.

Les SDAGE et les SAGE ?

Institués par la loi sur l'eau de 1992, les Schémas Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) planifient pour six ans **les orientations qui permettent d'atteindre les objectifs** attendus en matière de "bon état des eaux". Ils sont au nombre de 12, un pour chaque "bassin" de la France métropolitaine et d'outre-mer. Les objectifs attendus sont définis en concertation entre partenaires qui utilisent la ressource en eau du bassin concerné.

Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) est une **déclinaison locale** du SDAGE. Il **définit les actions à mettre en œuvre localement pour contribuer aux objectifs du bassin versant**.

Ces documents fixent, coordonnent, hiérarchisent l'action autour de la ressource en eau d'un territoire et permettent de valoriser et de protéger de manière qualitative et quantitative l'eau du territoire ainsi que les milieux aquatiques. Ils servent donc aussi à encadrer la préservation des zones humides.

Un axe en lien avec son environnement



Les milieux naturels

Le site du projet se trouve à proximité de plusieurs espaces d'identification ou de préservation de la biodiversité :

- Des sites Natura 2000 liés à la Garonne, aux Marais de Bruges, Blanquefort et Parempuyre ou encore aux Marais du haut-Médoc
- Des ZNIEFF de type 1 liés au Bocage de Ludon Médoc et Macau et aux prairies humides de Blanquefort et Parempuyre
- Une ZNIEFF de type 2 liée aux marais du Médoc, de Blanquefort à Parempuyre
- Un réservoir de biodiversité identifié dans la Trame Verte et Bleue, lié aux espaces marécageux et au réseau de cours d'eau

Par ailleurs, le site borde une zone humide avec des boisements et cours d'eau à enjeux forts.

Cela implique pour le projet d'aménagement de poursuivre les inventaires afin de positionner le projet au regard des enjeux écologiques ; éviter en priorité d'affecter la biodiversité en place et, en cas de nécessité absolue, prévoir une manière efficace de compenser les impacts causés.

La nécessité de compenser les impacts négatifs sur l'environnement s'imposera au regard d'arbitrages techniques et financiers.

Les documents et périmètres d'identification et de préservation énoncés ci-contre sont issus de la réglementation européenne et nationale et poursuivent des objectifs propres.

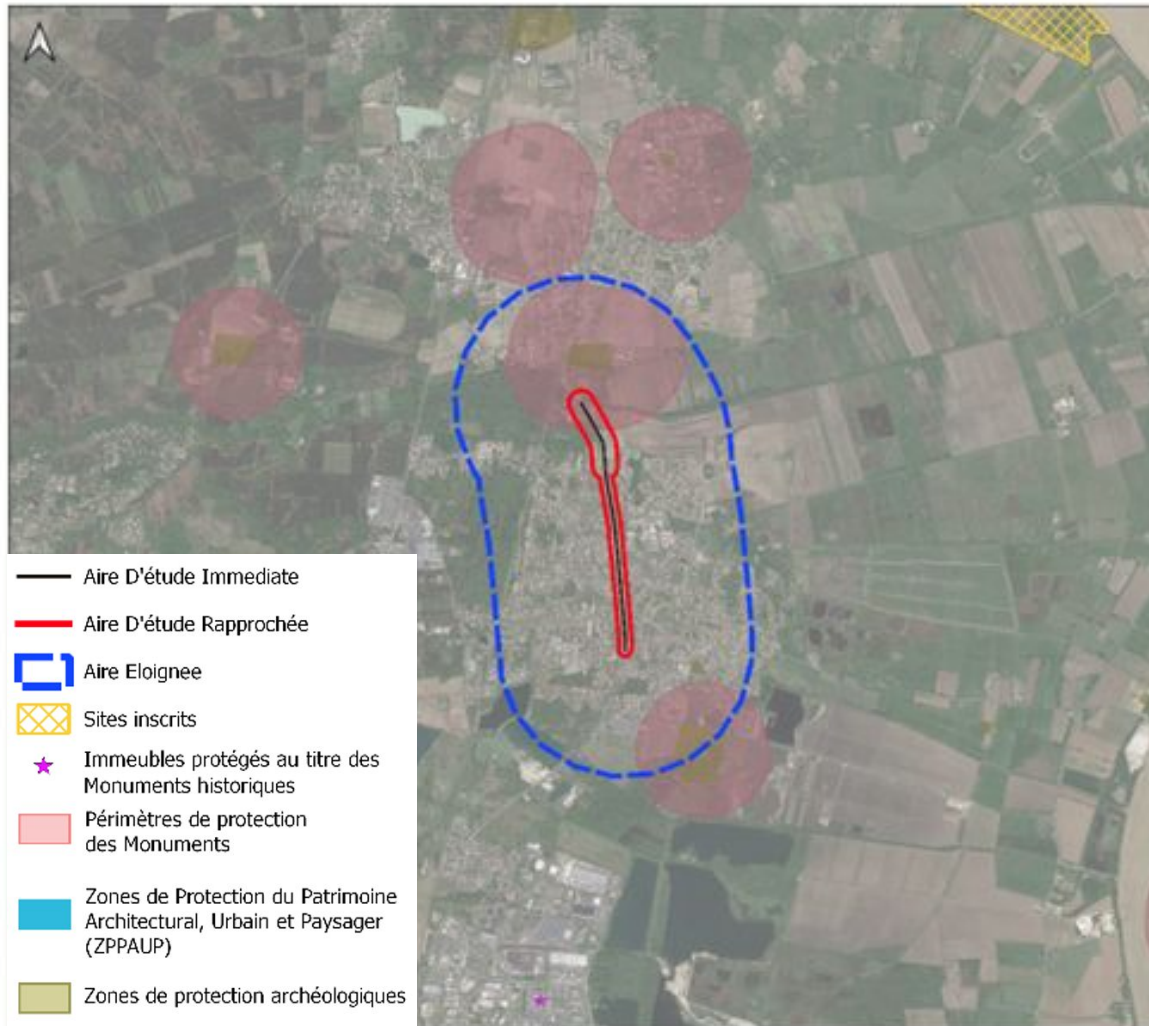
Les sites Natura 2000 s'inscrivent dans un réseau européen permettant d'identifier et de mieux prendre en compte les enjeux de biodiversité. Ils visent à protéger des espèces représentatives de la biodiversité européenne.

Les ZNIEFF est une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique. Elles n'ont pas de portée réglementaire mais permettent une meilleure connaissance des milieux.

La trame verte et bleue est une démarche qui vise à maintenir et reconstituer les réseaux écologiques pour que les espèces animales et végétales puissent circuler, s'alimenter, se reproduire, se reposer, etc.

Un axe en lien avec son environnement

La réglementation d'urbanisme



Le périmètre de projet se situe aux abords d'un bâtiment classé Monuments Historiques : le château d'Agassac.

Les architectes des bâtiments de France, qui donnent leurs avis dans tout projet compris dans un périmètre de monuments historiques, seront consultés pour ce projet.

Par ailleurs, une canalisation d'hydrocarbures et de gaz naturel aux limites du projet **implique la consultation des gestionnaires pour les travaux.**

La concertation est ouverte



La ville de Parempuyre est au croisement de plusieurs communes et une porte d'entrée sur Bordeaux Métropole pour le Médoc.

Elle accueille donc des flux importants, particulièrement aux heures de pointe où se croisent de nombreux usagers, qui peuvent avoir des modes de déplacement différents.

Si vous êtes cycliste ou piéton (ponctuels ou quotidiens), comment se passe la cohabitation avec les autres modes de déplacement aujourd'hui ?

Y a-t-il des points noirs et des conflits d'usage observés ?



III. Pourquoi réaménager la rue de Macau ?

Un axe aujourd'hui dédié aux véhicules

Pourquoi réaménager ?

Localisée dans le prolongement de la RD 210, axe direct permettant de relier le Haut Médoc au centre de Bordeaux, la rue de Macau fait l'objet d'un important trafic routier aux heures de pointe. Ce fort trafic s'accompagne de vitesses moyennes supérieures à la vitesse réglementaire.

De plus, la rue de Macau ne présente à ce jour aucun aménagement dédié aux cyclistes, ce qui peut donner lieu à des conflits d'usages et un sentiment d'insécurité. Les aménagements piétons sont également parfois limités avec une absence de trottoirs sur une certaine portion de la rue



L'utilité de favoriser le vélo et la marche

Les Métropolitains aspirent à pratiquer de plus en plus le vélo. Bordeaux Métropole accompagne cette tendance à travers ses plans marche et vélos successifs. Le 3ème plan vélo, adopté en novembre 2021, a pour objectif d'augmenter l'usage du vélo pour atteindre la part modale de 18% en 2030 (contre 8% à l'échelle métropolitaine en 2017 et 13% sur la commune de Bordeaux). Le nombre de déplacements à vélo augmente d'environ 10% d'année en année depuis 2015 ; et 14% des métropolitains déclarent utiliser le vélo tous les jours ou presque (IFOP, février 2021).

La part modale, c'est quoi ?

On parle de part modale pour un mode de déplacement donné (par modale de la marche, du vélo, du bus, de la voiture, etc.) ; il s'agit de la proportion de personnes qui utilisent ce mode par rapport à l'ensemble des personnes qui se déplacent. L'objectif de Bordeaux Métropole d'atteindre une part modale du vélo à 18 % signifie que pour 100 personnes qui se déplacent quotidiennement, 18 devront le faire en vélo (et non en voiture).

AUJOURD'HUI

14%

des métropolitains
utilisent le vélo tous les
jours ou presque

DEMAIN

3ème

plan vélo

+10%

pour la part
modale du vélo
entre 2017 et
2030

La concertation est ouverte



La politique métropolitaine en faveur du vélo est ambitieuse et fixe des objectifs forts d'utilisation des modes actifs.

Quel est le mode de déplacement que vous utilisez le plus aujourd'hui dans votre quotidien ? Quelles conditions pourraient vous faire utiliser davantage le vélo ou la marche ?



IV. Le projet présenté à la concertation

Les objectifs du projet

Le projet de réaménagement de la rue de Macau vise donc à requalifier cet espace public afin d'atteindre les objectifs suivants :

- Proposer un **réseau cyclable aux normes du réseau REVe** entre le pont sur le canal du Despartins et la piste existante au sud du rond-point du Médoc ;
- Créer des **aménagements continus, sûrs et confortables pour les piétons** de part et d'autre de la voie ;
- Mettre aux normes les **arrêts de bus** ;
- Maintenir une **chaussée à double-sens de circulation** en la recalibrant ;
- Faire **diminuer la vitesse** moyenne;
- Proposer ou maintenir des **poches de stationnement** au niveau des activités économiques ;
- **Sécuriser les carrefours** intermédiaires, notamment les traversées des piétons et cyclistes, et en particulier au niveau du groupe scolaire ;
- Maintenir les **arbres d'alignement existants** et proposer des **espaces plantés** partout où cela sera possible ;
- Préserver au maximum les fossés existants, renforcer le **réseau d'assainissement pour les eaux pluviales** là où cela sera nécessaire.



Un projet à la croisée de deux enjeux

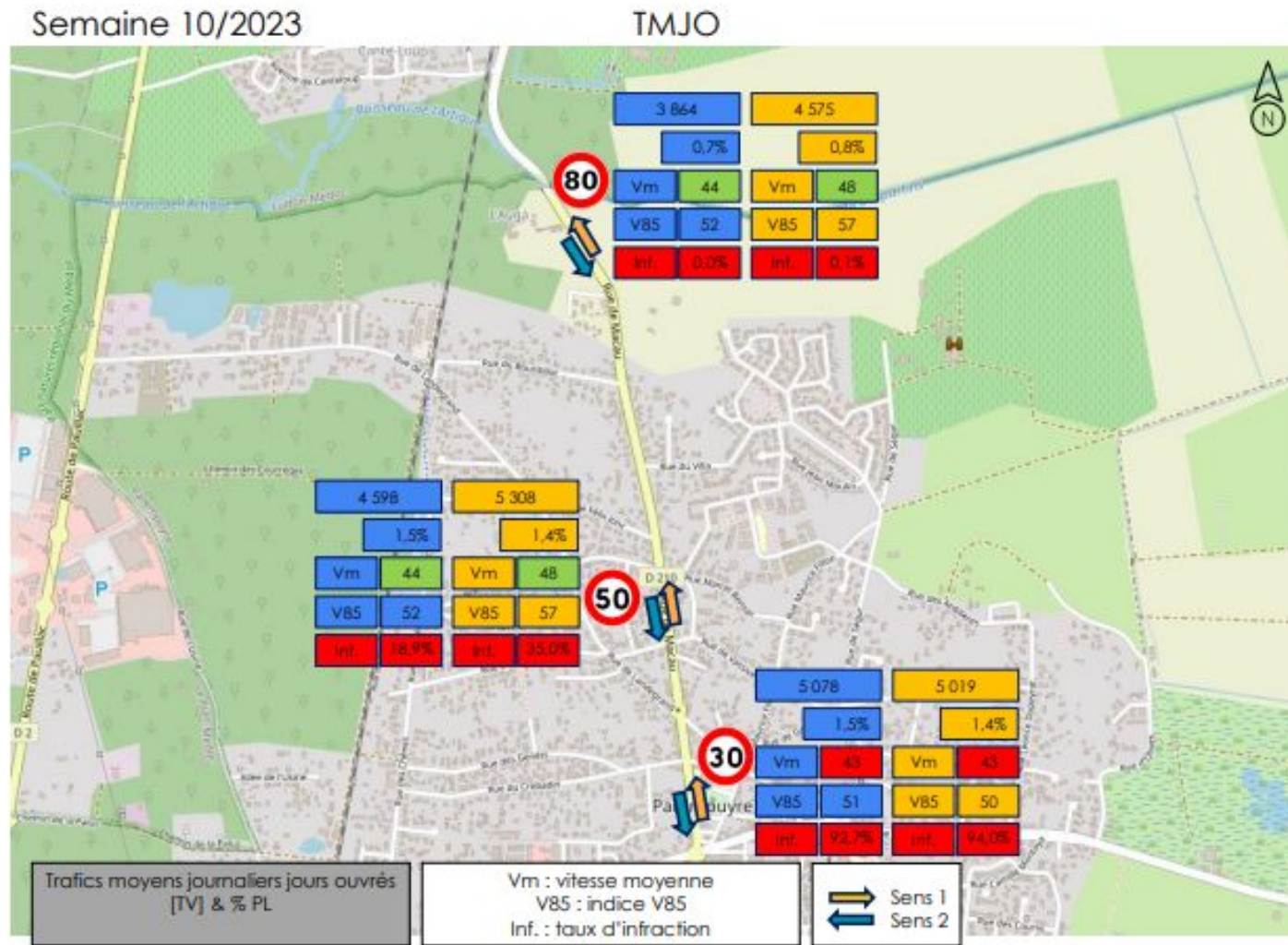
L'aménagement de la rue de Macau s'inscrit dans le cadre du réseau ReVE de Bordeaux Métropole ce qui implique des exigences techniques en termes de dimensions et d'aménagements aux intersections, définies dans un référentiel d'aménagement annexé au troisième Plan vélo métropolitain.

Il s'inscrit également dans le respect de la Loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités), qui définit le type d'aménagement cyclable à privilégier, en fonction de :

- La vitesse réellement pratiquée (V85)
- Le trafic motorisé
- Et l'importance du réseau cyclable



Quel programme d'aménagement pour la rue de Macau ?



Au vue des comptages et des mesures de vitesse réalisés sur les trois sections de la rue de Macau, avec des vitesses différentes (30, 50 et 80 km/h), l'aménagement cyclable à privilégier est la piste cyclable en site propre. Hors agglomération seulement, il est prévu une zone mixte piéton et vélo de type voie verte, au regard du faible trafic piéton attendu et qui permet de limiter l'impact sur les zones naturelles.

Afin de limiter l'impact foncier, la piste cyclable est limitée à 2,50m de large au lieu de 3m, tel que l'autorise la réglementation, lorsqu'elle est bordée d'une zone roulable (trottoir).

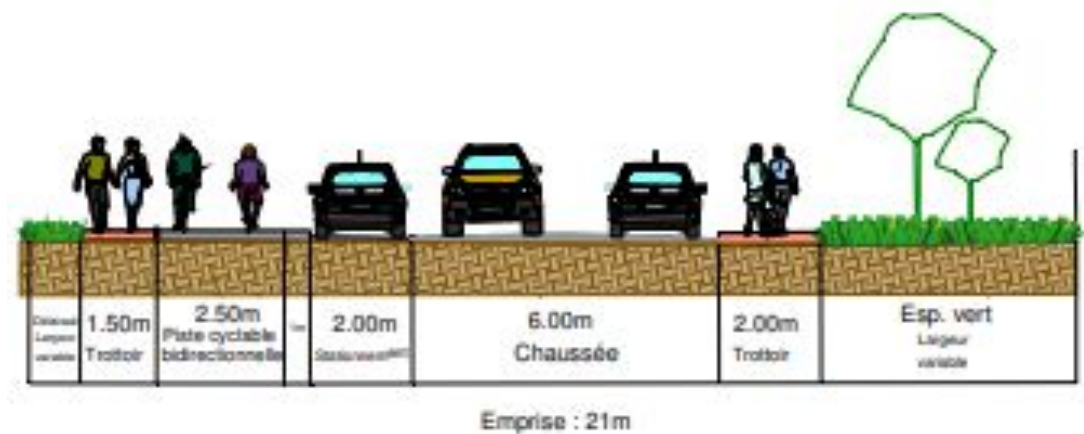
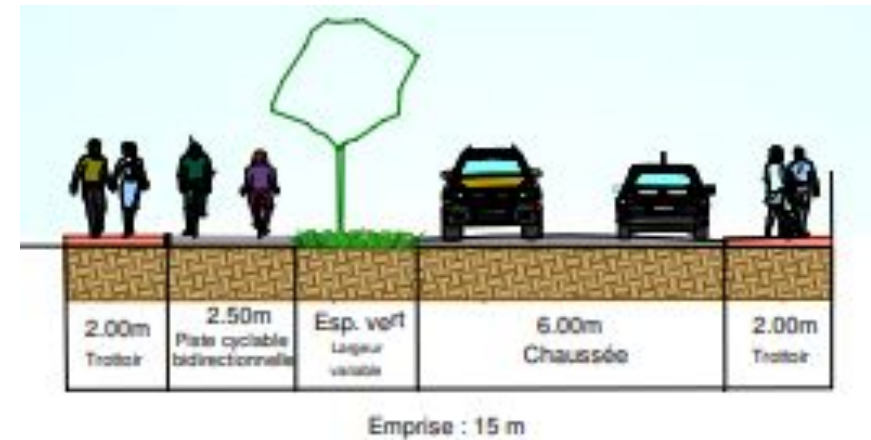
Quel programme d'aménagement pour la rue de Macau ?

À partir de plusieurs scénarios programmatiques, la ville de Pempuyre et Bordeaux Métropole ont donc opté pour l'aménagement d'une **piste bidirectionnelle - piste en site propre de 2,5 mètres**.



En site propre, qu'est-ce que c'est ?

Un aménagement en site propre signifie que le moyen de transport concerné (en l'occurrence les vélos) dispose d'un espace qui lui est exclusivement réservé. Cela évite des conflits d'usages.

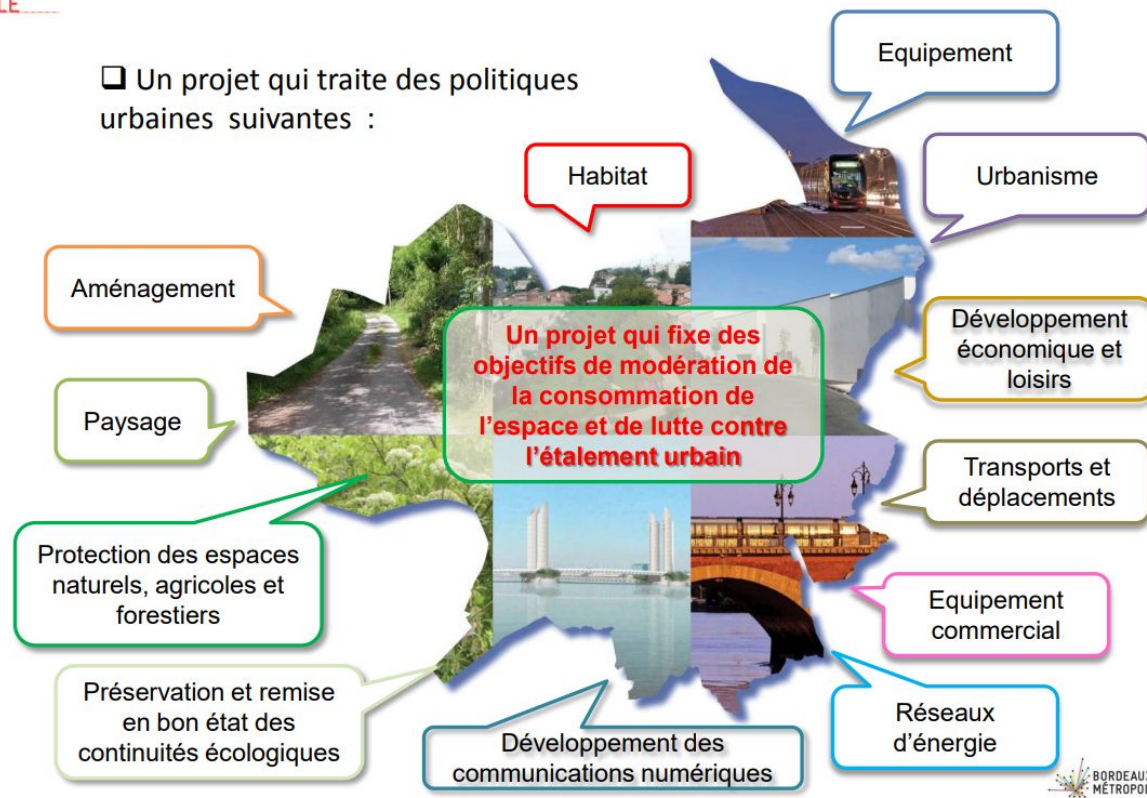


Une opération planifiée au PLUi



Le contenu du PLU cadré par le code de l'urbanisme

☐ Un projet qui traite des politiques urbaines suivantes :



Le projet de réaménagement de la de Macau s'inscrit dans le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de Bordeaux Métropole. Le Plan Local d'Urbanisme est un document qui fixe les règles d'urbanisme s'appliquant aux 28 communes qui forment la métropole de Bordeaux, à l'exception du cœur historique de la Ville de Bordeaux réglementé par **le PSMV** (Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur).

Il offre une définition de **l'aménagement global du territoire des communes** afin d'organiser et de réglementer l'occupation des sols et tient compte des particularités de chaque zone.

Par ailleurs le PLU annexe les servitudes d'utilité publique qui peuvent avoir une incidence sur la constructibilité et plus largement sur l'occupation des sols.

Une opération planifiée au PLUi

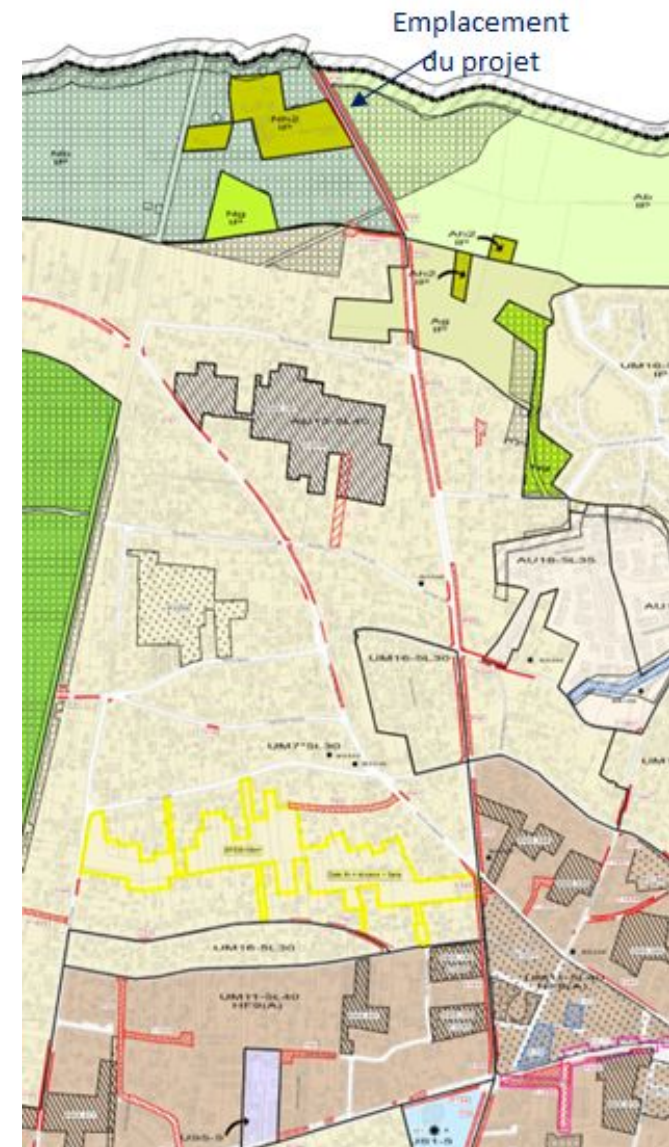
Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) prévoit un emplacement réservé le long de la voirie sur la rue de Macau.

À ce titre, la mise en compatibilité du PLUi n'est pas nécessaire puisque le projet d'aménagement se fera sur l'emplacement réservé prévu à cet effet.

Le projet de la rue de Macau est caractérisé par les Emplacements Réservés suivants (du Nord vers le Sud) :

- P49 : élargissement de la rue de Macau RD210 (emprise 16) ;
- P50 : élargissement de la rue de Macau RD210 entre le chemin de Lauga et la rue du Général de Gaulle (emprise 20)
- S369 : élargissement de la rue de Macau entre le rond-point de la porte du Médoc et la rue de Landegrand (emprise variable). Le nord de l'aire d'étude se trouve au milieu d'espaces boisés classés. Cela peut entraîner des restrictions si le projet dépasse l'emprise des Emplacements Réservés de voirie.

L'emplacement réservé (ER) est une servitude qui permet d'anticiper l'acquisition de foncier et, en attendant, de geler une emprise délimitée par le plan local d'urbanisme (PLU, PLUi) en vue d'une affectation prédéterminée, comme l'aménagement d'une voie.



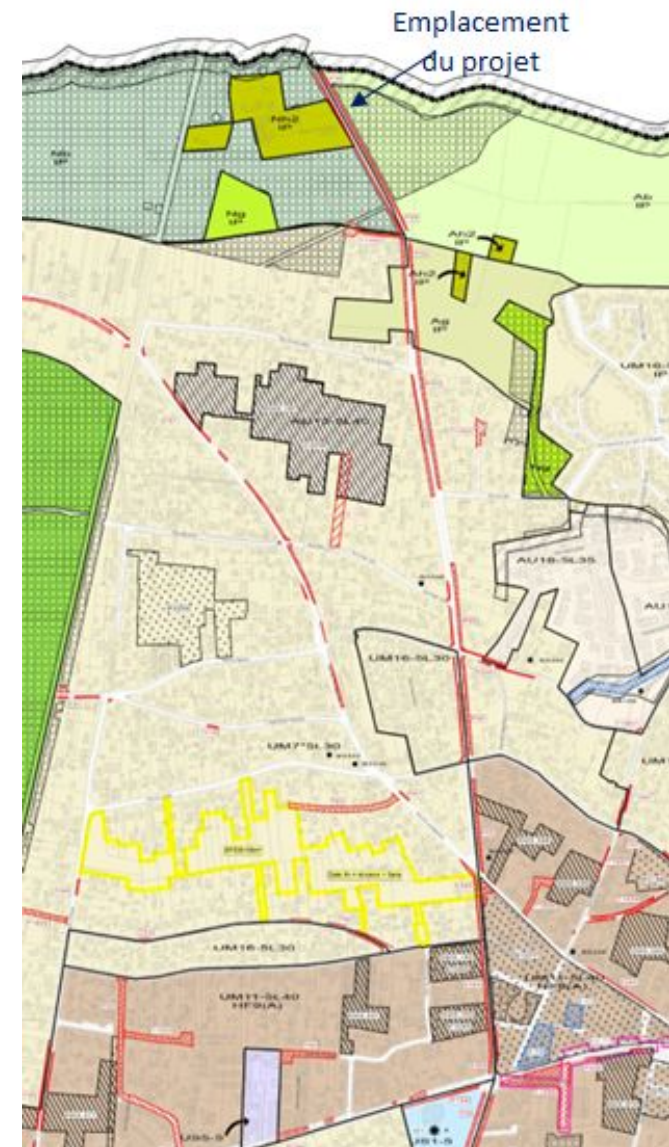
Une opération planifiée au PLUi

L'emprise actuelle de la rue de Macau a vocation à être élargie pour permettre son réaménagement. Dans ce cadre, une déclaration d'utilité publique doit être mise en œuvre. Cet outil est mobilisé afin de procéder à l'acquisition du foncier nécessaire à la réalisation d'une opération d'intérêt général déterminée, soit le réaménagement de la rue de Macau.

La déclaration d'utilité publique (DUP) : cet acte permet, à l'issue d'une enquête publique, de constater l'utilité publique du projet et de poursuivre la procédure d'expropriation. La déclaration d'utilité publique est donc un acte intermédiaire, qui n'emporte pas le transfert de propriété mais permet de continuer la procédure.

Le transfert de propriété peut continuer par voie de cession amiable par un accord avec consentement, ou par voie d'ordonnance d'expropriation avec une procédure qui se déroule en 2 temps :

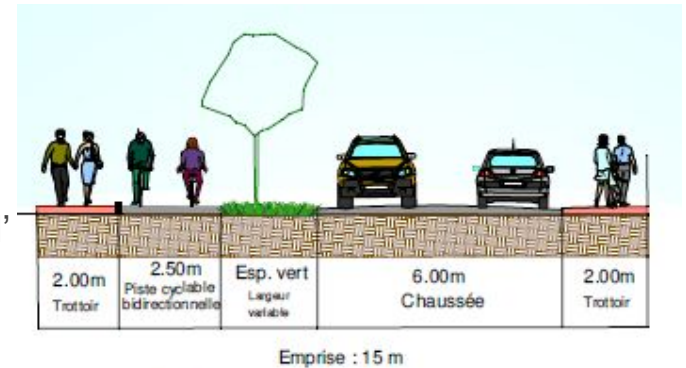
- Une 1re phase administrative préparatoire au cours de laquelle Bordeaux Métropole doit démontrer l'utilité publique de son projet
- Une 2e phase judiciaire servant à garantir le transfert de propriété à Bordeaux Métropole et le paiement d'une indemnité à la personne expropriée.



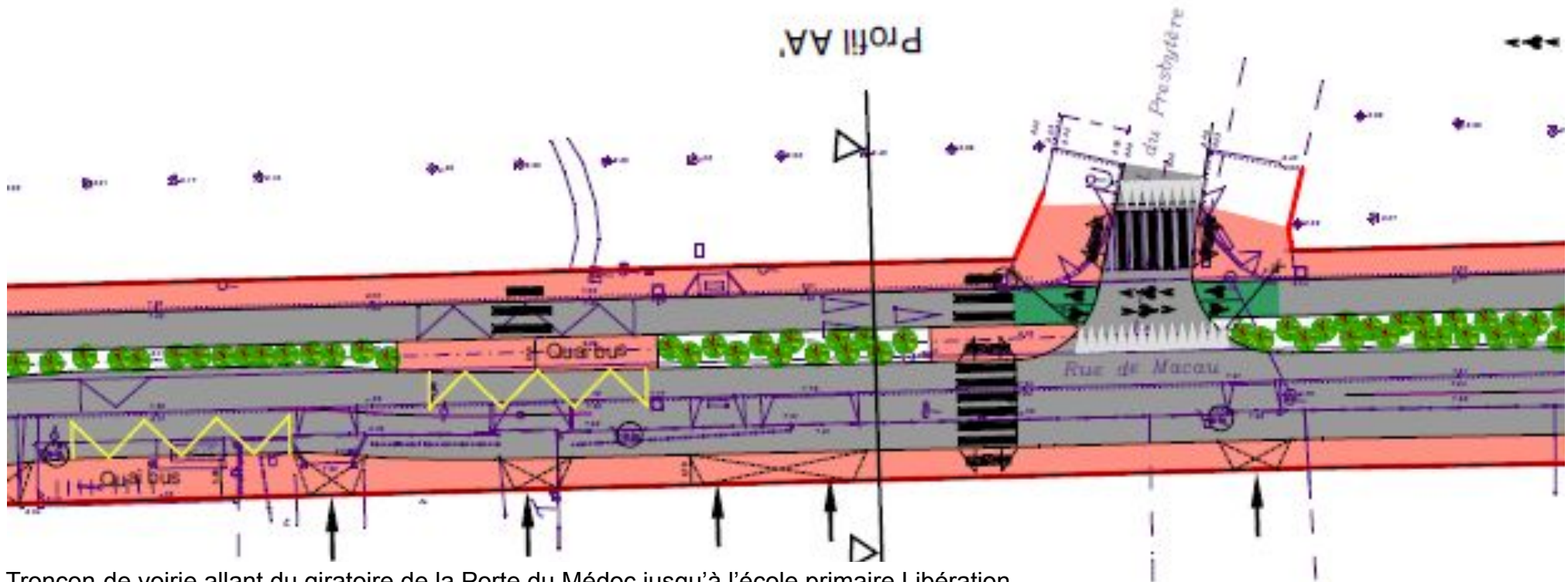
Premières propositions d'aménagement

Au regard des ambitions du projet et des caractéristiques de la rue de Macau, des premières propositions d'aménagement ont été réalisées dans le cadre de l'étude préliminaire. Ces propositions ont vocation à évoluer au regard de la concertation.

Tronçon limité à 30km/h, avec présence de nombreux équipements publics (dont l'école primaire Libération), concerné par une très forte proportions de véhicules circulant en excès de vitesse.



Profil type AA'



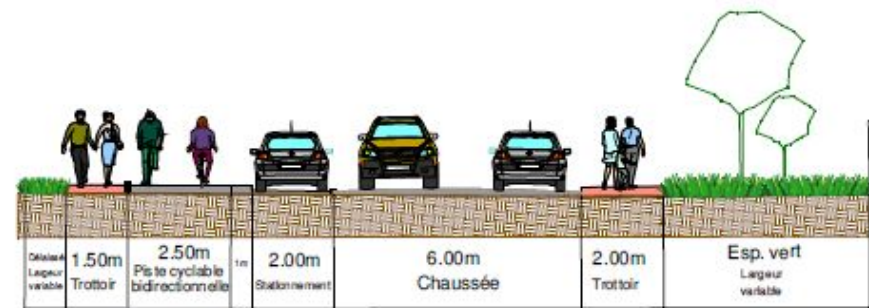
Tronçon de voirie allant du giratoire de la Porte du Médoc jusqu'à l'école primaire Libération

Premières propositions d'aménagement

Aux carrefours et intersection, la continuité de l'aménagement cyclable doit être particulièrement lisible et visible.

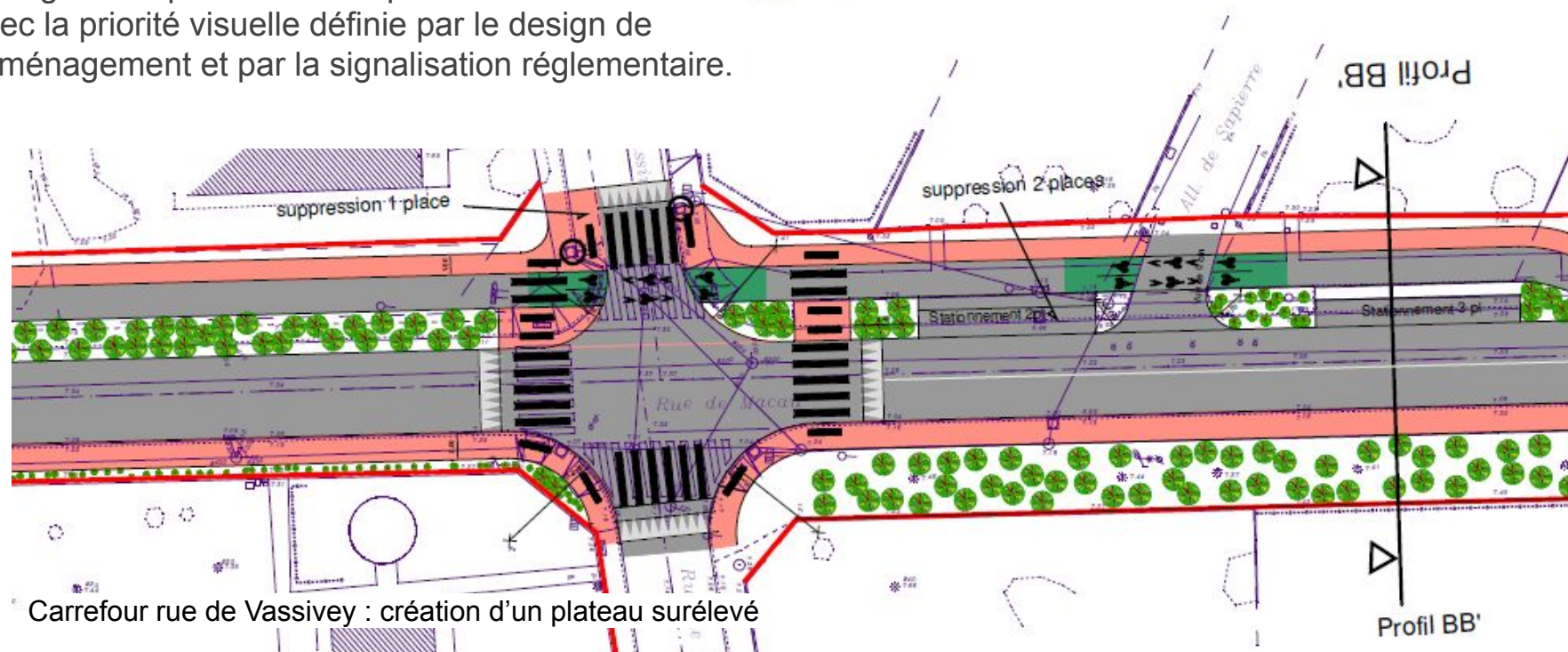
L'objectif est de rendre l'aménagement cyclable prioritaire, y compris les voies vertes, sur les voies sécantes sauf cas particuliers (sortie de rocade par exemple).

Le régime de priorité sera explicite et en conformité avec la priorité visuelle définie par le design de l'aménagement et par la signalisation réglementaire.



Emprise : 21 m

Profil type BB'



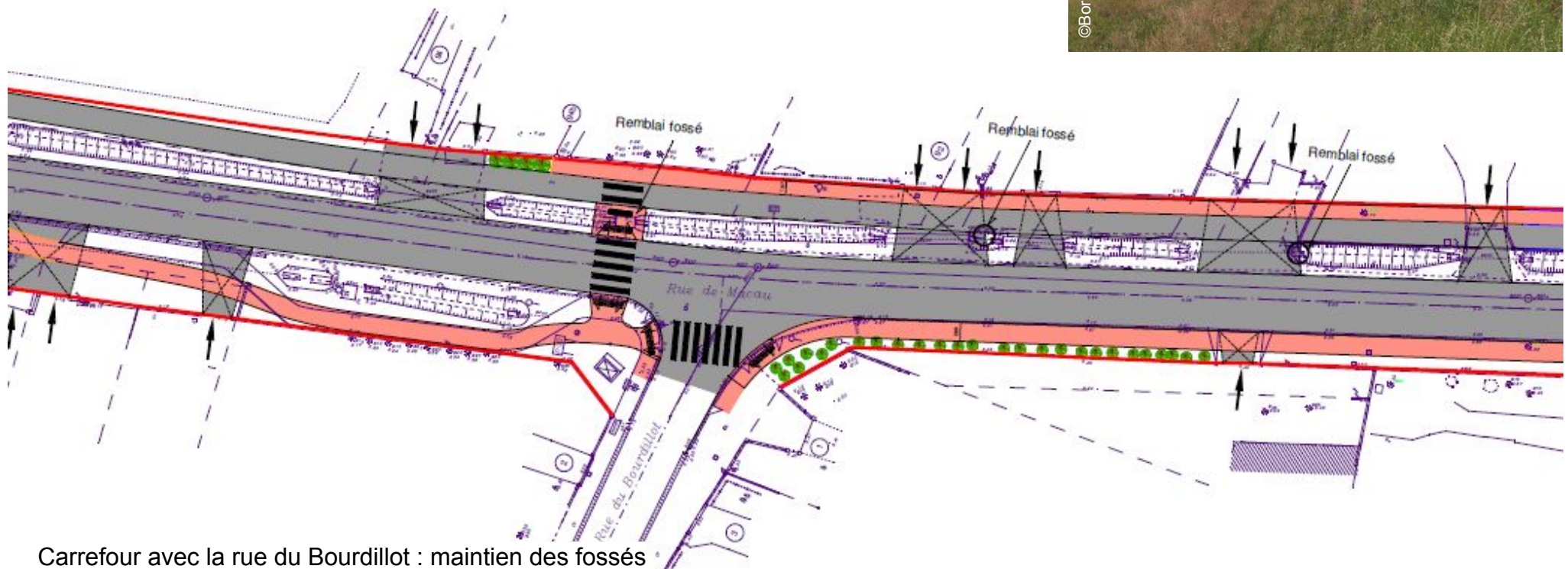
Premières propositions d'aménagement

Ce tronçon est situé sur la partie nord de la voie, dans une zone peu urbanisée, caractérisée par une gestion des eaux pluviales au moyen de fossés, et la présence d'une exploitation viticole et d'une zone naturelle.

Les fossés seront retravaillés et les accès des riverains seront repris, tandis que le cheminement piéton se poursuivra jusqu'à la dernière habitation côté est et jusqu'au pont sur le canal du Despartins côté ouest.



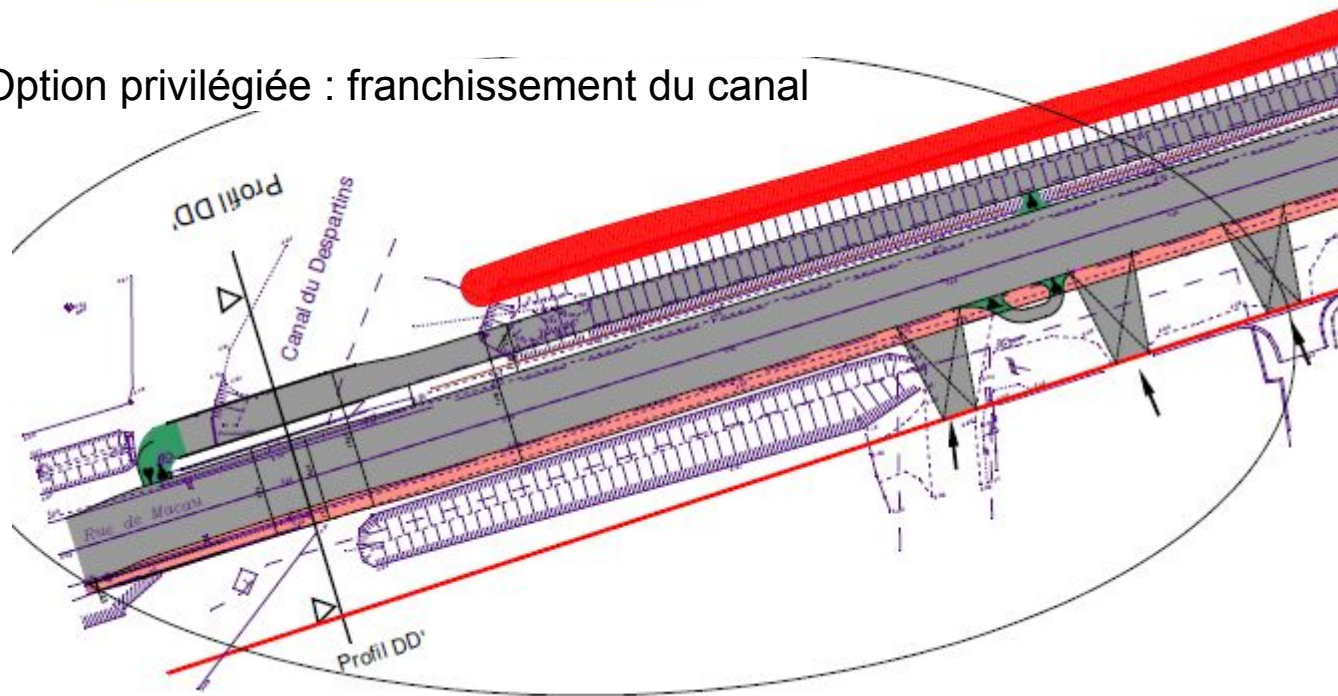
©Bordeaux Métropole



Carrefour avec la rue du Bourdillot : maintien des fossés

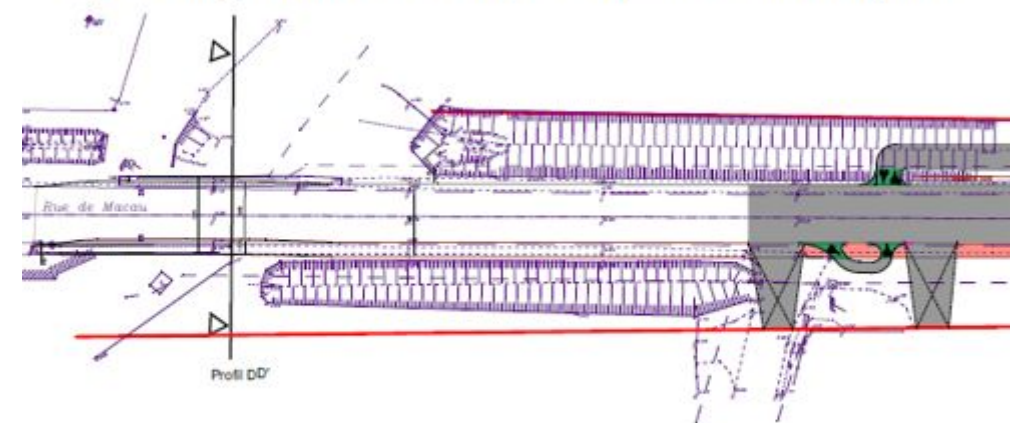
Premières propositions d'aménagement

Option privilégiée : franchissement du canal



- Extrémité nord du projet : Canal du Despartins et limite d'agglomération.
- L'aménagement du tronçon longeant la zone humide, tout comme les options de franchissement ou non du canal du Despartins ne sont pas ouverts à la concertation.
- Des arbitrages seront faits sur ce secteur en tenant compte des enjeux écologiques, techniques, financiers et politiques.

Option dégradée : fin de la piste cyclable avant le pont



Calendrier du projet

Où trouver l'étude préliminaire ?

Sur le site de la participation :

<https://bxmet.ro/concertation-velo-parempuyre>

La concertation va permettre d'alimenter cette étude.

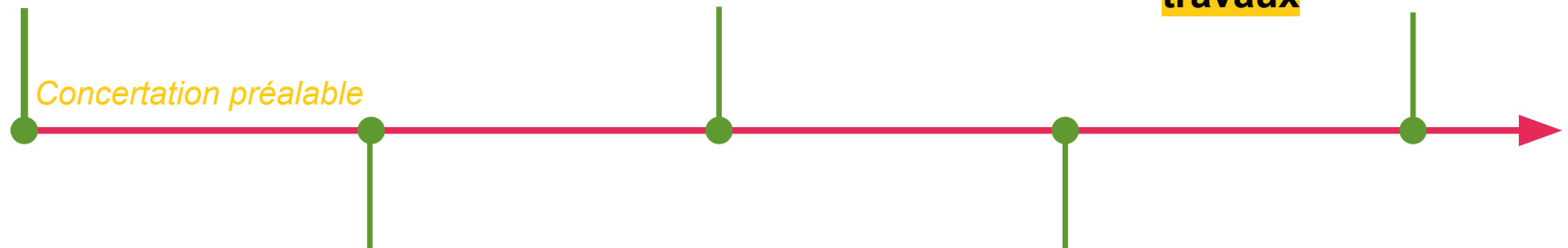
2023 Étude préliminaire

Vérifie l'adéquation entre les intentions des collectivités et la faisabilité du projet (technique, financière, environnementale, etc.)

2024-2026 DUP

La Déclaration d'Utilité Publique est une procédure administrative qui permet d'acquérir des terrains et bâtiment privés pour réaliser une opération d'aménagement d'intérêt public

2028 Début des travaux



Concertation préalable

2024 AVP

L'avant-projet (AVP) consiste à préciser la composition générale et les grandes orientations techniques du projet

2025-2027 Dossiers réglementaires

Ils servent à étudier le projet au regard des différentes réglementations (environnementales notamment) et déterminer s'ils les respectent

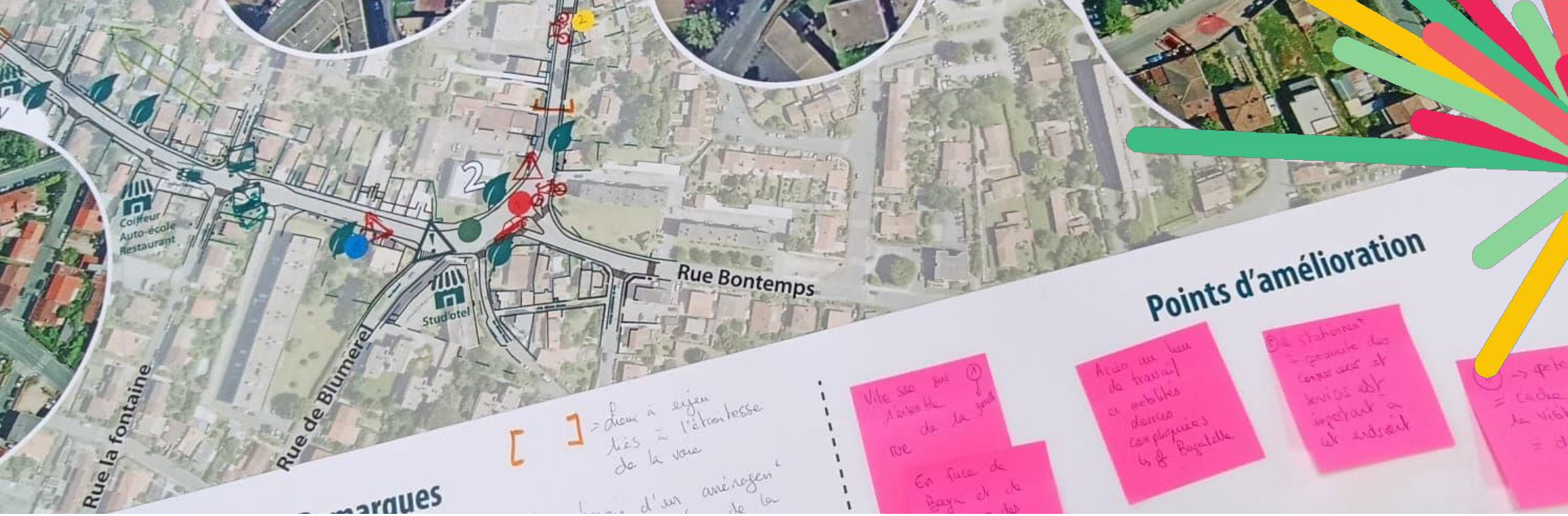
La concertation est ouverte



Ce projet vous intéresse ou vous questionne ?

Vous pouvez y contribuer via le site de la participation, en mairie, au pôle territorial ou au cours des différents temps de concertation proposés d'ici la fin d'année 2023.

N'hésitez pas à donner votre avis sur les ambiances nocturnes ou de journée, la cohabitation entre les usages, la modification du giratoire rue de Macau / avenue Durand Dassier, etc.



V. Participez à la concertation !

Pourquoi une concertation ?

Il est nécessaire d'organiser une **concertation préalable réglementaire au sens de l'article L103-2 du code de l'urbanisme**, afin de porter à la connaissance du public les orientations du projet d'aménagement. L'objectif est de permettre au public d'exprimer ses attentes et préoccupations et de présenter des observations ou propositions sur le projet de réaménagement qui devront être intégrées au bilan et contribueront à la définition du projet.

Les objectifs de la concertation



Informé sur le projet et présenter les enjeux, les étapes et l'état des réflexions au moment de la concertation.

Expliquer les enjeux techniques du projet pour permettre la compréhension et faciliter l'expression.



Échanger autour du projet pour mener une médiation auprès des riverains et recueillir les avis du public.

Écouter l'expertise d'usage des participants tant sur leurs pratiques actuelles de la voie que leurs attentes.



Nourrir le projet et l'étude préliminaire des avis recueillis afin d'aider la décision publique dans les choix à réaliser.

Les arbitrages restent à la collectivité mais le projet évolue au regard des contributions de la concertation.

La place de la concertation dans le processus décisionnel

Bordeaux Métropole et la ville de Parempuyre ouvrent une concertation au moment de l'étude préliminaire.

1. La Métropole et la Ville présentent l'état d'avancement de l'étude préliminaire ainsi que leurs intentions par rapport au projet d'aménagement d'un itinéraire cyclable et piéton reliant Parempuyre à Ludon-Médoc, par la rue de Macau. Elles le font de manière transparente en expliquant notamment les contraintes d'un projet d'aménagement et les arbitrages déjà réalisés. Cette information se fait à travers le présent dossier de concertation et l'information qui sera versée au fur et à mesure sur le site de la participation ou en mairie.

2. Les citoyens peuvent exprimer leurs attentes, avis et idées concernant par exemple : les usages possibles, la cohabitation entre les différents modes de déplacement, les ambiances de la voie (urbaine, nature, etc.), leurs avantages et inconvénients, les aménagements connexes souhaités, les ambiances nocturnes, etc.

3. La Métropole et la Ville dressent le bilan de cette concertation qui expose les contributions du public et rend compte des suites données aux avis citoyens, la manière dont ils sont pris en compte ou écartés de l'étude préliminaire et les raisons qui motivent ces choix. Le bilan est rendu public sur le site internet de Bordeaux Métropole et présenté en réunion publique.

4. Les étapes du projet se poursuivent, éclairées des avis exprimés dans la concertation et d'autres étapes de concertation peuvent être engagées.

Qui fait quoi ?



Bordeaux Métropole réalise les études liées au projet et organise la concertation à la demande de la Ville. La Métropole a mandaté une agence (Écologie urbaine & citoyenne) pour animer les différentes rencontres prévues avec le public.

La Ville de Parempuyre précise le besoin à l'origine du projet, puis valide les études. Elle valide l'organisation de la concertation et communique auprès de ses habitants afin de les inviter à participer.

La Ville et la Métropole consultent les autres communes concernées par le projet (particulièrement la ville de Ludon-Médoc).

Le public (de Parempuyre et d'ailleurs) a la possibilité de contribuer au projet, en exprimant ses idées et avis selon les modalités de concertation prévues et présentées dans ce dossier.

Les arbitrages politiques, techniques et financiers reviendront à Bordeaux Métropole et la Ville de Parempuyre.



Les modalités de la concertation



Ce présent dossier de présentation du projet ainsi qu'un registre de concertation permettant de donner votre avis seront déposés en version papier :

- **à la mairie de Parempuyre**, 1 Avenue Durand Dassier, 33290 Parempuyre
- **au Pôle Territorial Ouest de Bordeaux Métropole**, 10-12 Rue des Satellites, 33185 Le Haillan

Ces éléments peuvent être consultés par le public, aux jours et heures d'ouverture de ces établissements, en vue de recevoir les observations ou suggestions éventuelles de la population.



Une **page internet dédiée** est également à disposition sur le site internet de Bordeaux Métropole à l'adresse suivante : <https://bxmet.ro/concertation-velo-parempuyre>

Ce site met à disposition ce dossier ainsi que tout autre élément relatif à la concertation (programme, compte-rendu, etc.). Il permet également de donner son avis, comme sur les registres papier, mais également de réagir aux contributions d'autres internautes. .



Plusieurs rendez-vous de concertation sont également prévus pour échanger de vive voix avec l'équipe du projet et formuler des propositions sur le projet :

- Un questionnaire en ligne afin de connaître les pratiques et d'affiner les sujets de la concertation
- Une réunion publique d'information pour présenter l'état d'avancement du projet
- 1 atelier avec les enfants pour travailler sur les aménagements et ambiances de la rue
- 1 atelier avec les habitants de Parempuyre et alentours pour affiner la programmation de la rue
- 1 stand sur la Plaine des Sports pour présenter les contributions recueillies et les compléter
- Une réunion publique de restitution présentant le bilan de la concertation

Le calendrier de la concertation

- > Forum des associations
- > Questionnaire en ligne et papier
- > Réunion publique d'information

Septembre 2023

- > Stand sur la plaine des Sports

Novembre 2023



Bilan de la concertation

**Clôture de la concertation
30 novembre 2023**

- > Atelier avec les enfants
- > Atelier avec les habitants de Parempuyre et alentours

Octobre 2023

- > Restitution de la concertation à travers une réunion publique

Mars 2024

Une charte de la participation pour améliorer la qualité des concertations métropolitaines

En février 2022, Bordeaux Métropole a adhéré à la Charte nationale de la participation du public. Ce faisant, elle s'est engagée à respecter 22 engagements dans le sens d'une plus grande qualité des démarches participatives qu'elle organise. Les modalités de la présente concertation ont été choisies afin de mettre l'accent sur certains de ces engagements :

- **aller vers les publics** plutôt que d'espérer qu'ils viennent là où on les attend, afin de favoriser l'inclusion et la diversité des participants. C'est l'objectif des multiples stands mobiles qui iront à la rencontre des habitants, usagers des espaces publics et acteurs locaux ;
- **proposer des dispositifs variés pour s'adapter aux envies différentes des publics** : questionnaire en ligne, site internet et rencontres physiques, réunions en salle et ateliers participatifs ;
- **fournir des informations claires, complètes et transparentes pour mieux expliquer** le projet, les différents stades d'étude, les questions posées au public et ce sur quoi il peut s'exprimer, l'impact de sa participation sur les décisions, etc. Le dossier de la concertation et les différents supports utilisés lors des rencontres sont conçus dans ce sens ;
- **un engagement à rendre compte**, à chacune des étapes du projet, de la manière dont la Ville de Parempuyre et Bordeaux Métropole auront pris en compte ou non les contributions du public dans leur choix final (grâce au bilan de la concertation et aux différents temps d'information prévus au fil des études).

La Charte de la participation du public est disponible sur le site du gouvernement : [Charte participation public.pdf \(ecologie.gouv.fr\)](https://www.ecologie.gouv.fr/Charte-participation-public.pdf)



VI. Annexes

Glossaire

Acquisitions foncières : il s'agit pour un organisme public d'acquérir (par la négociation ou la contrainte) une propriété privée, moyennant le paiement d'une indemnité.

Aménagement cyclable en site propre : le site propre signifie que le mode de déplacement (en l'occurrence le vélo), dispose de sa propre voie et qu'elle n'est partagée avec aucun autre mode (piéton, voiture, etc.)

Assistant à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) : il aide le maître d'ouvrage (ici Bordeaux Métropole) dans sa décision en le conseillant et lui apportant un accompagnement technique, stratégique, etc.

Emplacement réservé : l'emplacement réservé est une servitude inscrite dans le PLUi, c'est à dire une zone dont l'évolution est gelée car réservée pour un projet précis.

Étude préliminaire : elle permet de vérifier l'adéquation entre les intentions des collectivités et la faisabilité du projet (technique, financière, environnementale, etc.). Elle permet notamment de préciser les grandes lignes d'aménagement, les avantages et inconvénients de plusieurs scénarios, les contraintes foncières, techniques, réglementaires pour le projet, etc.

Maître d'Œuvre (MOE) : il mène les études et travaux (gère les coûts, les délais, les choix techniques, les entreprises de travaux, etc.) conformément au cahier des charges du MOA.

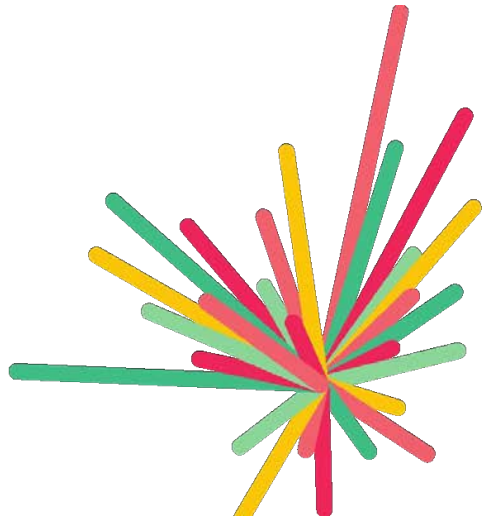
Maître d'Ouvrage (MOA) : il définit ses intentions et ses besoins pour le projet qu'il porte afin de formuler une commande, formaliser dans un cahier des charges. Il finance le projet et encadre son MOE. Il est décisionnaire.

Personnes à Mobilité Réduite (PMR) : qualifient toutes les personnes qui ont une difficulté à se déplacer. Cela représente les personnes en situation de handicap, les personnes de petites tailles, les personnes âgées, les personnes avec poussettes ou chariots encombrants, les femmes enceintes, les personnes avec des jeunes enfants, etc.

Glossaire

Piste bidirectionnelle : c'est une piste cyclable sur laquelle les cyclistes peuvent circuler dans les deux sens (souvent aménagée en site propre, avec une largeur suffisante pour permettre la circulation dans de bonnes conditions)

Plan Local d'Urbanisme (PLU) : il s'agit du principal document de planification et de réglementation d'urbanisme. Il s'applique au niveau communal ou intercommunal (on parle alors de PLUi pour intercommunal). Le PLU(i) définit un projet global d'aménagement et d'urbanisme pour son territoire et fixe en conséquence des zones (urbaines, naturelles, agricoles, etc.) au sein desquelles s'appliquent des règles sur l'utilisation du sol et la construction.



**BORDEAUX
MÉTROPOLE**