

Concertation pour le projet d'aménagement de la Voie Eymet en faveur des transports en commun et modes actifs

BILAN DE LA CONCERTATION

1. Contexte du projet d'aménagement et localisation du projet

Afin de développer et mailler l'offre de tramway et de Lianes présente sur le territoire de la manière la plus performante possible, le schéma des mobilités adopté par le Conseil Métropolitain en septembre 2021 envisage de développer le réseau de transports en commun.

A ce titre, il est proposé l'aménagement de la voie Eymet à Floirac.

Cet aménagement visant à créer une voie de bus bidirectionnelle contribuera au développement de nouvelles lignes structurantes sur la rive droite. De nombreux projets urbains (projet des Bassins à Flots, projet urbain de Brazza, ZAC Bastide Niel, ZAC Garonne Eiffel, ZAC des Quais, Pont Simone Veil) répondent également aux enjeux de desserte structurante en transports en commun en cohérence avec le présent aménagement.

L'aménagement de la voie Eymet, ouverte au vélo, participera également au développement du Réseau Vélo Express (RéVE).

La présente délibération concerne spécifiquement le tronçon de la voie Eymet, qui débute au niveau de la trémie Benauge côté Floirac, puis rejoint l'ancienne voie ferrée (voie Eymet) jusqu'à la rue Jules Guesde.

Les objectifs du projet

- Créer une infrastructure qui permettra le passage de services de transport en commun performants pour desservir les quartiers existants (secteurs cité du Midi, résidence de la Fraternité) et futurs (ZAC Garonne Eiffel), en leur garantissant :
 - une vitesse commerciale optimale et une régularité des temps de parcours ;
 - la possibilité d'une fréquence de passage importante et une disponibilité des bus et des services connexes ;
 - confort, sécurité et accessibilité.
- Proposer une alternative efficace à l'utilisation des véhicules particuliers afin de décongestionner certains axes routiers en périodes de pointe (cf. plan de situation des secteurs concernés en annexe).
- Veiller à la qualité de l'air et au cadre de vie en faisant le choix, à terme, d'un matériel roulant électrique zéro émission, et en assurant une bonne insertion urbaine des stations et du site propre dans le tissu urbain et paysager.
- Présenter une efficacité économique et des coûts compatibles avec les capacités financières de Bordeaux Métropole tant en investissement qu'en exploitation.

2. Contexte de mise en œuvre de la concertation : objectifs de la concertation

Les articles L.103-2 et L.103-3 du Code de l'urbanisme font obligation aux maîtres d'ouvrages publics de délibérer sur les objectifs poursuivis ainsi que sur les modalités d'une concertation associant la population pendant l'élaboration des projets relevant de leur compétence de nature à modifier de façon substantielle leur cadre de vie.

Cette obligation concerne notamment la réalisation d'investissements routiers dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1.9M€ (article R.103-1 du Code de l'urbanisme).

Aussi, par délibération du Conseil Métropolitain du 7 juillet 2022, Monsieur le Président a autorisé l'ouverture d'une concertation sur ce projet d'aménagement de la voie Eymet à Floirac.

L'objectif est de permettre au public d'exprimer ses attentes et préoccupations et de présenter des observations ou propositions sur le projet d'aménagement, lesquelles seront intégrées au bilan et contribueront à la définition du projet.

3. Outils de la concertation

Les moyens d'information

> La notice de présentation du projet

Une notice de présentation du projet a été réalisée et comprend la présentation du contexte et des enjeux du projet, ses objectifs et les premières propositions d'aménagement ainsi que la présentation des modalités de la concertation.

Cette notice a été mise à disposition pour consultation en version papier :

- à la Direction des Services Techniques et de l'Urbanisme de la Ville de Floirac, 89 avenue Pasteur, 33270 Floirac ;
- à la Direction Tramway/SDODM/Grandes infrastructures de Bordeaux Métropole, Immeuble Laure Gatet 1er étage - 39-41 cours du Maréchal Juin - 33045 Bordeaux.

Une version numérique a également été proposée sur le site de la participation : <https://participation.bordeaux-metropole.fr/participation/amenagement-de-la-voie-eymet-en-faveur-des-transport-en-commun-et-modes-actifs>

Des études complémentaires ont été réalisées et un second versement intégrant une variante d'aménagement a été réalisé le 12 octobre 2022 sur le site de la participation et dans les dossiers déposés à Floirac et Bordeaux Métropole.

> Annonces légales de la concertation

Les avis d'ouverture, de réunion publique et de clôture de la concertation ont été publiés dans le journal Sud-Ouest (le 14/09/2022, le 05/10/22 et le 23/11/2022).

> Affichages

Les habitants et usagers du territoire ont pu être informés de l'ouverture de la concertation, du versement de pièces complémentaires, de la tenue de la réunion publique et de la clôture de la concertation par le biais d'affichages présents sur trois sites à Floirac (Direction des Services Techniques et de l'Urbanisme, 89 avenue Pasteur - La Fabrique Citoyenne, avenue Allende - Hôtel de Ville, 6 avenue Pasteur) ainsi qu'à Bordeaux Métropole.

Les moyens d'expression

> Les registres papier de la concertation

Deux registres papier ont été déposés :

- à la Direction des Services Techniques et de l'Urbanisme de la Ville de Floirac : 89 avenue Pasteur, 33270 Floirac ;
- à la Direction Tramway/SDODM/Grandes infrastructures de Bordeaux Métropole : Immeuble Laure Gatet 1er étage - 39-41 cours du Maréchal Juin - 33045 Bordeaux

A la clôture de la concertation, 1 seul avis a été inscrit sur le registre papier de Floirac, émanant de la ville de Floirac. Aucun avis n'a été inscrit sur le registre de Bordeaux Métropole.

> Les outils numériques

Une page dédiée au projet d'aménagement de la voie Eymet a été créée sur le site de la participation de Bordeaux Métropole : www.participation.bordeaux-metropole.fr. Le site a été actualisé au fur et à mesure (présentation du projet, mise à disposition du dossier de présentation, annonce de la réunion publique, mise à disposition d'une pièce complémentaire, annonce de la clôture de la concertation), permettant à la population de prendre connaissance du projet et d'exprimer des avis.

Au 30 novembre 2022, la page d'expression comptait 28 avis et 18 réactions.

The screenshot shows the website interface for the participation process. At the top, there is a navigation bar with the logo 'PARTICIPATION BORDEAUX MÉTROPOLE' and a 'CONNEXION' button. The main heading is 'AMÉNAGEMENT DE LA VOIE EYMET EN FAVEUR DES TRANSPORTS EN COMMUN ET MODES ACTIFS À FLOIRAC'. Below this, there is a 'PARTICIPATION TERMINÉE' status and a date 'Publié le 21/09/2022'. A text block explains the project and the participation process. A 'PARTICIPATION TERMINÉE' banner is visible. Below the text, there is a 'Calendrier simplifié de la participation' section with a list of dates and events: 30/11/2022: Clôture de la concertation; 12/10/2022: Réunion publique; 12/10/2022: Versement d'une pièce complémentaire au dossier de concertation; 21/09/2022: Ouverture de la concertation; 07/07/2022: Délibération d'ouverture de la concertation. At the bottom, there is a 'Éléments clés' section listing 1.3 km à recueillir, 1 voie bus en site propre à aménager, and 1 voie cyclable à haut niveau de services à aménager. A final banner shows 'Avancée de la participation en ligne' with 29 avis and 18 réactions.

> La réunion publique

Une réunion publique s'est tenue le 12 octobre 2022. Elle a réuni environ 80 participants et a permis de donner l'information nécessaire à la bonne compréhension des enjeux et de l'avancement de l'étude. Un temps d'échange a ensuite permis la formulation de nouveaux avis.



4. Synthèse des principales remarques faites au cours de la concertation

ANALYSE QUANTITATIVE

Préambule

Environ 80 personnes ont assisté à la réunion publique à Floirac, et 47 contributions écrites ont été recueillies, durant la concertation concernant le projet d'aménagement de la voie Eymet en faveur des transports en commun et modes actifs sur la commune de Floirac.

La participation globale montre une participation relativement faible de la population

Les contributions consignées sur les registres et sur le site Internet de Bordeaux Métropole dans le cadre de la concertation se répartissent de la manière suivante :

- 1 contribution sur le registre de la Direction des services techniques et d'urbanisme de la mairie de Floirac ;
- pas de contribution sur le registre déposé à la direction Grands Projets Mobilités ;
- 46 contributions (28 avis et 18 réactions) sur le registre mis en ligne sur le site de la participation, émanant de 29 participants.

Parmi les 47 contributions recueillies, deux contributions sont collectives, à savoir : la Ville de Floirac et l'association Vélocité de Bordeaux qui regroupe 1130 adhérents de l'agglomération bordelaise.

Répartition des contributions

Les avis exprimés portent principalement sur l'opportunité du projet. Parmi les avis, 18 participants ne sont pas favorables au passage d'un bus sur le tracé de la voie Eymet, 6 considèrent ce tracé opportun.

Plusieurs contributeurs (6) portent un réel intérêt à un aménagement cyclable de qualité, de type Réseau Express Vélo (RÉVE).

A noter que dans l'analyse des données, lorsqu'un même participant (signataire) s'est prononcé plusieurs fois en faveur du projet ou d'un tracé, son avis n'est comptabilisé qu'une fois. Il en est de même s'il s'est prononcé plusieurs fois en défaveur du projet ou d'un tracé

ANALYSE QUALITATIVE

Les avis exprimés portent principalement sur l'opportunité du projet et son impact sur le cadre de vie des riverains : ses conséquences sur le plan écologique, environnemental, et son impact en termes de sécurité.

Les autres principaux thèmes abordés sont :

- La proposition d'itinéraires alternatifs,
- La demande d'aménagements cyclables de qualité.

Pour chacune des thématiques abordées, les réponses apportées par le maître d'ouvrage sont reprises avec la mention « réponse du maître d'ouvrage ».

OPPORTUNITE DU PROJET

Comme évoqué précédemment, cette concertation a fait l'objet d'une faible participation et une majorité des contributions contestent l'opportunité d'aménager la voie Eymet en voies de bus au regard des différentes nuisances que cela engendrerait.

Réponse du maître d'ouvrage :

Il convient de rappeler que le développement des lignes structurantes sur la rive droite est en lien avec le développement de nombreux projets urbains sur la plaine de Floirac.

Plusieurs raisons en faveur du projet sont avancées :

- Le projet offrira aux quartiers actuels et futurs (le quartier Libération, les Clairières de Flore, le quartier des Etangs, le quartier des Rives de Floirac et bientôt, la cité du Midi et le nouveau quartier Garonne-Eiffel), un réseau de transport en commun performant par sa fréquence et sa qualité de service (vitesse, fiabilité),
- Il renforcera une offre de transport en commun utile aux déplacements personnels et professionnels en proposant une meilleure connexion au réseau de transport en commun existant, tant côté Bastide que côté rive gauche via le futur pont Simone Veil,
- Il proposera une alternative à l'utilisation de la voiture. Ainsi, en réduisant la place aux voitures et du fait de l'utilisation d'un matériel roulant électrique à zéro émission de carbone, il permettra de lutter contre le bruit et la pollution,
- Il permettra également de fluidifier les déplacements des riverains,
- En ouvrant les voies à la circulation des cyclistes, il participera au développement du Réseau Express (RéVE).

IMPACTS DU TRACE SUR LE CADRE DE VIE

- **Sur le plan écologique et environnemental :**

La concertation a suscité un certain nombre de contributions mettant en exergue l'inquiétude des riverains quant à l'impact du projet sur la biodiversité existante, la qualité paysagère du quartier, sa quiétude, et plus particulièrement le souhait de conserver l'existence d'une coulée verte et de protéger le parc des Etangs. Il est également apparu à plusieurs reprises la volonté d'éviter la création d'un nouvel îlot de chaleur, de limiter le bétonnage et le bitume.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'aspect paysager du site fait et fera l'objet d'une attention particulière.

A ce stade de l'étude, Bordeaux Métropole a défini la conception du projet en optimisant la largeur de la chaussée ainsi que la largeur et la longueur des trottoirs afin de limiter au maximum son impact sur la végétation existante. Les surfaces d'imperméabilisation ont été dimensionnées à minima. C'est notamment pour cette raison que la continuité des trottoirs n'a pas été proposée sur la totalité du tracé (seules les zones indispensables ont été retenues).

Aussi, afin de conserver la coulée verte existante, une étude paysagère visant à réaliser des plantations denses et qualitatives de part et d'autre des voies de bus accompagnera le projet. Un accent particulier sera porté sur la longueur de l'étang afin de réaliser un masque végétal et ainsi répondre aux attentes des riverains. Les zones de promenade et de détente aux abords des voies seront maintenues.

Enfin, une réflexion quant à la nature des matériaux à utiliser pour le revêtement des voies de bus et des trottoirs sera également menée de manière à lutter contre les îlots de chaleur, le bruit, et limiter l'imperméabilisation des sols.

- **Sur le plan acoustique :**

Plusieurs contributions ont mis en avant l'inquiétude des riverains sur les risques de nuisances sonores, la perte de quiétude du quartier, que pourraient engendrer la circulation des bus, mais aussi la circulation d'engins motorisés non autorisés sur ce nouvel axe (comme l'arrivée de rodéos urbains).

Réponse du maître d'ouvrage :

Afin d'éviter d'éventuelles nuisances sonores, Bordeaux Métropole a fait le choix d'ouvrir cet axe uniquement à la circulation des bus à zéro émission de carbone et des vélos.

Aussi, un travail sera apporté quant au choix des matériaux à utiliser, comme le recours à des matériaux présentant des qualités en matière d'isolation phonique. Il portera également sur l'aménagement paysager à étudier, avec notamment la recherche de création d'un écran phonique au droit de l'étang via la mise en place d'une végétation dense.

IMPACTS DU PROJET EN TERMES DE SECURITE

- **Sécurité des piétons :**

Quelques participants ont fait état de l'insécurité des piétons :

- Sur les trottoirs jugés relativement étroits et parfois discontinus notamment au niveau du théâtre de verdure (risques de conflits d'usage avec les cyclistes),
- Sur les traversées (notamment pour les PMR et les écoliers) et plus particulièrement au droit de l'étang (danger des bus électriques qui sont silencieux).

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet a été dimensionné de manière à limiter au maximum son emprise de part et d'autre de l'ancienne voie ferrée. Bordeaux Métropole n'a donc pas opté pour la mise en place de trottoirs de chaque côté de la chaussée. Ils ont été positionnés principalement en amont et en aval des futurs quais voyageurs, et connectés à un trottoir existant ou à une voie verte. L'objectif recherché a été de maintenir la continuité piétonne via l'utilisation des cheminements piétons existants. C'est d'ailleurs pour cette raison que seul un trottoir a été dessiné sur le côté Nord de l'ouvrage d'art présent au droit du théâtre de verdure. Toutefois, l'optimisation du franchissement de cet ouvrage est actuellement étudiée par la ZAC Garonne Eiffel en charge de l'aménagement de la section Souys Nord.

Aussi, la volonté de limiter l'emprise du projet mais aussi de privilégier la circulation des piétons sur les voies vertes situées à proximité du tracé expliquent également les largeurs retenues pour les trottoirs, à savoir : des largeurs comprises entre 2m et 3m (3m au droit des quais).

Enfin, afin de limiter tout éventuel conflit d'usage au niveau des connexions entre trottoirs et voies vertes ou encore au niveau des traversées des voies de bus, une attention particulière sera portée sur la signalisation et la signalétique à mettre en place. Cette signalisation devra également prendre en compte le caractère silencieux des bus à faible émission de carbone.

- **Sécurité des cyclistes :**

A plusieurs reprises, la notion d'insécurité des cyclistes a été évoquée en raison de :

- La non-séparation des flux de circulation et des conflits d'usage engendrés entre les bus et les cyclistes (notamment au niveau de l'ouvrage d'art présent au droit du théâtre de verdure) mais aussi entre les cyclistes réguliers et les cyclistes occasionnels, ou encore entre les cyclistes et les piétons.
- La faible largeur des voies donc des espaces circulés par les cyclistes. La mise en place d'itinéraires cyclables d'une largeur minimale de 4m, répondant aux caractéristiques géométriques du réseau RéVE développé sur la Métropole afin d'offrir davantage de confort et de sécurité aux usagers, a été demandée.

Aussi, la sécurisation de l'ensemble des carrefours présents sur le tracé a également été soulevée avec notamment la nécessité de rendre l'itinéraire cyclable prioritaire, dépourvu d'obstacle.

Enfin, les deux contributeurs qui se sont exprimés sur la variante proposant l'installation d'un îlot central sur une partie du tracé, ont jugé cette solution dangereuse du fait de l'impossibilité de dépasser.

Réponse du maître d'ouvrage :

Bordeaux Métropole a adopté au conseil de novembre 2021 le troisième plan vélo dont un des axes est le développement du Réseau Vélo Express, un réseau cyclable performant. L'itinéraire proposé sur la voie Eymet répond aux principaux prérequis stipulés dans les principes et standards du RéVE.

Ceux-ci sont, lorsque l'itinéraire cyclable emprunte un couloir bus /vélos avec double sens de circulation :

- La vitesse des bus doit être inférieure ou égale à 50km/h pour garantir la sécurité des cyclistes,
- La largeur minimale du couloir bus /vélos doit être de 6,30m.

La largeur des voies a été réduite à 3m pour tenir compte des contraintes exposées précédemment. Toutefois, cette largeur permettra les dépassements des vélos et garantira une cohabitation entre bus et cyclistes.

Le réseau cyclable faisant partie du tracé du réseau RéVE, il sera rendu prioritaire. L'utilisation des voies de bus sera vraisemblablement davantage plébiscitée par des cyclistes réguliers. Les cyclistes en promenade privilégieront les voies vertes existantes. Aussi, afin d'inciter cette séparation des flux de circulation et donc d'éviter les conflits d'usage, une signalétique adaptée aux entrées du tracé et une communication appropriée seront mises en place.

Aussi, la notion de continuité de cet itinéraire cyclable ayant été évoquée lors de la concertation, comme cela a été indiqué précédemment, l'optimisation du franchissement de l'ouvrage d'art existant au droit du théâtre de verdure est actuellement étudiée par la ZAC Garonne Eiffel en charge de l'aménagement de la section Souys Nord.

- **Incivilités**

La crainte d'incivilités dans le quartier en raison des risques de rodéos urbains et de circulations illicites d'engins motorisés de tous genres sur ce nouvel axe bitumé, a été reprise dans différents avis.

Réponse du maître d'ouvrage :

La crainte des riverains de l'apparition d'incivilités dans le quartier est justifiée compte tenu de l'existence de nombreux rodéos urbains sur l'agglomération. C'est pourquoi, il sera nécessaire d'étudier la mise en place de

panneaux d'information mentionnant les consignes d'utilisation de ces voies sur l'ensemble du tracé, de mener des campagnes de sensibilisation auprès des usagers et des riverains et d'être accompagné par les services de police de la Ville de Floirac.

LA PROPOSITION D'ITINERAIRES ALTERNATIFS

Un certain nombre de contributeurs ont mis en avant la nécessité de chercher un nouvel itinéraire pour les voies de bus (par exemple via le chemin de Richelieu puis la rue Emile Combes), voire de renforcer des lignes existantes comme les lignes 16 et 28.

Réponse du maître d'ouvrage :

En amont de la concertation, l'étude d'un tracé alternatif via la rue Emile Combes a été étudié. Cependant, au regard des contraintes d'acquisition occasionnées par le tracé, la proposition n'a finalement pas été retenue par la Ville de Floirac et Bordeaux Métropole.

Le choix de renforcer uniquement les lignes de transport en commun existantes comme les lignes 16 et 28 n'a pas été privilégié étant donné qu'il ne permettra pas de garantir la desserte de l'ensemble des quartiers actuels et futurs de Floirac. Toutefois, le renforcement de ces lignes fera l'objet d'une étude en parallèle, dans le cadre de la nouvelle délégation des services publics de Bordeaux Métropole.

LA DEMANDE D'AMENAGEMENTS CYCLABLES DE QUALITE

Parmi les contributions favorables au développement des transports en commun et des modes doux, certaines d'entre elles ont défendu le fait de privilégier l'aménagement d'un réseau cyclable de qualité, répondant au standard du Réseau Express Vélo (RÉVE) de la Métropole.

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme cela a été évoqué précédemment, l'itinéraire proposé sur la voie Eymet répond aux principaux prérequis stipulés dans les principes et standards du RÉVE.

Ceux-ci sont, lorsque l'itinéraire cyclable emprunte un couloir bus /vélos avec double sens de circulation :

- La vitesse des bus doit être inférieure ou égale à 50km/h pour garantir la sécurité des cyclistes,
- La largeur minimale du couloir bus /vélos doit être de 6,30m.

La largeur des voies a été réduite à 3m pour tenir compte des contraintes exposées précédemment. Toutefois, cette largeur permettra les dépassements des vélos et garantira une cohabitation entre bus et cyclistes.

Afin de veiller à la séparation des flux de circulation et ainsi d'éviter les conflits d'usage, Bordeaux Métropole mettra en place communication appropriée et une signalisation adaptée :

- à chaque entrée sur le tracé afin d'inciter la séparation des flux entre cyclistes réguliers et cyclistes en promenade,
- à chacune des intersections avec les voies transversales, les trottoirs ou les voies vertes.

AVIS de l'association Vélocité :

Du point de vue des caractéristiques techniques du projet, les éléments indispensables à prendre en compte pour cette association sont les suivants :

- Privilégier un réseau cyclable en site propre, indépendant de toute autre circulation (motorisée et piétonne), compte tenu de la forte fréquence attendue pour les bus et du flux vélo important également attendu sur le réseau RÉVE,
- Envisager le réseau RÉVE via la piste cyclable existante en la recalibrant,

- Assurer la continuité des pistes cyclables, sans interruption notamment comme celle dessinée au niveau du théâtre de verdure. La mise en place d'une passerelle est demandée, ainsi que le maintien des voies sur un même côté,
- Ne pas avoir de changement de côté pour le tracé aménagements cyclables,
- Limiter la largeur des voies de bus pour ne pas inciter les conducteurs de bus à rouler vite, du fait également du nombre réduit d'intersections sur le tracé,
- Sécuriser les carrefours,
- Rendre le réseau cyclable prioritaire,
- Privilégier le futur tracé du réseau RéVE sur la piste cyclable existante en réalisant un recalibrage conforme au cahier des charges du réseau ReVE afin d'offrir un niveau de sécurité et de confort aux usagers,
- Ne pas privilégier la proposition avec un terre-plein central. Cette proposition rend impossibles les dépassements des bus et inversement des cyclistes et pénalise les uns et les autres en termes de confort et de déplacement. La circulation des vélos devrait être interdite dans les couloirs bus avec cette configuration ;

Sur le fond, l'association Vélocité regrette :

- La disparition de la coulée verte, un attrait sans équivalent sur la métropole, avec un lien végétal direct et continu vers le centre de Bordeaux. Mais aussi, une perte d'espace pour les enfants,
- L'accentuation de l'imperméabilisation et la perte de qualité paysagère et d'agrément du site,
- L'arrivée de nuisances notamment eu égard à un usage illégitime qui pourrait y avoir lieu (circulation de véhicules motorisés non autorisés difficile à contrôler compte-tenu du caractère très reculé et isolé de ce site ; il semble que le risque d'être interpellé en infraction pour circuler en moto ou voiture sur cette voie nouvelle reste faible).
- Les risques que cette voie devienne à moyen ou long terme, une voie nouvelle accessible à la circulation générale.

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme vu dans les paragraphes précédents, l'itinéraire cyclable proposé sur la voie Eymet répond aux principaux prérequis stipulés dans les principes et standards du RéVE. Ses caractéristiques géométriques permettront les dépassements des vélos et garantiront une cohabitation entre bus et cyclistes.

Le réseau cyclable sera prioritaire sur l'ensemble des intersections.

La discontinuité cyclable mise en avant au niveau de l'ouvrage d'art présent au droit du théâtre de verdure fait actuellement l'objet d'une étude de la part de la ZAC Garonne Eiffel afin d'optimiser son franchissement.

L'ensemble des intersections présentes sur le tracé feront l'objet d'une attention particulière au niveau de la signalisation.

Le caractère paysager de l'itinéraire sera au cœur de toutes les attentions. La biodiversité existante, la quiétude du quartier devront être protégées.

Une signalisation limitant l'accès aux bus et aux cyclistes sera mise place au niveau des entrées sur le tracé afin d'éviter toute circulation d'engins non autorisés. Des campagnes de sensibilisation auprès des usagers et des riverains seront également à mener avec l'appui des services de police de la Ville de Floirac.

AVIS de la ville de Floirac :

La Ville de Floirac a émis un avis favorable sur la proposition de base (sans terre-plein central) sous réserve de prendre en compte les différents aspects suivants :

- Veiller à limiter l'imperméabilisation des voies (largeur totale des voies de 5.50 mètres en ligne droite),
- Préserver et conforter l'ambiance paysagère par des plantations denses et qualitatives en accotement sans oublier les abords du parc des Etangs,
- Ne pas opter pour la proposition avec terre-plein central en raison des deux objectifs mentionnés ci-dessus et parce qu'elle risque de gêner la fluidité du trafic et de générer des surcoûts importants,

- Rechercher le matériau de revêtement approprié (couleur, texture, perméabilité, sonorité) pour minimiser le caractère routier de la voie de bus et éviter la création d'un îlot de chaleur,
- Prévoir un traitement particulier pour sécuriser les traversées piétonnes, notamment l'accès au parc des Etangs.

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme il a été indiqué dans les réponses précédentes :

- les caractéristiques géométriques des voies et des trottoirs seront réduites au strict minimum. Toutefois, la réduction de la largeur des voies à 5.50 m restera difficilement réalisable au regard des critères de sécurité et en termes d'exploitation des bus. Cette faible largeur impliquerait un ralentissement des bus lors de leur croisement impactant ainsi la vitesse commerciale des bus,
- l'étude paysagère sera menée de manière à conserver l'ambiance paysagère actuelle et une attention particulière sera portée au niveau du parc des Etangs et des cheminements piétons,
- outre le fait que le scénario d'insertion d'un terre-plein central nécessite davantage d'emprises, il est moins compatible à la cohabitation bus / vélos et non optimal en termes d'exploitation notamment du fait de l'impossibilité de dépassement,
- l'utilisation de matériaux appropriés (perméables, de couleurs claires, présentant des caractéristiques d'isolation phonique) sera recherchée,
- les traversées seront aménagées en privilégiant la séparation des flux afin de limiter les conflits d'usage et en mettant en place une signalisation adaptée (prenant notamment en compte le caractère silencieux des bus à faible émission de carbone).

ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Au travers de la concertation, il convient de retenir une très faible participation de la population. En revanche les avis exprimés ont permis à Bordeaux Métropole de mieux identifier les craintes et les attentes inhérentes à ce projet et d'en tenir compte pour optimiser les aménagements proposés.

Une attention particulière sera apportée sur les aménagements du projet vis-à-vis :

- du maintien de la qualité du cadre de vie des riverains en veillant à préserver voire conforter l'ambiance paysagère par des plantations,
- de l'impact environnemental du projet notamment en limitant au maximum l'imperméabilisation (largeur des voies, matériaux,...),
- de la sécurité des usagers et des riverains,
- de la qualité des cheminements piétons et cyclables,

A noter également que la proposition d'insertion d'un terre-plein central ne sera pas retenue car jugée moins pertinente.

DEFINITION DES CARACTERISTIQUES DU PROJET

Au regard des apports de la concertation et des objectifs du projet, il est proposé de définir les caractéristiques essentielles du projet d'aménagement de la voie Eymet en faveur des transports en commun et modes actifs comme suit :

Le parti d'aménagement retenu est celui de la solution de base (2 voies à double sens bus + vélos).

Les études détaillées tiendront compte d'une réduction des voies de bus de 7m à 6m de largeur.

Ces mêmes études devront proposer des solutions techniques permettant de garantir des conditions de sécurité optimales pour l'accès des riverains et autres utilisateurs de cet itinéraire et offrir un meilleur maillage et de meilleures fonctionnalités des infrastructures.

Une attention particulière sera également portée à la cohabitation et la sécurité des différents modes de transports le long du tracé, et notamment les modes actifs.

Enfin, les études détaillées préciseront les principes d'insertion paysagère et les caractéristiques techniques de manière à minimiser l'impact du projet sur le cadre de vie. Une réflexion sera notamment menée sur la nature des revêtements mis en œuvre (matériau, couleur, ...) afin de minimiser le caractère routier et limiter l'effet îlot de chaleur.

5. Suite du projet

Au regard du présent bilan, il apparaît que les modalités de concertation définies par la délibération d'ouverture du 7 juillet 2022 ont été mises en œuvre pendant le déroulement de la concertation. Celle-ci a permis aux participants (habitants, riverains, usagers, associations) de comprendre les objectifs du projet et les ambitions de la Métropole et de la commune de Floirac, et d'apporter des éléments constructifs au projet d'aménagement de la voie Eymet.

La poursuite des études devra prendre en compte les avis exprimés.

Ce bilan sera entériné par délibération du conseil métropolitain.