



Aménagement de la ligne 11 du Réseau VELO EXPRESS entre Bordeaux et Mérignac

Concertation du 26 août 2024 au 12 novembre 2024

Bilan de la concertation réglementaire

Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250711-lmc1109300-DE-1-1
Date de télétransmission : 17/07/2025
Date de réception préfecture : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025

SOMMAIRE

I- Contexte et objectifs de la concertation	p. 03
II- Déroulé de la concertation	p. 07
III- Synthèse et analyse des contributions citoyennes	p. 23
IV- Quelles suites pour le projet ?	p. 47
V- Annexes	p. 50



I. CONTEXTE ET OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

- Le contexte territorial
- Les objectifs du projet

Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250711-lmc1109300-DE-1-1
Date de télétransmission : 17/07/2025
Date de réception préfecture : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025

Le contexte territorial



Itinéraire générale de la ligne ReVE 11 et périmètre soumis à la concertation

Dans le cadre de la mise en place du Réseau Vélo Express par Bordeaux Métropole, l'itinéraire de la ligne ReVE 11 permet de relier le centre de Bordeaux à Martignas-sur-Jalle, en passant par Mérignac. La section concernée par le projet, soumise à la concertation réglementaire, au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme, se situe entre Bordeaux et Mérignac.

Les études préliminaires du secteur ont été engagées et livrées au premier semestre 2024. La concertation avait pour objectif de nourrir ces études et de les enrichir par l'expertise citoyenne. Ces premières versions ont alors servi de base pour initier le dialogue avec le public dans la démarche participative engagée au second semestre 2024.

Accusé de réception en préfecture
033-243500316-20250711-mmc1109360-DE-1-1
Date de réception en préfecture : 17/07/2025
Date de réception préfecture : 17/07/2025
Date de publication : 17/07/2025

Le contexte territorial

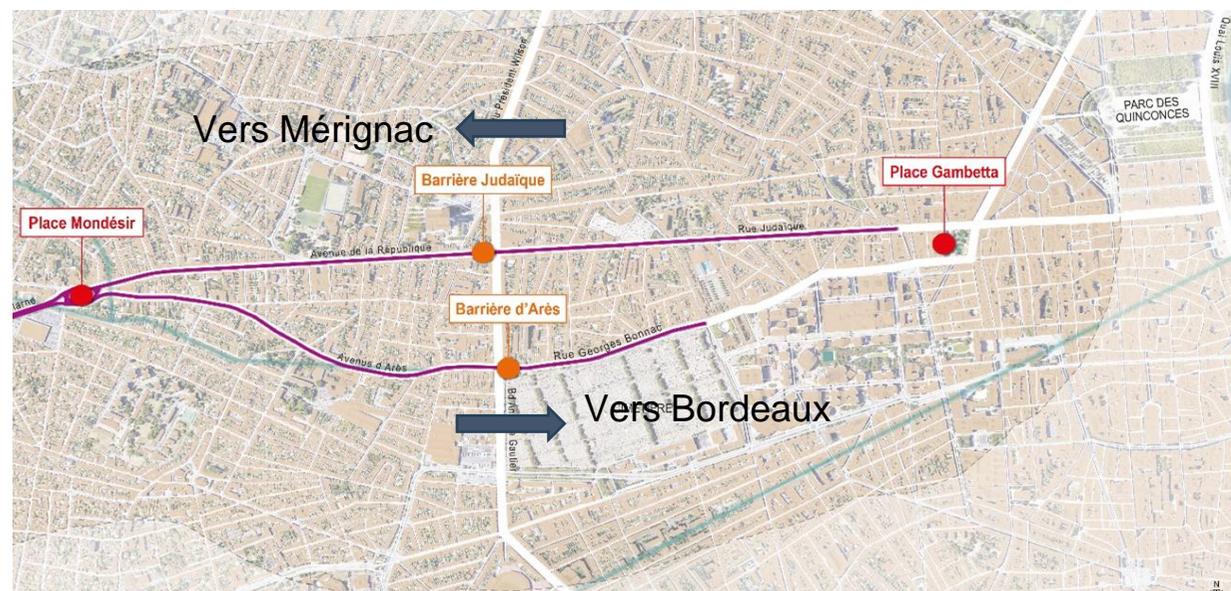
Le périmètre du projet

L'aménagement doit permettre la structuration du ReVE 11 sur le secteur d'étude suivant : rue Judaïque, avenue de la République, avenue d'Arès et rue Georges Bonnac. Cette portion dessert des lieux à enjeu, facteur d'attractivité : écoles, commerces, équipements, habitations, etc. Le projet d'aménagement du ReVE 11 projette également des cheminements piétons de meilleure qualité et un apaisement général de la circulation automobile pour répondre aux enjeux de ce secteur.

Au regard des contraintes et spécificités des rues concernées, des sens de circulation spécifiques pour les cyclistes qui emprunteront le ReVE ont été définis :

- > d'Est en Ouest sur la rue Judaïque et l'avenue de la République
 - > d'Ouest en Est sur l'avenue d'Arès et la rue George Bonnac
- Les études préliminaires ont intégré cet aspect ainsi que le maintien des contre-sens cyclable existant

De plus, cet itinéraire est stratégique car impliquant des connexions entre deux zones d'emplois majeures : Aéroparc à Mérignac et Mériadeck à Bordeaux ; et induisant alors un fort potentiel de report vers le vélo favorisé par des aménagements sécurisés et continus.



Sens de circulation sur le ReVE 11 entre Bordeaux et Mérignac

Les objectifs du projet

Ce projet, visant à requalifier quatre rues entre Bordeaux et Mérignac repose sur les objectifs mentionnés dans la délibération du 2 février 2024 adoptée par le conseil de Bordeaux Métropole :

- > Favoriser la circulation des cyclistes 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.

Éléments clés

- **3** communes traversées par le ReVE 11: - Bordeaux, Mérignac et Martignas-sur-Jalle.
- **2700** cyclistes par jour transitant de Bordeaux à Mérignac et **2000** entre Mérignac et Bordeaux.
- **2,7 km** inclus dans le périmètre de projet d'aménagement entre Bordeaux et Mérignac soumis à la concertation.
- **2 à 2,5 mètres** de largeur pour la piste cyclable envisagée, conforme aux normes du ReVE.
- **275 km** de voies cyclables larges et sécurisées grâce au Réseau Vélo Express métropolitain, dont la ligne ReVE 11 fait partie.



II. DÉROULÉ DE LA CONCERTATION

- La démarche de concertation
- Les sujets soumis à la concertation et les invariants
- Le périmètre de la concertation
- Les grandes étapes de la concertation
- L'information au public
- Les moyens d'expression
- Profils des contributeurs qui alimentent la concertation
- Remarque générale sur le déroulé de la concertation
- Les engagements de la charte nationale de la participation

Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250711-lmc1109300-DE-111
Date de télétransmission : 17/07/2025
Date de réception préfecture : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025

La démarche de concertation

Bordeaux Métropole a mis en place une concertation réglementaire, au titre de l'article L.103-2 et suivants du code de l'urbanisme, relative au projet d'aménagement de la ligne 11 du ReVE entre Bordeaux et Mérignac. Cette démarche vise à associer les habitants, associations et tout autre acteur du territoire concernés. Cette concertation réglementaire, visant à nourrir les études préliminaires, a été menée avant toute décision arrêtant les caractéristiques principales du projet d'aménagement.

La concertation portait sur les études préliminaires du projet (définissant les aménagements, variantes et leur faisabilité) et a été **clôturée avant la validation de ces études afin de l'enrichir grâce aux contributions citoyennes.**

Pour nourrir le projet, la concertation réglementaire visait les **objectifs suivants** :

- > Informer sur le projet, ses objectifs, enjeux et invariants.
- > Échanger autour du projet pour recueillir les avis et contributions des participants.
- > Nourrir le projet et le diagnostic afin d'aider la décision publique dans les choix à réaliser

Les sujets soumis à la concertation et invariants

La concertation réglementaire du ReVE 11, entre Bordeaux et Mérignac portait sur les **sujets suivants** :

- > **les solutions d'aménagement** en particulier sur la cohabitation entre les piétons, cyclistes et automobilistes, les conflits d'usage, les choix de variante à privilégier, etc.
- > **la répartition des usages** entre la végétation et les mobilités, l'emplacement d'arceaux vélos, etc.
- > **la végétalisation, les matériaux et les ambiances** questionnant sur les revêtements, le mobilier urbain, les ambiances nocturnes, etc.

La concertation a été guidée par des **invariants du projet**, soit les éléments déjà définis politiquement (choix stratégiques portés par les élus) soit techniquement (éléments issus des études réalisées en amont). Les invariants suivants ont été expliqués lors des différentes rencontres, permettant de les porter à connaissance et de cadrer la réflexion :

- > **le tracé de l'itinéraire** du ReVE 11.
- > **la typologie des aménagements cyclables en site propre et continu** de 2 mètres de large minimum dès que cela est possible.
- > **la continuité piétonne**.
- > **un couloir partagé bus-vélo** sur certains secteurs de l'itinéraire.
- > **la substitution de certaines places de stationnement** par des aménagements cyclables.

Au cours de la concertation, **les invariants du projet** ont été questionnés par les participants. Ces derniers ont délivré leurs avis et contributions qui sont analysés dans ce présent bilan.

Accusé de réception en préfecture
N° 243501510
Date de télétransmission : 17/07/2025
Date de réception en préfecture : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025

Le périmètre de la concertation

La concertation réglementaire du projet de l'aménagement du ReVE 11 concernait l'ensemble de l'itinéraire de la ligne entre Bordeaux et Mérignac, à savoir les quatre rues du projet : rue Judaïque, avenue de la République, avenue d'Arès et rue Georges Bonnac.

La concertation a permis d'impliquer divers publics, dont les usages sont concernés, et potentiellement impactés par le projet cités ci-dessous :

- > **les usagers mobiles métropolitains** : piétons, cyclistes (vélos électriques, musculaires, cargos), usagers des transports en commun, utilisateurs de trottinettes et gyroroue, skateurs, automobilistes.
- > **les commerçants et leur clientèle** : cafés, restaurants, boulangerie, supérettes, commerces de bouche, pharmacie, etc.
- > **les équipements et leurs usages** : piscine Judaïque, complexe Chauffour, parc de Lussy, clinique Bel Air, clinique Saint-Augustin, écoles, Union Saint-Bruno, cimetière de la Chartreuse, etc.
- > **les habitants, riverains et travailleurs du secteur** : Bordeaux (en particulier les quartiers Saint-Augustin, Saint-Bruno et Caudéran, Mérignac), Mérignac, autres communes de la Métropole, rues du projet et rues adjacentes.

Les grandes étapes de la concertation

La concertation a été ouverte le 26 août 2024 à 12h et a été clôturée le 12 novembre 2024 à 12h. Elle a été ponctuée par divers temps forts. Elle donnera lieu à une phase de restitution du bilan de cette démarche et de sa prise en compte dans le projet.



Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250711_Imc1109390-DE-1-1
Date de télétransmission : 17/07/2025
Date de dépôt en préfecture : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025

Les moyens d'expression tout au long de la concertation (du 26 août au 12 novembre 2024) :
questionnaire en ligne, le site de la participation et les registres papiers

L'information du public

La communication sur les rencontres et sur le questionnaire a déployé diverses méthodes afin que les participants puissent être informés :

> informations sur tous les dispositifs de la concertation **dans le dossier de concertation** mis à disposition du public : en ligne via le site de la participation, lors des rencontres et disponibles en 5 lieux (mairies de Bordeaux et de Mérignac ; mairies de quartier de Bordeaux Centre, Caudéran, Saint-Augustin-Tauzin ; direction de la Multimodalité de Bordeaux Métropole) ;

> événements pour chaque rencontre et pour le questionnaire publiés **sur le site de la participation** de Bordeaux Métropole et relayés sur les **réseaux sociaux de Bordeaux Métropole** ;

> liste du **programme de la concertation sur les flyers** de la concertation distribués aux riverains (boîtage), chez les commerçants, dans les établissements recevant du public du secteur de projet ;

> **rappel sur les cartes postales** distribuées lors des rencontres de proximité et distribuées chez les commerçants ;

> **rappel des évènements à venir lors des rencontres participatives** : réunion publique, balade, atelier et rencontres de proximité.

Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250711-lmc1109300-DE-1-1
Date de télétransmission : 17/07/2025
Date de réception préfecture : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025

> Diffusion et communication en continu :

Un **dossier de concertation** a été élaboré comme socle de l'information sur le projet, à date d'ouverture de la concertation. Il présente le contexte et les enjeux du projet, ses caractéristiques et les modalités de la concertation. Il a été **mis en ligne sur le site de la participation et en version papier** à la mairie de Bordeaux, à la mairie de Mérignac, aux mairies de quartier de Bordeaux Centre, Caudéran, Saint-Augustin-Tauzin ainsi qu'à la direction de la Multimodalité de Bordeaux Métropole. Le dossier de concertation a été distribué aux participants de la réunion publique et mis à disposition lors du stand, de l'atelier et des rencontres de proximité.

Tout au long de la concertation, des éléments ont été ajoutés sur le site de la participation (disponibles en annexes) : comptes-rendus, éléments du projet, support de présentation de la réunion publique, etc.

38

lieux d'affichages et mise à disposition de flyers dans les établissements recevant du public : piscine, bibliothèques, cinémas, musées, centres d'animation... dans les quartiers Caudéran, Saint-Augustin et Bordeaux Centre ainsi que dans les locaux de Bordeaux Métropole

5000

flyers distribués aux riverains des rues du projet et des rues adjacentes

Les moyens d'expression

> Les registres papiers et les contributions reçues par mail :

Des registres papiers étaient disponibles aux jours et heures d'ouverture de la mairie de Bordeaux, de la mairie de Mérignac, aux mairies de quartier de Bordeaux Centre, Caudéran, Saint-Augustin-Tauzin ainsi qu'à la direction de la Multimodalité de Bordeaux Métropole. Ces registres ont été accompagnés du dossier de la concertation et de ses annexes, permettant d'accéder à une information facilitée. Par ailleurs, trois contributions ont été reçues par mail de la part de particuliers, du collectif "La Voix de Bonnac" et de Vélo-Cité.



2 contributions sur
les registres papiers
3 contributions par
mail

> Le site internet de la participation :

Une page internet dédiée à la concertation a été mise à disposition sur le site internet de Bordeaux Métropole à l'adresse suivante : <https://participation.bordeaux-metropole.fr/processes/projet-6859>



174 avis
277 réactions
274 soutiens

Ce site met à disposition tout élément relatif au projet et à la démarche de concertation (dossier de concertation compte-rendu, arrêtés, délibérations, etc.). Il permet également aux visiteurs de donner leur avis, comme sur les registres papiers. Les contributeurs peuvent également soutenir des propositions et réagir aux avis d'autres participants.

Les contributions du site de la participation, dont certaines thématiques sont similaires à celles traitées lors des ateliers, abordent les sujets suivants :

- l'impact du projet sur le stationnement
- la cohabitation des différents modes de déplacement
- la sécurité des aménagements
- la végétalisation
- le projet et la concertation

Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250711-lmc1109300-DE-1-1
Date de télétransmission : 17/07/2025
Date de réception préfecture : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025

La réunion publique

> Objectifs :

La première réunion publique a permis de **présenter le projet, ses ambitions et son calendrier**. La réunion avait également pour objectif de présenter le cadre de la concertation (objectifs, sujets, invariants, dispositifs mis en place, calendrier). Cette réunion offrait la possibilité aux participants de s'exprimer aussi bien en présentiel qu'à distance. L'équipe projet a pu ainsi identifier les sujets d'intérêt et de préoccupations pour les participants.

> Déroulé :

La réunion s'est tenue le 19 septembre 2024 de 18h30 à 20h30, à l'hôtel de Bordeaux Métropole, rue Jean Fleuret. Elle s'est tenue en format plénière avec une présentation du projet et de la démarche de concertation par la maîtrise d'ouvrage, l'agence SCE et l'agence Écologie Urbaine & Citoyenne. La réunion a été retransmise en direct via Youtube. Le replay de la réunion publique est toujours disponible. En salle, les participants disposaient de feuilles de notes pour relever leurs questions, avis et remarques sur le projet au cours de la réunion.

Ce temps de présentation a été suivi d'un temps d'échange sous un format de stands (boîte à idée, cartes à tamponner et porteur de parole) où les sujets abordés concernaient principalement : la cohabitation entre les différents usages, l'impact sur les places de stationnement, les nuisances en phase chantier, la végétalisation ainsi que des premières propositions. Faisant suite au temps de présentation, un questionnaire en ligne a permis, par trois questions simples, de faire participer les neuf participants connectés.

Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250711-lmc1109300-DE-1-1
Date de télétransmission : 17/07/2025
Date de réception préfecture : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025



190 participants sur place
20 participants en ligne via la retransmission en direct sur Youtube
478 vues sur le replay Youtube en deux mois



Les rencontres avec les commerçants

> Objectifs :

Les rencontres individuelles avec des commerçants ont permis de **les informer** et de **donner des précisions sur le projet**. Un questionnaire spécifique a été administré permettant de nourrir le diagnostic et recueillir leurs avis, besoins et attentes.

Ce porte-à-porte a permis de prendre un temps d'écoute spécifique avec les commerçants.

Des cartes postales et flyers ont été distribués aux commerçants afin que leur clientèle puisse s'en saisir et être informée de la démarche.

> Déroulé :

Entre le 30 août et le 6 septembre 2024, 32 commerçants, de la rue Georges Bonnac, de la rue Judaïque et de l'avenue d'Arès ont pu être rencontrés.

À partir d'un questionnaire, et avec l'appui du dossier de concertation, chaque rencontre a duré environ 15 minutes, invitant les commerçants à partager leurs besoins et craintes tout en leur indiquant le calendrier de la concertation pour les inviter à se rendre aux temps participatifs.



32 commerçants
rencontrés

Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250711-lmc1109300-DE-1-1
Date de télétransmission : 17/07/2025
Date de réception préfecture : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025

Le questionnaire en ligne et papier

> Objectifs :

Le questionnaire visait à recueillir les **premières contributions des habitants et des usagers** : dégager des thématiques, soulever des préoccupations individuelles, recueillir des questions sur le projet, etc.

Ce questionnaire a permis de mieux comprendre les déplacements sur ce secteur de la ligne 11, de réaliser un diagnostic sur ce qui fonctionne ou dysfonctionne actuellement et de recueillir des premiers avis sur le projet.

> Contenu :

Le questionnaire s'organisait en quatre rubriques et comprenait 21 questions :

- **vos déplacements aujourd'hui** sur le secteur du projet ;
- **le projet d'aménagement** des rues Bonnac, Judaïque, Arès et République ;
- **le profil des répondants** ;
- **informations** aux répondants pour suivre et participer à la concertation, notamment via le site de la participation.

> Diffusion :

Les participants ont majoritairement répondu au questionnaire via le site de la participation. Lors des rencontres de proximité avec les usagers des équipements (aux abords de la piscine Judaïque, Union Saint-Bruno, parc de Lussy), l'équipe d'animation a pu directement administrer le questionnaire. Ce dernier a également été distribué aux automobilistes, cyclistes et piétons grâce à un QR Code lors des rencontres de proximité.



372 questionnaires
recueillis

(dont 355 en version numérique
et 17 version papier)

La majorité des répondants habite Bordeaux (près de 90%) et 10% ont répondu être domicilié à Mérignac.

Les moins de 25 ans et les personnes de plus de 75 ans sont sous-représentés alors que les 40-54 ans sont les plus représentés pouvant témoigner du caractère résidentiel et familial du secteur du projet.

Les rencontres de proximité

> Objectifs :

Les rencontres de proximité ont permis d'**informer sur la démarche de concertation et le projet en allant vers les habitants et les usagers du périmètre**. Deux types de rencontres de proximité ont été réalisés :

> **les rencontres avec les usagers des équipements** grâce à l'installation d'un stand de concertation mobile aux abords de la piscine Judaïque, du parc de Lussy et de la clinique Bel Air.

> **les rencontres avec les publics mobiles** (usagers des transports en commun, automobilistes, cyclistes et piétons) par une distribution, de cartes postales et de QR code renvoyant vers le questionnaire numérique, aux lieux stratégiques (barrières Judaïque et d'Arès, notamment).

Les objectifs de l'animation étaient de :

- **présenter le projet**, ses ambitions ainsi que la démarche de concertation (contexte, objectifs, calendrier).
- **aller vers une diversité de public**, notamment les usagers mouvants et les personnes qui ne viendraient pas habituellement aux réunions plus institutionnelles.
- **promouvoir le questionnaire** disponible au format numérique ainsi que le dispositif des cartes postales.

> Déroulé :

Les rencontres se sont déroulées à des **horaires spécifiques** :

> **les rencontres avec les usagers des équipements** : vendredi 20 septembre 12h-15h, mercredi 25 septembre 14h-17h, samedi 28 septembre 13h-16h.

> **les rencontres avec les publics mobiles** : lundi 23 septembre 16h30-19h, vendredi 27 septembre 8h-10h30, samedi 28 septembre 16h-19h

Accusé de réception en préfecture
n°243300316-20250711-lmc1109300-DE-1-1
Date de télétransmission : 17/07/2025
Date de réception préfecture : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025

Le dispositif de cartes postales

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

Quelle est votre commune de résidence ? (à cocher au moins une)

Comment vous déplacez-vous aujourd'hui ? (à cocher au moins une)

Quelle partie de l'itinéraire empruntez-vous ? (à cocher au moins une)

Quelles sont vos principales attentes sur ce projet d'aménagement d'un itinéraire cyclable ? (à cocher au moins une)

POUR PARTICIPER À LA CONCERTATION, RENDEZ-VOUS

100

110 cartes postales ont été reçues. Elles contenaient le questionnaire en version synthétique ainsi que des informations sur les dispositifs de concertation (calendrier, QR code renvoyant au site de la participation).

La balade participative et le stand

> Objectifs :

La balade participative à vélo a permis de **découvrir et d'appréhender le site**. Les participants ont été invités à **s'exprimer sur le diagnostic et leur ressenti** ainsi qu'à formuler leurs avis et perceptions au regard des intentions d'aménagement projetés.

Le stand participatif sur l'espace public, place Dutertre, visait à **informer et présenter le projet en allant vers les publics**. Cette animation a permis d'échanger sur le projet et sur les propositions des participants, notamment grâce à aux supports suivants : carte à tamponner, plan du projet, dossier de concertation.

> Déroulé :

Le stand et la balade participative ont eu lieu samedi 12 octobre, sur la place Dutertre, entre 14h et 18h.

Le stand participatif proposait deux espaces :

- un **espace participatif** comprenant des cartographies à tamponner, les cartes postales et questionnaires.
- un **espace sur le plan du projet** en présentant la cartographie "technique" du projet et détaillée de Bordeaux Métropole. Ces plans ont permis de fédérer les échanges avec la maîtrise d'ouvrage.

La balade participative à vélo s'est déroulée entre 14h et 15h30, en suivant un itinéraire prédéfini sur le secteur de projet avec des points d'arrêt permettant de remplir des carnets de balade et d'échanger collectivement. Le départ et l'arrivée de la balade se sont fait place Dutertre / invitant les participants à poursuivre les échanges sur le stand.



8 participants à la balade participative en vélo

20 participants au stand



L'atelier collectif

> Objectifs :

L'atelier collectif avait pour objectif de nourrir l'étude préliminaire du projet d'aménagement et de **permettre aux participants de se projeter dans le réaménagement des rues**. L'atelier a permis aux participants de souligner les attentes, besoins et contraintes propres à chaque axe traversé par le ReVE 11. Ce temps participatif visait à poursuivre l'information sur le projet, recueillir les contributions, comprendre les contraintes du projet et trouver collectivement des compromis et scénario d'aménagement.

> Déroulé :

L'atelier s'est tenu le 17 octobre 2024, de 18h30 à 20h30, à l'immeuble Lauret Gatet de Bordeaux Métropole. Il a débuté par un mot d'accueil d'élués, puis une présentation brève du projet et du cadre de l'atelier.

Il s'est poursuivi par un atelier en quatre groupes et deux étapes :

1. **Explorer la maquette : comment cohabiter sur les rues du ReVE ?** Avec des maquettes et différents modules positionnés à partir de la composition urbaine existante, les participants ont modulé les espaces en faisant des propositions d'aménagement. Des cartes invariants ont été proposées (préserver les arbres, réseaux sous les stationnements, etc).
1. **Planche d'ambiance : quelles ambiances pour les rues du ReVE ?** Les participants ont pu travailler sur les futures ambiances grâce à une sélection d'images de référence reprenant plusieurs thématiques (végétation, mobilier urbain, voirie) proposée par l'équipe projet.

Une restitution collective a ensuite été organisée pendant laquelle chaque groupe a présenté son travail (débat, consensus, questionnements) et ont pu échanger.



23 participants



Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250711-Imc1109300-DF-1-1
Date de réception en préfecture : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025

Profils des contributeurs qui alimentent la concertation

Les citoyens s'étant exprimés sur le projet d'aménagement d'une portion de la ligne 11 du ReVE entre Bordeaux et Mérignac, sont principalement des riverains des quatre rues du projet (rue Judaïque, avenue de la République, avenue d'Arès et rue Georges Bonnac), des rues adjacentes et des quartiers de Caudéran ou Saint-Bruno.

Dans une moindre mesure, des usagers ne résidant pas dans le secteur mais empruntant cet itinéraire métropolitain, tels que les cyclistes, piétons, automobilistes, usagers des transports en commun ont pu s'exprimer. Les rencontres de proximité (publics mouvants et publics fréquentant les équipements du secteur du projet) ont permis de recueillir les contributions d'une plus grande variété de participants.

Les ateliers participatifs (balade participative, atelier collectif) étaient majoritairement composés de riverains des rues concernées par le projet, notamment les membres du collectif "La Voix de Bonnac", collectif de riverains créé suite à la communication du projet. D'autres associations ont été actives comme Vélo-Cité, s'étant exprimé sur le projet.

La forte affluence lors de la réunion publique, ainsi que la présence de participants récurrents, tout au long de la démarche de participation, témoignent d'un engouement pour contribuer au projet et partager des propositions.

Remarques générales sur le déroulé de la concertation

La concertation réglementaire sur le projet d'aménagement de la ligne 11 du réseau express vélo entre Bordeaux et Mérignac, s'étant déroulée entre le 26 août et le 12 novembre 2024, a soulevé divers enjeux.

Le lancement de la concertation a été sujet d'incompréhensions et de craintes émises par les riverains faisant référence aux inquiétudes quant à l'avancement du projet, son impact sur le stationnement, le cadre de vie et l'intégration des propositions. Des contributions contrastées ont été apportées marquant alors des avis favorables aux intentions de projet proposées, des avis défavorables et des avis plus nuancés soulignant la nécessité d'adapter la ville aux mobilités douces (pistes cyclables, étoffer le réseau, usages et pratiques quotidiennes) mais mentionnant ne pas soutenir le projet en l'état, en raison de son impact sur les places de stationnement (suppression, manque de solutions alternatives). Une pétition, à l'initiative du collectif "La Voix de Bonnac", a également été communiquée auprès des riverains, recueillant 1 667 signatures le 10 novembre 2024, s'opposant alors au projet présenté en l'état, notamment sur la suppression totale du stationnement. Cette pétition met en avant la proposition du collectif.

La concertation, et les différents dispositifs mis en œuvre, ont permis d'apaiser cette situation, d'offrir des espaces d'écoute et de dialogue citoyen. Les divers temps participatifs, les modalités et formats proposés ont pu garantir au plus grand nombre de s'exprimer. Au fil des rencontres, les échanges ont été riches et fructueux.

La concertation a permis d'accompagner le dialogue entre les différentes parties prenantes dont ce présent bilan traduit et analyse les contributions.

Des remarques générales ont été proposées sur le déroulé de la concertation stipulant une concertation tardive. Certains participants craignent alors que les orientations du projet aient déjà été prises et que leurs contributions ne soient pas, suffisamment, prises en compte : « *Les avis des habitants sont ignorés. C'est un projet imposé sans véritable dialogue.* » ; « *Nous avons proposé des solutions équilibrées, mais elles n'ont pas été prises en compte.* ». (issu du site de la participation).

Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250711-lmc1109300-DE-1-1
Date de télétransmission : 17/07/2025
Date de réception préfecture : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025

Les engagements de la charte nationale de la participation

Le 28 février 2022, Bordeaux Métropole a adhéré à la [charte nationale de la participation du public](#). Dès lors, elle s'engage, sur chacune de ses concertations, à tenir 22 engagements en faveur d'une participation vertueuse. Au terme de cette concertation réglementaire, Bordeaux Métropole estime avoir particulièrement mis l'accent sur les engagements ci-dessous.

De manière générale, un effort a été fait pour rendre les **informations complètes, pertinentes et intelligibles** tout au long de la concertation ([engagement n°6](#)) en précisant notamment la **nature du projet, le rôle des parties prenantes, l'objet du débat, les invariants et le rôle de la participation** dans le projet ([engagements n°1, 2, 3, 5](#)). Ils ont été précisés dans le dossier de concertation et rappelés lors des rencontres.

Pour mobiliser les publics, des **moyens de communication larges** ont été déployés afin d'informer de la possibilité de participer à la démarche ([engagement n°18](#)) : affiches dans l'espace public, boitage, réseaux sociaux, stands dans l'espace public, etc.

Différentes rencontres ont également été mises en place (réunion publique, stands mobile, balade, questionnaire, etc.) par un tiers afin de faire venir les publics cibles **mais également d'aller à leur rencontre** sur site ([engagement n°21](#)), notamment auprès des publics mouvants.

Les différents points de vue ont été reconnus ([engagement n°7](#)) et traités de manière égale dans ce bilan ([engagement n°19](#)), qui retranscrit notamment les divergences de points de vue soulevées ([engagement n°13](#)). Il vise à expliciter la manière dont les contributions sont prises en compte ou non dans la suite du projet ([engagement n°9](#)).

Durant la démarche, une attention a été portée à la nécessité d'inviter les publics dans toute **leur diversité** ([engagement n°17](#)) via les outils de communications et la présence sur terrain : cyclistes, piétons, usagers des transports en commun, riverains, usagers des équipements publics, associations représentantes d'usagers, etc.

Accusé de réception en préfecture
Mise en ligne le 17/07/2025
Date de télétransmission : 17/07/2025
Date de mise en ligne : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025



III. SYNTHÈSE ET ANALYSE DES CONTRIBUTIONS CITOYENNES

- Méthode d'analyse des contributions
- Synthèse et analyse des contributions

Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250711-lmc1109300-DE-1-1
Date de télétransmission : 17/07/2025
Date de réception préfecture : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025

Méthode d'analyse des contributions

Le présent bilan prend en compte l'ensemble des **contributions citoyennes recueillies lors des modalités de concertation adoptées par délibération et arrêtés**, du 26 août 2024 à 12h jusqu'au mardi 12 novembre 2024 à 12h (dates annoncées de l'ouverture et de la clôture de la concertation). Il vise à traiter de la même manière l'ensemble des contributions et points de vue recueillis.

Afin d'analyser les contributions de la concertation, l'ensemble des comptes-rendus des dispositifs de concertation ainsi que les avis sur le site de la participation, sur les registres papiers, les réponses au questionnaire et carte postale ainsi que les contributions recueillies lors des rencontres de proximité (via une boîte à idées à disposition) et par mail, ont été étudiés. Les comptes-rendus peuvent être consultés en annexe.

La synthèse suivante est issue d'une **analyse croisée et transversale sur l'ensemble des dispositifs** : réunion publique, rencontre avec les commerçants, questionnaire en ligne, carte postale, balade participative et stand, registres papiers, avis et réactions du site de la participation, atelier collectif, contributions par mail. Elle fait ainsi ressortir les grandes tendances et les nuances que sous-tendent les divers sujets sur le réaménagement d'une portion du ReVE 11 entre Bordeaux et Mérignac.

La concertation a amené les participants à échanger sur le projet, certains sujets sont fréquemment ressortis :

- Cohabitation entre les différents usagers de la route ;
- Impact du projet sur le stationnement ;
- Cadre de vie, résilience et végétalisation ;
- Accessibilité ;
- Sécurité et carrefours.

Tout au long de la concertation, les avis sur le projet rue par rue ont été mentionnés. Chacune ayant des caractéristiques urbaines et fonctionnelles propres, les participants ont été amenés à travailler à deux échelles : le projet d'envergure métropolitaine et le contexte local.

Non-se des avis sur le projet rue par rue ont été mentionnés. Chacune ayant des caractéristiques urbaines et fonctionnelles propres, les participants ont été amenés à travailler à deux échelles : le projet d'envergure métropolitaine et le contexte local.
033-243300316-20250711-lmc1109300-DE-1-1
Date de réception préfecture : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025

Synthèse et analyse des contributions

Ainsi, le présent bilan présente une synthèse analytique des contributions citoyennes recueillies pendant la concertation, du 26 août 2024 au 12 novembre 2024.

Ce bilan vise à communiquer sur la diversité des avis recueillies en prenant l'organisation suivante : le **diagnostic usager** sur le secteur et les **avis et propositions** générales, sur le périmètre de projet global puis déclinés rue par rue.

Cette concertation révèle un consensus sur la nécessité de **moderniser les infrastructures cyclables comme piétonnes, tout en préservant la qualité de vie des riverains**. Les tensions ressenties se concentrent principalement autour de la suppression des stationnements et des craintes liées à un déséquilibre des usages (opposition entre riverains et usagers). Les propositions citoyennes démontrent à la fois une volonté de maintenir toutes les fonctionnalités existantes (stationnement, arrêts de bus), voire d'en apporter des nouvelles (propositions alternatives) tout en conciliant les besoins des différents usagers, détaillés par la suite.

Ainsi, au total, ce sont 1407 contributions qui ont été émises lors de cette concertation :

725

contributions sur le site de la participation dont 174 avis, 277 réactions et 274 soutiens.

372

réponses au questionnaire (en ligne et papier)

110

réponses aux cartes postales

177

participations lors de la réunion publique (post-it, avis, etc)

17

contributions recueillies dans la boîte à idées lors des rencontres de proximité et du stand adossé à la balade participative

4

propositions d'aménagement réalisées lors de l'atelier collectif

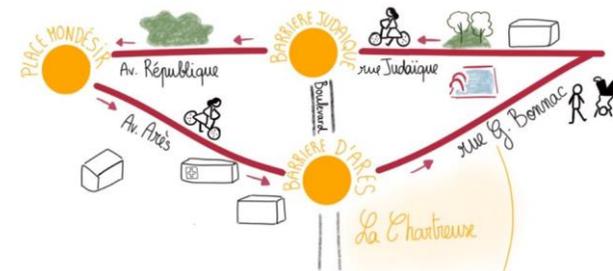
5

contributions reçues par mail et dans les registres papiers

Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250711-lmc1109300-DE-1-1
Date de télétransmission : 17/07/2025
Date de réception préfecture : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025

Périmètre global du projet

Diagnostic usager



Les participants ont pu émettre des avis sur le diagnostic, l'état des lieux des fonctionnements et dysfonctionnements ressentis sur les rues du projet.

Ainsi, les retours citoyens décrivent un **cadre de vie actuel contrasté selon les rues**. Tandis que des lieux comme la rue Judaïque et sa barrière sont mentionnés comme des espaces dynamiques avec une ambiance de quartier conviviale, d'autres secteurs comme l'avenue d'Arès sont jugés "minéraux" et peu accueillants (trottoirs étroits et infrastructures vieillissantes).

Des dysfonctionnements ont été mentionnés de manière globale :

- cohabitation difficile entre voitures, piétons et cyclistes (intersections, mésusages, etc) ;
- trottoirs et chaussées dégradés et peu confortables ;
- signalétique peu efficace aux intersections et manque de marquage au sol clair pour garantir la sécurité ;
- insuffisance d'ombrage et de végétation ;
- mauvaise séparation des usages et insécurité des aménagements ;
- tension liée au stationnement sur les secteurs résidentiels (manque de stationnement).

RÉPONSE DE BORDEAUX MÉTROPOLE

Les contributions confirment et appuient le diagnostic réalisé en amont. Pour en savoir plus, il est possible de lire le diagnostic partagé par Bordeaux Métropole disponible sur le site de la participation (cf : pages 6-7-8 du [dossier de concertation](#)).

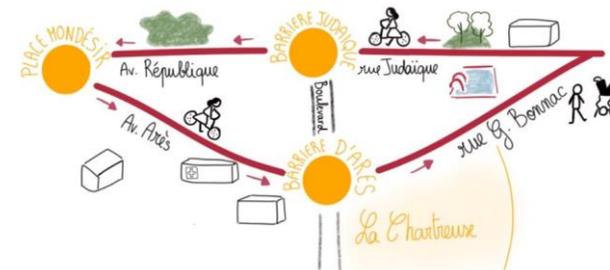
Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250711-lmc1109300-DE-1-1
Date de télétransmission : 17/07/2025
Date de réception préfecture : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025

« Vivre dans une ville décarbonée est essentiel pour notre futur. Ce projet est une étape nécessaire. »
(issu du site de la participation)

« Les modes doux sont les plus utilisés par les répondants, qu'ils soient riverains du projet ou usagers. En général les répondants sont favorables à un aménagement cyclable et en faveur des piétons afin de pallier à l'insécurité des aménagements et traversées actuels (manque d'éclairage, mauvaise séparation des usages, etc) »
(issu de l'analyse des questionnaires)

Périmètre global du projet

Avis sur le projet et propositions citoyennes



L'étude préliminaire présentée a suscité de nombreux **avis divergents**, globalement en faveur du projet d'aménagement cyclable et de ses objectifs, à l'exception de la section sur la rue Georges Bonnac, mais stipulant des nuances et réserves quant au nombre de stationnements supprimés.

Une grande majorité de participants ont reconnu les **bénéfices du projet en faveur des mobilités actives** (vélos et piétons) ainsi que l'idée d'élargir les trottoirs et de sécuriser les modes doux. La sécurisation des pistes cyclables et la continuité des aménagements sont perçues positivement permettant de réduire l'utilisation de la voiture individuelle en ville grâce à des aménagements dédiés aux vélos, notamment pour les déplacements domicile-travail.

La **végétalisation** des rues, améliorant le cadre de vie, a été plébiscitée par les participants, mais a été perçue comme insuffisante selon certains participants.

Ainsi, le projet semble attendu à l'échelle métropolitaine encourageant les mobilités cyclables pour les usagers qui sont déjà utilisateurs et ceux, dont une piste cyclable sécurisée leur permettrait de se lancer.

En revanche, des sujets ont fait débat notamment l'**impact du projet** sur les places de stationnement, craignant alors une perte de dynamique du secteur et l'amenuisement du cadre de vie des riverains.

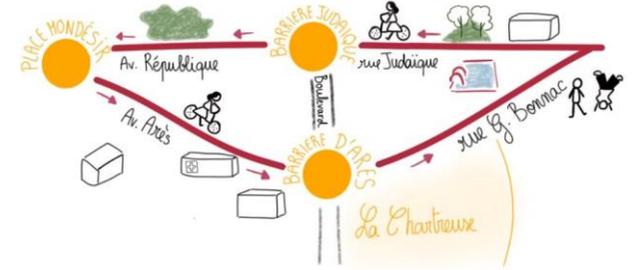
D'autre part, certains participants craignent que le projet ne tienne **pas suffisamment compte des piétons** et des besoins des résidents en matière **de tranquillité et de stationnement**.

« Ce projet va considérablement améliorer la sécurité et le confort des cyclistes »
(issu du site de la participation)

« Ce projet m'inquiète. Il faut trouver un compromis en laissant quelques places dans des lieux stratégiques. »
(issu des rencontres avec les commerçants)

Périmètre global du projet

Avis sur le projet et propositions citoyennes



Un certain **déséquilibre de la prise en compte entre usagers et riverains** a été stipulé. Le projet est vu comme trop « vélo-centré » favorisant, selon les contributeurs, uniquement une minorité d'usagers au détriment des piétons, automobilistes et habitants : « *Ce projet est exclusivement pour les cyclistes, mais les autres usagers sont oubliés.* » (issu du site de la participation). Ils mentionnent alors le manque d'adaptation aux besoins des riverains, comme des professions libérales ou des familles : « *Tout le monde ne peut pas se déplacer à vélo. Il faut une solution plus équilibrée.* » (issu du site de la participation).

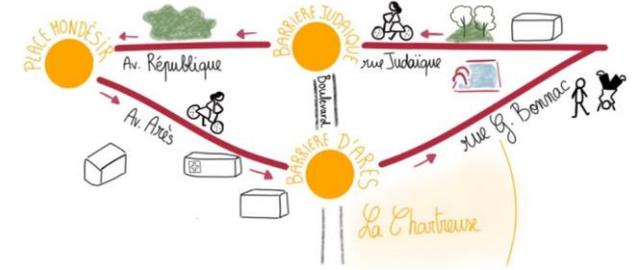
Certains contributeurs perçoivent le projet comme **une application rigide du plan métropolitain du ReVE**, sans adaptation aux réalités des quartiers traversés. Beaucoup estiment que le coût du projet est disproportionné par rapport aux bénéfices attendus. L'existant est parfois jugé suffisant, avec des **améliorations mineures préférées à un réaménagement complet** (reprise des chaussées, trottoirs, traversées piétonnes, etc).

Le projet présenté visant à anticiper l'augmentation des mobilités alternatives à la voiture individuelle se confronte à des **résistances quant au changement**. Certains contributeurs dénoncent la réduction de la place de la voiture, sans alternatives réalistes proposées : « *Tout le monde ne travaille pas près de chez soi. La voiture reste indispensable* » (issu du site de la participation). La dépendance à la voiture pour des déplacements essentiels (courses, soins médicaux, PMR, artisans) est un point crucial pour les contributions s'opposant au projet présenté.

« *Motiver un changement de pratique de la mobilité n'est pas chose facile.* »
(issu du site de la participation)

Périmètre global du projet

Avis sur le projet et propositions citoyennes



De nombreux participants ont réagi aux propositions d'aménagement proposant des solutions alternatives. Les participants ont exprimé le souhait de privilégier des aménagements équilibrés : conserver les stationnements, proposer des stationnements compensatoires ajouter quelques espaces verts et séparer les flux pour limiter les conflits d'usages.

De grandes tendances générales ressortent des avis des participants :

- **Des mobilités pour tous les usages** : viser un projet qui anticipe l'augmentation de l'usage du vélo sur la métropole, une meilleure cohabitation entre les modes de déplacement, renforcer les continuités cyclables sans rupture et une meilleure signalisation.
- **Sécuriser pour inviter au changement** : prioriser les séparateurs physiques pour les pistes cyclables, limiter la vitesse des bus et renforcer la signalétique aux carrefours. La sécurisation de l'itinéraire est également perçue comme un potentiel pour inviter à se déplacer en vélo plus facilement et démocratiser cette pratique.
- **Une végétalisation réfléchie au service du cadre de vie** : préserver les alignements d'arbres existants, végétaliser les rues, même si cela implique la suppression de certaines places de stationnement. Un point d'attention est exprimé sur l'utilisation de plantes adaptées au milieu urbain.
- **Le stationnement, sujet récurrent** : les participants à la concertation émettent des avis contrastés sur l'impact du projet sur le stationnement, en particulier sur les suppressions. Les citoyens demandent des alternatives concrètes pour compenser la perte de places de stationnement ou l'installation de bornes de stationnement minute pour les commerces et d'arceaux vélos en zones stratégiques.

« Oui, ça demande de changer des habitudes, mais nous parlons de préparer la situation dans 10, 15, 20 ans »

(issu du site de la participation)

« Un équilibre entre stationnements, végétation et voies cyclables est essentiel pour garantir la qualité de vie. »

(issu de l'atelier collectif)

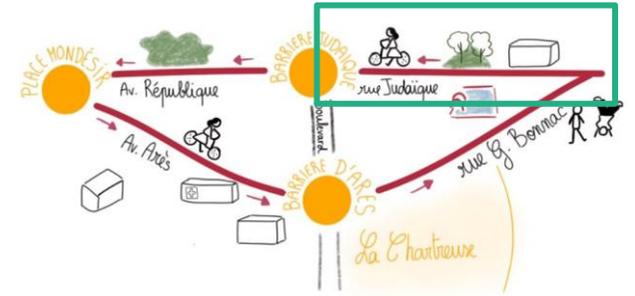
RÉPONSE DE BORDEAUX MÉTROPOLE

Bordeaux Métropole partage les objectifs identifiés par les participants à la fois en terme de sécurisation des aménagements cyclables que d'amélioration du cadre de vie. Toutefois, le projet se fait sur des emprises contraintes et le réaménagement de l'espace public en faveur des modes actifs (marche et vélo) et de la végétalisation implique de réaffecter la place allouée aujourd'hui à la voiture (stationnement ou file de circulation).

Accusé de réception en préfecture
05/08/2025 à 10h02
Date de télétransmission : 17/07/2025
Date de réception préfecture : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025

Périmètre rue Judaïque

Diagnostic usager



En premier lieu, la rue Judaïque est appréciée pour son **architecture traditionnelle bordelaise et les équipements** dont elle dispose (piscine, stade) dont elle bénéficie comme facteur d'attractivité.

La **présence d'arbres** ainsi que la continuité, même partielle, des aménagements cyclables est appréciée. Ce dernier élément est fortement nuancé au regard du manque de continuité cyclable, à l'échelle du quartier, engendrant des remontées en contre-sens cyclables.

La majorité des participants stipulent des **vibrations et nuisances de la circulation des bus** qui affectent les habitations.

L'**étroitesse des trottoirs**, le **danger aux intersections**, la **vitesse des bus** comme la **cohabitation difficile entre bus et cyclistes** sur une même voie, sont des éléments récurrents, ayant été exprimés dans les avis du site de la participation et lors des rencontres avec les commerçants notamment.

Les avis sur la rue Judaïque émis lors de l'atelier collectif, comme sur le site de la participation, tendent à exprimer une certaine **inquiétude quant à la suppression de stationnement dans le secteur place Gambetta-place Dutertre**. Le tronçon de la rue entre la place Dutertre et les boulevards a soulevé des craintes relatives à la suppression d'arbres et de stationnements, qui ont pu être désamorçées en expliquant le projet (ce secteur n'étant pas été impacté par le projet). Ainsi, les participants ont suggéré de chercher des solutions en terme de stationnements alternatifs.

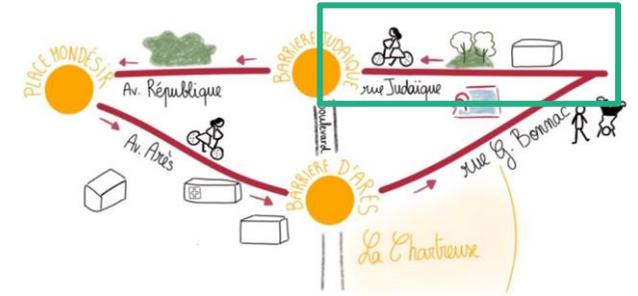
« On pourrait installer des terrasses pour rendre la rue plus vivante et agréable. »
(issu des rencontres avec les commerçants)

« Les cyclistes prennent des risques en remontant la rue en contre-sens. »
(issu du site de la participation)

« Rue Judaïque dangereuse à pied et en vélo (manque de place et d'entretien) »
(issu du site de la participation)

Périmètre rue Judaïque

Avis sur le projet et propositions citoyennes



La majorité des avis favorables expriment un **besoin de continuité de la piste cyclable** pour permettre un trajet fluide et sécurisé pour les cyclistes. L'amélioration des trottoirs a été perçue comme bénéfique. Les riverains comme les commerçants de la rue Judaïque, au regard des intentions d'aménagement proposées, ont souhaité maintenir les aménagements actuels et ont plébiscité la **reprise des trottoirs et chaussées dégradés**.

Des **avis contrastés sur la piste cyclable** ont été partagés ; certains souhaitant privilégier un couloir bus-vélo alors que d'autres mentionnent l'intérêt du ReVE permettant de séparer les usages et offrant une piste cyclable sécurisée.

Certains avis s'interrogent également sur les **déplacements des arrêts des bus et leur utilité**.

Ainsi, les participants proposent de :

- **Supprimer le double-sens cyclable** pour clarifier les flux et limiter les risques d'accidents ; une proposition que certains participants questionnent par rapport à l'accessibilité aux équipements et la facilité à l'usage d'un aller-retour cyclable sur une même rue.
- **Aménager une piste cyclable protégée et arborée** : inclure l'installation d'une piste cyclable séparée et protégée, avec une bande végétale pour créer une barrière entre la chaussée et les habitations. Selon les avis recueillis, la piste cyclable pourrait se confondre avec la voie bus/voiture à certains endroits pour permettre de garder des places de stationnement, et sur les portions plus large une voie cyclable en site propre de 2m pourrait être installée.
- **Ajouter des passages piétons** et des terrasses pour renforcer l'attractivité commerciale, la fluidité de la rue et rompre avec la linéarité de la rue tout en aillant des trottoirs larges et ombragés.
- **Étudier des aménagements anti-vibrations** et limiter la vitesse à 30km/h pour améliorer le confort des riverains.
- **Proposer une vélo-rue** entre la place Gambetta et place Tartas (exemple de la rue Dandicolle à Bordeaux).

033-243300316-20250711-lmc1109300-DE-1-1
Date de télétransmission : 17/07/2025
Date de réception préfecture : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025

« Point de vigilance : tous les jours ou presque, il y a des situations dangereuses rue Judaïque où les vélos remontent la rue en sens unique sur le dernier tronçon vers Gambetta qui n'est pas en piste cyclable (il y en a un sur la majeure partie de la rue, jusqu'à la piscine). Il me semble nécessaire dans tenir compte dans le tracé. »

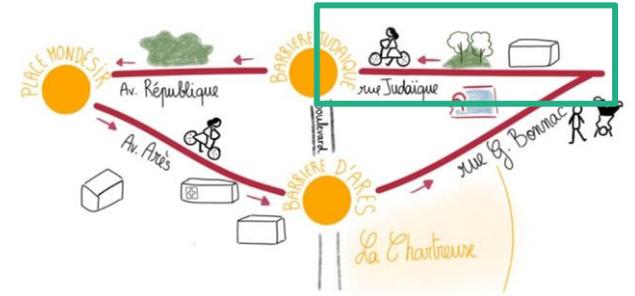
(issu du site de la participation)

« Pour la rue Judaïque, on pourrait installer des terrasses pour donner envie de s'avancer dans la rue et d'aller plus loin que Gambetta, grâce à de nouveaux aménagements. »

(issu des rencontres avec les commerçants)

Périmètre rue Judaïque

Avis sur le projet et propositions citoyennes



RÉPONSE DE BORDEAUX MÉTROPOLE

Supprimer le double-sens cyclable :

Le maintien du double-sens cyclable entre les Boulevards et la place Tartas est une donnée d'entrée du projet, il est assez fréquenté et permet de desservir le quartier situé entre la rue Judaïque et la rue Bonnac, la piscine Judaïque et le complexe sportif Chauffour. Le double-sens cyclable sera maintenu. Entre la place Tartas et la place Gambetta, les emprises sont plus contraintes et le trafic est dense ce qui rend l'insertion d'un contre-sens cyclable complexe. La signalisation pourra être renforcée pour mieux guider les cyclistes et ne pas les inciter à remonter la rue Judaïque.

NB : le réaménagement de l'arrêt Piscine Judaïque sur la place Tartas en station apaisée va rendre moins attractive la remontée de la rue Judaïque en vélo. Lorsque un bus sera en station, il occupera toute la chaussée rendant impossible le fait de le croiser par la droite.

Aménager une piste cyclable protégée et arborée : L'objectif du projet est bien de végétaliser davantage la rue Judaïque. Cependant, deux contraintes doivent être prises en compte :

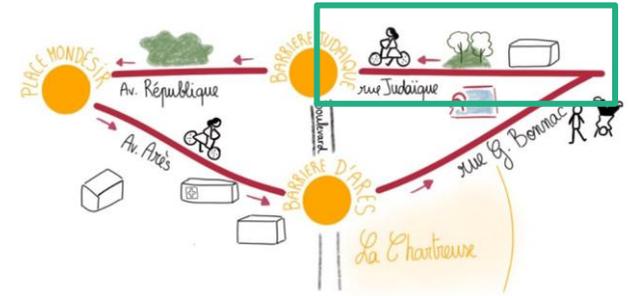
- la présence de nombreux réseaux qui nécessitent d'étudier au cas par cas la possibilité de planter des arbres
- la nécessité de garantir aux piétons des cheminements larges et confortables (1,8m libre de toute obstacle), a fortiori côté commerces, ce qui laisse moins d'emprise pour végétaliser

Les riverains pourront être incités à planter sur les façades via le "permis de végétaliser"

Le **maintien d'un couloir bus entre la place Dutertre et les Boulevards est nécessaire** pour garantir un bon niveau de service aux lignes de bus. Afin de maintenir les places de stationnement et les alignements d'arbre, le compromis proposé est donc de maintenir la circulation des vélos dans le couloir-bus. Ce fonctionnement pourra être questionné à l'avenir et notamment lorsque le flux voiture sera moindre et que bus et voitures pourront emprunter la même file.

Périmètre rue Judaique

Avis sur le projet et propositions citoyennes



RÉPONSE DE BORDEAUX MÉTROPOLE

- **Ajouter des passages piétons** et des terrasses, végétaliser :

La création de nouveau passage piéton sera étudiée lors de la phase d'Avant Projet. L'installation de terrasse ne pourra se faire que si des largeurs de trottoirs de minimum 1,8m libre de tout obstacle est garanti. Cette configuration n'est disponible que là où des terrasses existent déjà (n°51 et intersection avec la rue du Manège)

A noter que, le projet prévoit la **requalification de tous les trottoirs** et leur élargissement. La végétalisation du trottoir Nord sera étudiée lors de la phase d'avant-projet, en prenant en compte le maintien d'une largeur de trottoir d'1,8m libre de tout obstacle.

Le permis de végétaliser pourra être déployé à Bordeaux conformément au dispositif porté par la commune.

- **Étudier des aménagements anti-vibrations et limitation de vitesse à 30km/h :**

La réfection de la couche de roulement prévue dans le projet devrait réduire les vibrations et les nuisances sonores.

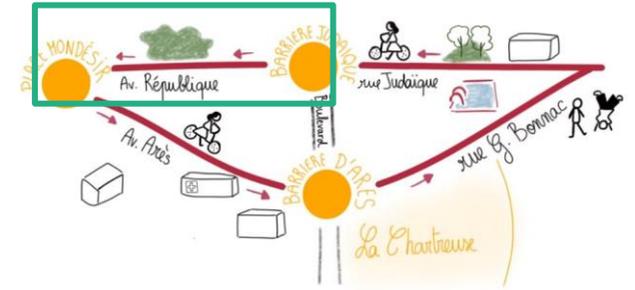
La réduction de la vitesse à 30km/h sera étudiée lors de la phase d'avant projet avec notamment l'aménagement de plateaux ou le pincement de la voirie.

- **Proposer une vélo-rue** entre la place Gambetta et place Tartas :

Cette proposition a un impact sur le report de trafic dans les rues adjacentes. Des études complémentaires pour évaluer sa faisabilité seront réalisées.

Périmètre avenue de la République

Diagnostic usager



L'avenue de la République, telle que proposée dans les intentions d'aménagement, n'est que faiblement impactée par le projet. Les contributions recueillies proviennent majoritairement de la balade à vélo, dont l'avenue a été un des arrêts commentés.

Les participants soulignent que cette avenue est **suffisamment aménagée** et que l'**aménagement cyclable est satisfaisant**, tant au niveau du confort, de la végétation que du partage des usages de la rue.

Globalement, les avis convergent vers une **circulation fluide ressentie**, où cyclistes expérimentés circulent sur la voie des bus et les cycles plus prudents roulent sur le trottoir dans une voie dédiée par un marquage au sol.

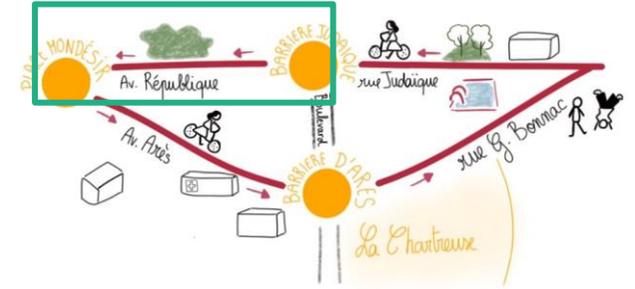
Les participants soulignent, néanmoins, des **risques aux intersections** dus à une signalisation insuffisante et des sorties de garage comme ont pu en témoigner les participants de la balade. La présence de pistes cyclables sur le trottoir crée des frictions entre cyclistes et piétons, avec des risques de collisions dans les zones étroites. L'avenue **manque de lisibilité dans la répartition de l'espace pour chaque usager**, ce qui cause des confusions et réduit le confort de chacun.

« Une meilleure visibilité aux carrefours améliorerait considérablement la sécurité. »
(issu du site de la participation)

« Ne pas reproduire l'aménagement de l'av. de la République : très dangereux pour les piétons. »
(issu de la réunion publique)

Périmètre avenue de la République

Avis sur le projet et propositions citoyennes



Pour l'avenue de la République, les participants ont fait des propositions, plébiscitant notamment des interventions ponctuelles (signalétique, marquage au sol) :

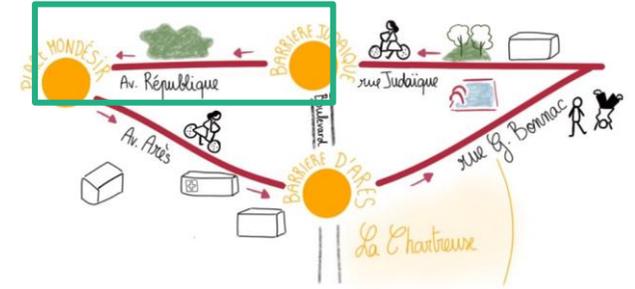
- **Suppression des pistes cyclables sur le trottoir** : l'idée de déplacer les pistes cyclables hors du trottoir et d'améliorer la signalisation aux intersections pour protéger les cyclistes est soutenue par une minorité de participants. La majorité ayant souligné l'intérêt d'un couloir bus-vélo couplée à une piste cyclable sur le trottoir.
- **Éloignement des voies de bus et végétalisation** : les participants suggèrent de recentrer les voies de bus ou de les éloigner des habitations en ajoutant, lorsque possible, des bandes végétalisées pour réduire les nuisances.
- **Amélioration de l'éclairage et de la signalisation** : l'ajout de panneaux clairs et d'un éclairage amélioré a été suggéré pour sécuriser les déplacements nocturnes et éviter les accidents, notamment dans les zones fréquentées par des piétons et cyclistes.
- **Suggestions de modération des vitesses pour les véhicules** : plusieurs participants soutiennent l'idée de réguler la vitesse des bus et des voitures pour limiter les nuisances et améliorer la sécurité de l'avenue.

« Fonctionne bien actuellement. Les cyclistes rapides sur la voie de bus et les prudents sur le trottoir »
(issu de la balade participative)

« Arrêter les voitures venant d'intersections perpendiculaires, c'est crucial pour la sécurité des cyclistes. »
(issu du site de la participation)

Périmètre avenue de la République

Avis sur le projet et propositions citoyennes

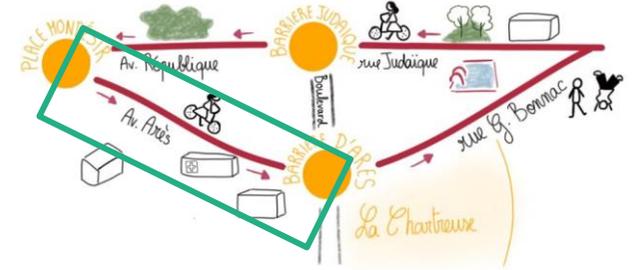


RÉPONSE DE BORDEAUX MÉTROPOLE

- Le fonctionnement actuel de l'avenue de la République sera **maintenu à l'identique**.
- Le réaménagement des intersections n'est pas prévu par Bordeaux Métropole dans le cadre de ce projet. Toutes les intersections étant gérées par feux, il n'est pas possible de rendre le vélo prioritaire sur cette avenue.
- **Suppression des pistes cyclables sur le trottoir** : le maintien des pistes cyclables permet aux cyclistes les moins aguerris de circuler en site propre sur cet axe, elles seront donc maintenues
- **Éloignement des voies de bus et végétalisation** : l'insertion de bandes végétalisées entre les arbres est possible mais cela implique de supprimer des places de stationnement, cela ne sera pas étudié dans la suite des études
- **Amélioration de l'éclairage et de la signalisation** : La reprise des marquages aux intersections sera étudiée. L'avenue de la République fait partie des voies qui seront réallumées d'ici septembre 2025.
- **Suggestions de modération des vitesses pour les véhicules** : Les services concernés seront consultés et si leur retour est positif, la mise en œuvre du 30km/h sera faite via une prise d'arrêté

Périmètre avenue d'Arès

Diagnostic usager



L'avenue d'Arès est considérée comme un **axe stratégique reliant Mérignac à Bordeaux**.

Les participants ont mentionné que la circulation est rapide, posant un risque pour les piétons et cyclistes et créant des nuisances sonores pour les riverains. La vitesse des bus, et la **densité du trafic automobile** a été partagée à plusieurs reprises, notamment lors de la balade participative et dans les avis du site de la participation.

Le réaménagement de l'avenue d'Arès fait consensus car elle est jugée **trop minérale, sans végétation** pouvant atténuer les îlots de chaleur et rendre confortable la rue.

Le secteur est décrit comme peu fonctionnel et dangereux, avec des **trottoirs dégradés, étroits et en dévers**. La contrainte de l'étroitesse de l'avenue a été soulignée, ne pouvant pas accueillir tous les usages (piste cyclable, voie automobile et couloir de bus) sans impacter le confort des piétons ou supprimer le stationnement.

Le **manque de places de stationnement** pour les riverains et usagers se fait ressentir par la présence d'établissements publics (clinique), et des stationnements sur les trottoirs sont parfois observés.

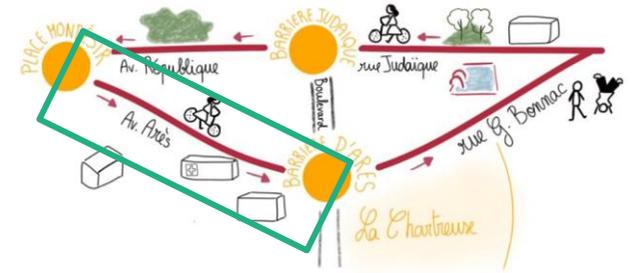
Les participants ont mentionné que les **mésusages des cyclistes** remontant l'avenue à contre-sens posent des risques d'accidents.

« Le couloir bus est souvent utilisé par les ambulances. Ça serait bien de leur proposer des emplacements dédiés. »
(issu de la balade participative)

« J'habite dans cette rue. L'avenue d'Arès a vraiment besoin d'un rajeunissement; il manque des arbres et de la verdure; il y a trop de voitures garées et les trottoirs ne sont pas assez larges. »
(issu du site de la participation)

Périmètre avenue d'Arès

Avis sur le projet et propositions citoyennes



L'aménagement de pistes dédiées est perçu comme une avancée pour **garantir la sécurité des cyclistes**, permettant également de requalifier et rendre accueillante cette avenue.

Les participants soutiennent des **mesures de sécurisation** mais estiment que **l'aménagement proposé n'est pas adapté à la réalité de la rue**, déjà étroite et suffisamment engorgé par la présence de la clinique notamment et les besoins en stationnement des riverains.

L'absence de proposition de ralentisseurs ou d'aménagements pour modérer la vitesse des véhicules motorisés est une contribution récurrente, notamment sur l'avenue d'Arès : *« Le projet propose une ligne droite pour les voitures sans ralentisseurs, ce qui aggravera les risques. »* (issu du site de la participation).

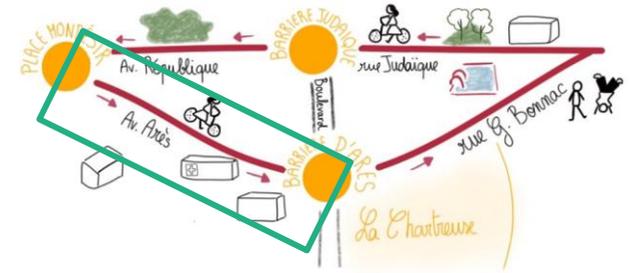
Le projet à l'étude mentionne un remaniement des places de stationnement, les participants ont alors témoigné que ce projet contraint les riverains, les accès aux commerces et à la clinique. Le stationnement a été un sujet suscitant des inquiétudes en particulier une crainte sur l'impact du projet sur le cadre de vie des riverains et les commerces.

« Une piste cyclable séparée des voitures et des bus par des barrières semble nécessaire. »
(issu de la balade participative)

« Beau projet dans un contexte compliqué et un secteur qui nécessite un aménagement de qualité et suffisamment dimensionné aux vues des flux cyclistes de plus en plus importants (y compris lorsque la météo n'est pas clémente). »
(issu du site de la participation)

Périmètre avenue d'Arès

Avis sur le projet et propositions citoyennes



Ainsi, pour l'avenue d'Arès, les participants ont proposé :

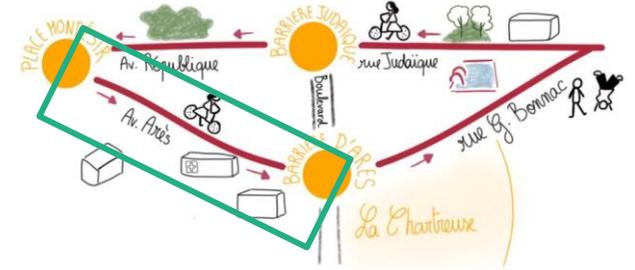
- **Limitation de la vitesse et aménagement d'intersections plus sûres** par des ralentisseurs ou l'ajout de chicanes pour modérer la vitesse est proposé pour améliorer la sécurité et le cadre de vie de l'avenue. La signalisation comme des régulateurs de vitesse ont été proposé.
- **Sécuriser la piste cyclable** par des séparateurs permettant de **séparer les usages**, en particulier sur la barrière d'Arès, lieu reconnu comme accidentogène.
- **Etudier la possibilité d'un couloir bus-vélo** tout au long de l'avenue d'Arès, tout en sécurisant les intersections. Cette proposition permet ainsi le maintien du stationnement.
- **Maintien du stationnement** : des riverains suggèrent de **conserver les places de stationnement et de livraison**, par exemple en les réservant aux résidents ou en instaurant des zones bleues. Les contributeurs ont demandé à **réviser le projet en gardant des places de stationnement**.
- **Réduire la voie automobile pour élargir les trottoirs** : plutôt que de restreindre les autres usages, plusieurs répondants proposent de rétrécir la voie pour les voitures, afin de dégager de l'espace pour les piétons en élargissant les trottoirs, pour les cyclistes et proposer des aménagements verts.
- **Végétaliser ponctuellement** : proposition d'une végétalisation alternée sur les stationnements et conserver ces derniers dans le but d'améliorer le cadre de vie, ombrager et réduire les îlots de chaleur. L'absence de plans clairs pour ajouter des arbres ou des espaces verts est jugée, selon eux, incohérente avec les ambitions écologiques annoncées.

« Oui c'est laid l'avenue d'arès, il faut essayer de tout mettre quand on le peut dans une rue selon sa largeur. »
(issu du site de la participation)

« On ne peut pas supprimer les stationnements pour les commerçants comme pour les riverains, la clinique, les patients qui viennent parfois de toute la métropole. »
(issu des rencontres avec les commerçants)

Périmètre avenue d'Arès

Avis sur le projet et propositions citoyennes



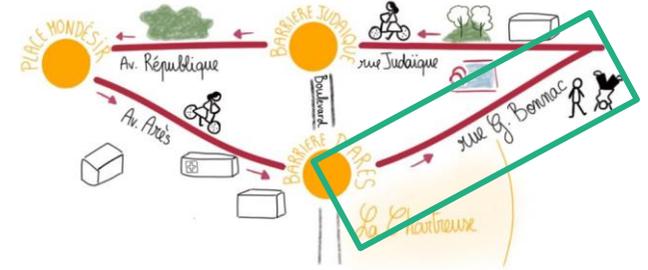
RÉPONSE DE BORDEAUX MÉTROPOLE

- **Limitation de la vitesse** : le passage à 30km/h sera intégré aux études d'avant-projet
- **Réduction de la voie automobile pour élargir les trottoirs** : la vitesse sur cette axe étant réduite, la réduction de la largeur de la voirie sera étudiée en AVP
- **Maintien des places de stationnement** : Une insertion de 14 places sera étudiée en AVP entre la rue Genesta et l'allée des Pins en pinçant les trottoirs et la piste cyclable. Des places de stationnement sont maintenues à proximité de la place Mondésir (15 places) et de la barrière d'Arès (19 places). En outre, Bordeaux Métropole mobilisera sa Direction du foncier pour mettre en place un périmètre de veille foncière autour de l'avenue d'Arès.
- **Végétalisation** : les emprises sont très contraintes avenue d'Arès, il sera possible de végétaliser au Nord de la barrière d'Arès entre les places de stationnement, sur le reste du linéaire, les largeurs disponibles permettent seulement de garder les fonctionnalités de mobilité : voie de circulation, piste cyclable, trottoirs
- **Sécuriser la piste cyclable par des séparateurs** : la séparation de la piste par une bordure de 50cm est bien prévue dans le projet
- **Etudier la possibilité d'un couloir bus-vélo tout au long de l'avenue** : le couloir bus-vélo est maintenu sur deux sections de l'avenue d'Arès : entre la place Mondésir et la rue Etchenique / entre l'allée des Pins et la barrière d'Arès. En dehors de ces sections, la création d'une piste cyclable est privilégiée afin de sécuriser les cyclistes.

Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250711-lmc1109300-DE-1-1
Date de télétransmission : 17/07/2025
Date de réception préfecture : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025

Périmètre rue Georges Bonnac

Diagnostic usager



La rue Georges Bonnac est perçue comme un **espace fonctionnel avec une répartition des usages équilibrée**. Les contributeurs en nombre expriment leur satisfaction vis-à-vis de l'aménagement actuel, soulignant qu'il répond à leurs besoins quotidiens.

L'atout majeur souligné est la **présence d'un linéaire d'arbres** conférant à la rue un cadre de vie agréable.

Actuellement, les usagers de la rue mentionnent un **manque de signalisation** claire de la piste cyclable et des usages notamment au niveau du carrefour avec la rue de Lacanau ou la rue Brizard.

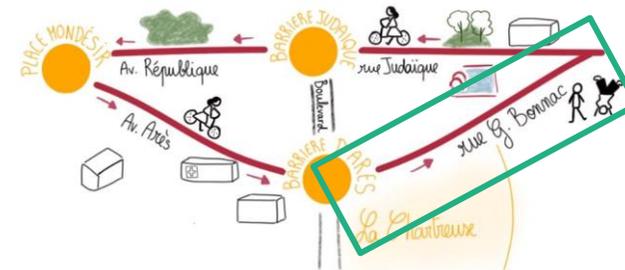
Les riverains constatent que les **places de stationnement sont rares**, et la suppression envisagée est perçue comme une détérioration du cadre de vie, particulièrement pour ceux qui dépendent d'un véhicule. Les participants soulignent que les places de stationnement sont **essentiels pour des besoins ponctuels** (livraisons, accès aux commerces, personne à mobilité réduite, déménagements) et que ce secteur rencontre déjà des problématiques pour stationner.

« Pourquoi changer cette rue alors qu'elle fonctionne très bien déjà et que les aménagements sont récents ? »
(issu des rencontres avec les commerçants)

« Déplacer la piste cyclable du côté cimetière semble la solution idéale pour minimiser les conflits d'usages. »
(issu d'une proposition lors l'atelier collectif)

Périmètre rue Georges Bonnac

Avis sur le projet et propositions citoyennes



Globalement, les contributeurs sont **défavorables à un réaménagement de la rue au regard des intentions** d'aménagement proposées.

En s'appuyant sur les intentions de projet présentées, les contributeurs soulignent un **manque de sécurisation des pistes cyclables** notamment aux intersections, où le risque d'accidents est jugé élevé : « *La piste cyclable entrecoupée de 7 intersections est un danger pour les cyclistes* » (issu du site de la participation sur la rue Georges Bonnac).

Les participants trouvent que la rue en l'état actuel est suffisante. Son réaménagement étant récent, il leur semble peu opportun au regard de la fonctionnalité du secteur.

Le ressenti des usagers sur le manque de stationnement a été renforcé au regard de la proposition d'aménagement supprimant totalement les stationnements sur la rue. Les commerçants ont également noté la nécessité de conserver les places de livraison, nécessaire à leur activité.

« Offrez une alternative à la suppression du stationnement (parking à tarif préférentiel dans les METPARKS) »

(issu d'une contribution lors de la réunion publique)

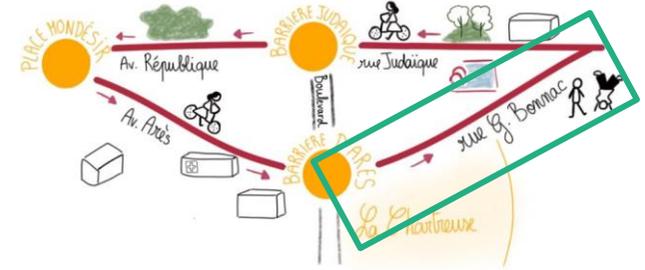
« Oui pour les pistes cyclables et le développement du vélo mais le projet en l'état est dangereux pour les cyclistes, du côté des habitations, qui coupent 7 intersections et la perte de stationnement ne peut pas être envisager. Comment on va être livré ? »

(issu des rencontres avec les commerçants)

Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250711-lmc1109300-DE-1-1
Date de télétransmission : 17/07/2025
Date de réception préfecture : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025

Périmètre rue Georges Bonnac

Avis sur le projet et propositions citoyennes



Ainsi, pour le rue Georges Bonnac, les participants ont proposé :

- **Conservation des aménagements actuels**, suffisants et convenables pour toutes les mobilités. En effet, la configuration actuelle permet selon eux la cohabitation entre cyclistes, piétons et automobilistes. La majorité des contributions recueillies lors des divers dispositifs font consensus sur le fait que la **rue est relativement fonctionnelle mais nécessite des améliorations ponctuelles** (végétalisation, sécurisation des carrefours) pour mieux gérer les flux de piétons et cyclistes.
- **Améliorer la piste cyclable** : les participants soutiennent la nécessité de **préserver la piste cyclable** et les aménagements confortables pour les piétons, tout en valorisant et s'appuyant sur les infrastructures fonctionnelles existantes. Les participants approuvent la nécessité d'**améliorer la sécurité cyclable**, mais contestent le choix d'une piste cyclable remontante, dans le sens Bordeaux-Mérignac, côté habitations, jugée peu sécurisante car elle traverserait sept intersections.
- **Envisager des solutions compensatoires** quant à la réduction du stationnement : les avis recueillis suggèrent de **compenser les pertes de stationnement** en proposant des alternatives. Les participants ont proposé d'étudier la possibilité d'ouvrir le parking de la Cité administrative aux riverains ainsi que des parkings en ouvrage déjà présents (tarifs préférentiels, accès facilité).

« Pourquoi sacrifier les piétons et les stationnements alors qu'un espace existe côté cimetière ? »

(issu du site de la participation)

« Intégrer des espaces de stationnement compensatoires dans le quartier. »

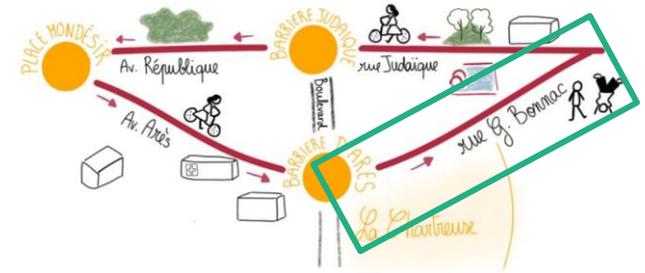
(issu du site de la participation)

« Planter des arbres entre les places de stationnement actuelles comme cela existe rue Judaïque. »

(issu de l'atelier collectif)

Périmètre rue Georges Bonnac

Avis sur le projet et propositions citoyennes



- **Privilégier des aménagements n'impliquant pas la suppression du stationnement** : les intentions d'aménagement présentées impactent le stationnement ce qui inquiète les participants (riverains et commerçants). Les avis convergent sur la nécessité de maintenir le stationnement dans certains secteurs stratégiques tout en végétalisant ponctuellement pour réduire les îlots de chaleur et renforcer l'attractivité et la marchabilité dans la rue, en reportant les piétons du côté des habitations. Cette proposition provient principalement du collectif "La Voix de Bonnac". Des suggestions ont visé à maintenir les places de stationnement tout en ajoutant des arbres entre ces places pour créer de l'ombre et améliorer l'environnement.
- **Projets alternatifs** : des propositions basées sur des compromis d'aménagement incluent une séparation des flux (piétons, cyclistes) et la conservation des stationnements, tout en intégrant une piste cyclable protégée côté cimetière (évitant la traversée des intersections) et un trottoir du côté des habitations. Une autre proposition est de créer une piste bidirectionnelle large du côté du cimetière, en réduisant, voire supprimant le trottoir sur ce linéaire et en privilégiant les mobilités piétonnes le long des habitations et des commerces.

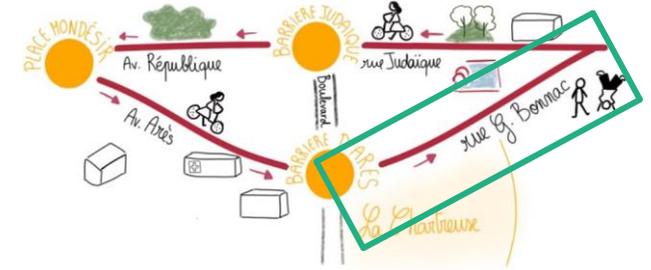
« Pourquoi sacrifier les piétons et les stationnements alors qu'un espace existe côté cimetière ? »
(issu du site de la participation)

« Intégrer des espaces de stationnement compensatoires dans le quartier. »
(issu du site de la participation)

« Planter des arbres entre les places de stationnement actuelles comme cela existe rue Judaique. »
(issu de l'atelier collectif)

Périmètre rue Georges Bonnac

Avis sur le projet et propositions citoyennes

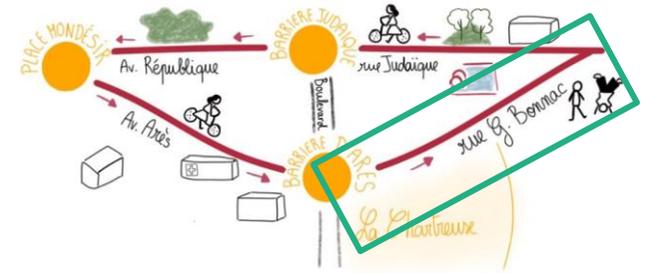


RÉPONSE DE BORDEAUX MÉTROPOLE

Sur le tronçon compris entre les boulevards et la place du XI Novembre, les études d'insertion devront se poursuivre avec l'objectif d'insérer le ReVE, tout en permettant de répondre à de nombreuses autres attentes exprimées lors de la concertation (stationnement, vitesse et régularité des autobus, cheminements piétons végétalisation...) La définition du scénario d'aménagement pourra passer par une phase d'expérimentation à l'intersection Bonnac/Brizard.

Périmètre rue Georges Bonnac

Avis sur le projet et propositions citoyennes



RÉPONSE DE BORDEAUX MÉTROPOLE

- Proposer des stationnements alternatifs :

La création d'un tarif préférentiel n'est pas possible car cela remettrait en cause le principe de l'équité devant les charges. En outre, la régie Metpark prévoit déjà des tarifs pour les riverains

Parking rue François de Sourdis : cette parcelle fait l'objet d'un projet d'habitat social et ce parking devrait à terme disparaître

Parking de la Cité administrative : ce parking appartient à l'Etat et va accueillir les véhicules de la Direction Interdépartementale des Routes Atlantique (DIRA), son ouverture à des particuliers n'est pas envisageable.

Bordeaux Métropole mobilisera sa Direction du foncier pour mettre en place un périmètre de veille foncière autour de la rue Bonnac

Les contributions recueillies autour de sujets hors projet

Au cours des différents temps de concertation, des sujets annexes, sortant du périmètre du projet ReVE concerné, ont été abordés par les participants, dont les sujets prégnants ont été identifiés :

- > Les places Dutertre et Tartas : que vont-elles devenir, quels projets sont en cours, le stationnement sera-t-il maintenu ?
- > Des aménagements sont-ils prévus sur les rues connexes au ReVE ?
- > Quelles continuités avec le reste de la rue Georges Bonnac ?
- > Est-il possible de végétaliser les façades sur les secteur plus contraints ?

RÉPONSE DE BORDEAUX MÉTROPOLE

- La place Dutertre fait l'objet d'un projet paysager, les travaux sont prévus en 2025
- Il n'est pas prévu de réaménager la place Tartas
- Les rues connexes au ReVE ne font pas l'objet de requalification, seules les intersections seront requalifiées
- La rue Georges Bonnac, entre l'école Saint Bruno et la place Gambetta fait l'objet d'un autre projet. Une consultation du public a été lancée le 17 février 2025.
- Toutes les façades peuvent être végétalisées via le dispositif « [Permis de végétaliser](#) » de la ville de Bordeaux

Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250711-Jmc1109300-DF-1-1
Date de récépissé : 17/07/2025
Date de réception préfecture : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025



IV. QUELLES SUITES POUR LE PROJET ?

- La diffusion du bilan de la concertation
- Les prochaines étapes du projet

Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250711-lmc1109300-DE-1-1
Date de télétransmission : 17/07/2025
Date de réception préfecture : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025

La diffusion du bilan de la concertation

La concertation réglementaire sur le projet d'aménagement de la ligne 11 du ReVE entre Bordeaux et Mérignac s'est clôturée le 12 novembre 2024. Cette date marque l'arrêt de prise en compte des contributions afin d'élaborer le bilan de la concertation réglementaire. Le bilan de la concertation est communiqué auprès des citoyens de différentes manières :



Publication sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole

Le bilan de la concertation réglementaire et ses annexes sont publiés sur la page dédiée à la concertation « Aménagement de la ligne 11 du réseau vélo express entre Bordeaux et Mérignac » dans la rubrique « bilans & décisions » sur le site de la participation. La délibération prise par Bordeaux Métropole, au regard des décisions prises concernant le projet, sera prochainement publiée dans la même rubrique.

Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250711-lmc1109300-DE-1-1
Date de télétransmission : 17/07/2025
Date de réception préfecture : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025

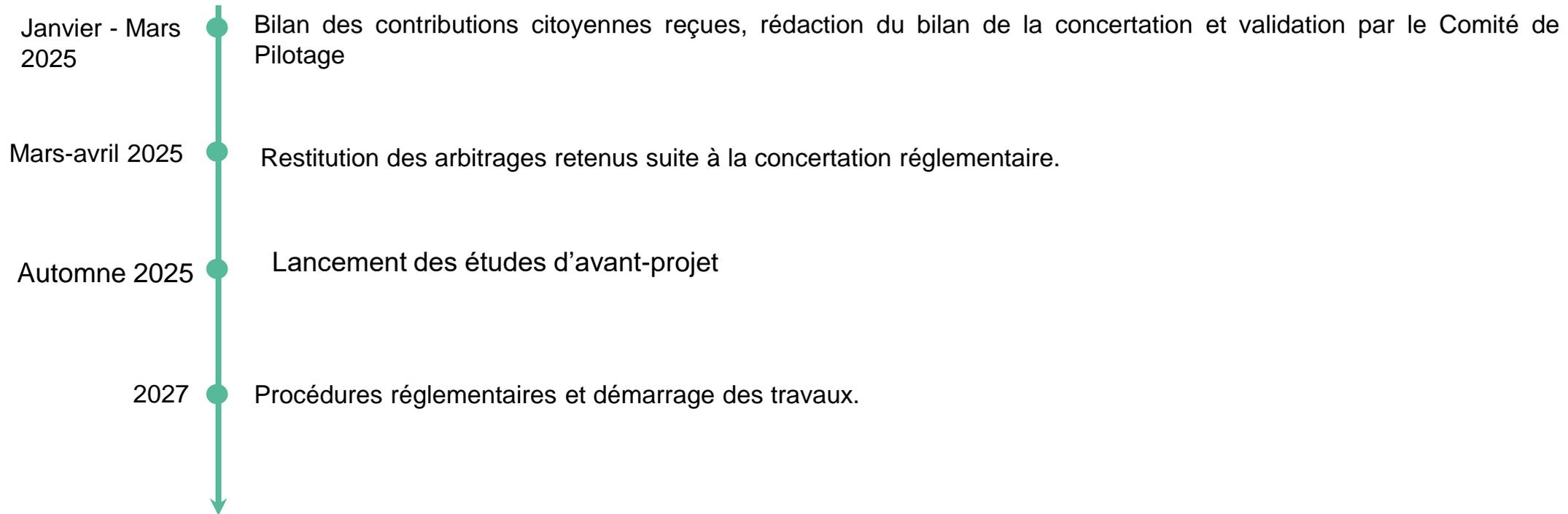


Diffusion en boîte aux lettres d'une synthèse du bilan

Ce document résume les arbitrages pris sur chaque rue et invite à consulter le bilan de la concertation plus complet

Les prochaines étapes du projet

La clôture de la concertation réglementaire annonce également des avancées dans le projet d'aménagement de la ligne 11 du ReVE. Les grandes étapes du projet sont identifiées ci-dessous :



Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250711-lmc1109300-DE-1-1
Date de télétransmission : 17/07/2025
Date de réception préfecture : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025



V. ANNEXES

Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250711-lmc1109300-DE-1-1
Date de télétransmission : 17/07/2025
Date de réception préfecture : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025

Liste des annexes

L'ensemble de la documentation à retrouver sur le [site de la participation](#) :

- [Délibération d'ouverture de la concertation](#)
- [Arrêté modalités de la concertation](#)
- [Arrêté modalités complémentaires de concertation](#)
- [Avis de clôture de la concertation](#)
- [Dossier de concertation](#)
- Plans techniques relatifs à l'étude préliminaire de l'aménagement de la voirie réalisés par Bordeaux Métropole :
 - [Annexe 1 - Plan d'aménagement secteur Judaique République Arès \(août 2023\)](#)
 - [Annexe 2 - Plan d'aménagement global République](#)
 - [Annexe 3 - Plan d'aménagement global Arès](#)
 - [Annexe 4 - Plan d'aménagement global Judaique](#)
 - [Annexe 5 - Carnet de coupes \(secteur Judaique - Arès - République\)](#)
 - [Annexe 6 - Plan d'aménagement global secteur Bonnac \(scénario couloir - bus\)](#)
 - [Annexe 7 - Carnet plan d'aménagement Bonnac \(scénario couloir - bus\)](#)
 - [Annexe 8 - Carnets de coupe Bonnac \(scénario couloir bus\)](#)
 - [Annexe 9 - Plan d'aménagement global secteur Bonnac \(scénario piste cyclable\)](#)
 - [Annexe 10 - Carnet plan d'aménagement Bonnac \(scénario piste cyclable\)](#)
 - [Annexe 11 - Carnet de coupes Bonnac \(scénario piste cyclable\)](#)
 - [Annexe 12 - Plan d'aménagement des carrefours \(août 2024\)](#)

Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250711-Imc1109300-DE-1-1
Date de télétransmission : 17/07/2025
Date de réception préfecture : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025

Liste des annexes

- Compte-rendus des réunions et ateliers participatifs :
 - [Présentation de la réunion publique \(19 septembre\)](#)
 - [Compte-rendu de la réunion publique \(19 septembre\)](#)
 - [Replay de la réunion publique \(19 septembre\)](#)
 - Compte-rendu de la balade participative et du stand (12 octobre) - à ajouter
 - Compte-rendu de l'atelier collectif (17 octobre) - à ajouter
 - Analyse des cartes postales - à ajouter
 - Analyse des questionnaires - à ajouter
- Liste des avis recueillis sur le site de la participation dans l'espace « avis »
- Registres papiers

Revue de presse



Rue99 Bordeaux - 21 septembre 2024

<https://rue99bordeaux.com/2024/09/pour-faire-passer-la-ligne-velo-express-bordeaux-merignac-200-places-de-voitures-supprimees/>

Bordeaux : une concertation est lancée pour l'aménagement de la ligne 11 du Réseau vélo express



Sud Ouest - 1er septembre 2024

<https://www.sudouest.fr/economie/transports/circulation-en-gironde/bordeaux-une-concertation-est-lancee-pour-l-amenagement-de-la-ligne-11-du-reseau-velo-express-21212019.php>

Réseau Vélo Express de Bordeaux : la rue Georges-Bonnac contre-attaque et dit « non » à la nouvelle piste cyclable dangereuse



Sud Ouest - 30 septembre 2024

<https://www.sudouest.fr/economie/transports/circulation/reseau-velo-express-de-bordeaux-la-rue-georges-bonnac-contre-attaque-et-dit-non-a-la-nouvelle-piste-cyclable-dangereuse-21560915.php>

Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250711-lmc1109300-DE-1-1
Date de télétransmission : 17/07/2025
Date de réception préfecture : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025

Revue de presse



Sud Ouest - 3 novembre 2024

<https://www.sudouest.fr/gironde/bordeaux/reseau-velo-express-a-bordeaux-l-enjeu-c-est-de-securiser-les-cyclistes-et-les-pietons-22000722.php>



Sud Ouest - 3 novembre 2024

<https://www.sudouest.fr/gironde/bordeaux/stationnement-acces-a-la-clinique-a-bordeaux-le-trace-du-reseau-velo-express-suscite-des-craintes-21996141.php>

Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250711-lmc1109300-DE-1-1
Date de télétransmission : 17/07/2025
Date de réception préfecture : 17/07/2025
Publié le : 17/07/2025