

AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO ET CRÉATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS À BÈGLES.

COMMUNES DE BEGLES, BORDEAUX, TALENCE ET VILLENAVE-D'ORNON

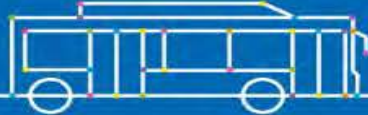
Second Versement
Additif intégrant la proposition d'aménagement d'un Réseau Cyclable à Haut Niveau de Service sur la Route de Toulouse

Chaque nouveau document comporte la mention **NOUVEAU** afin de bien distinguer ces éléments supplémentaires

DOSSIER DE CONCERTATION

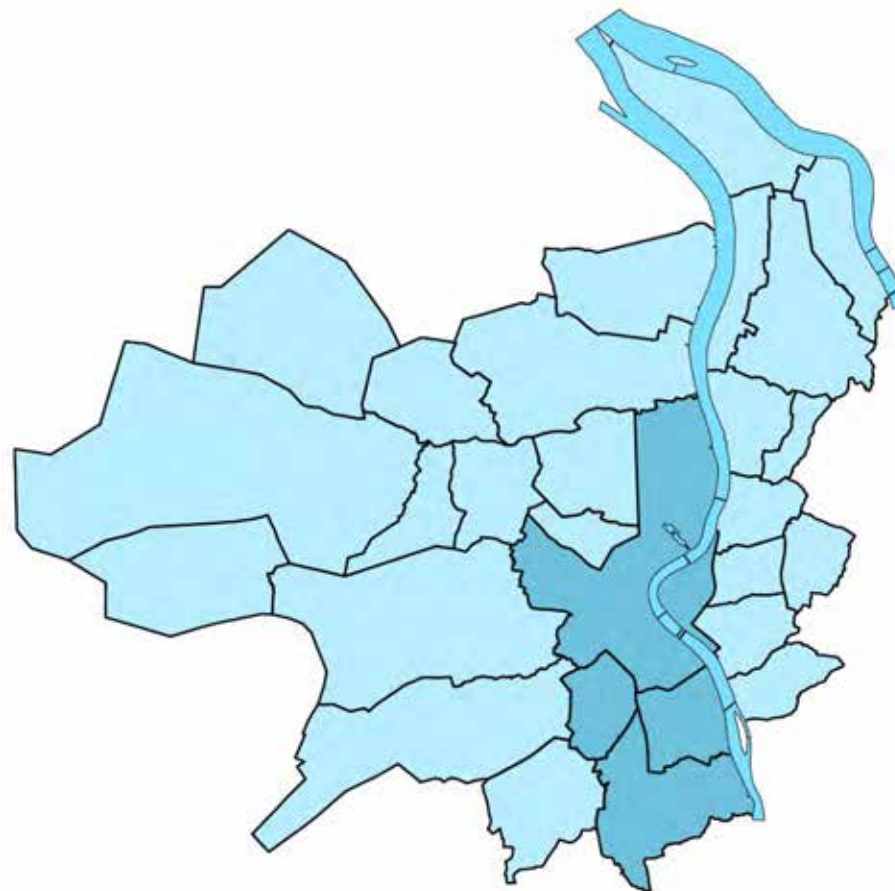
OUVERTURE DE LA CONCERTATION

Direction Générale Mobilités
Direction Tramway/SDODM/Grandes Infrastructures



AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO ET CRÉATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS À BÈGLES.

COMMUNES DE BÈGLES, BORDEAUX, TALENCE ET VILLENAVE-D'ORNON

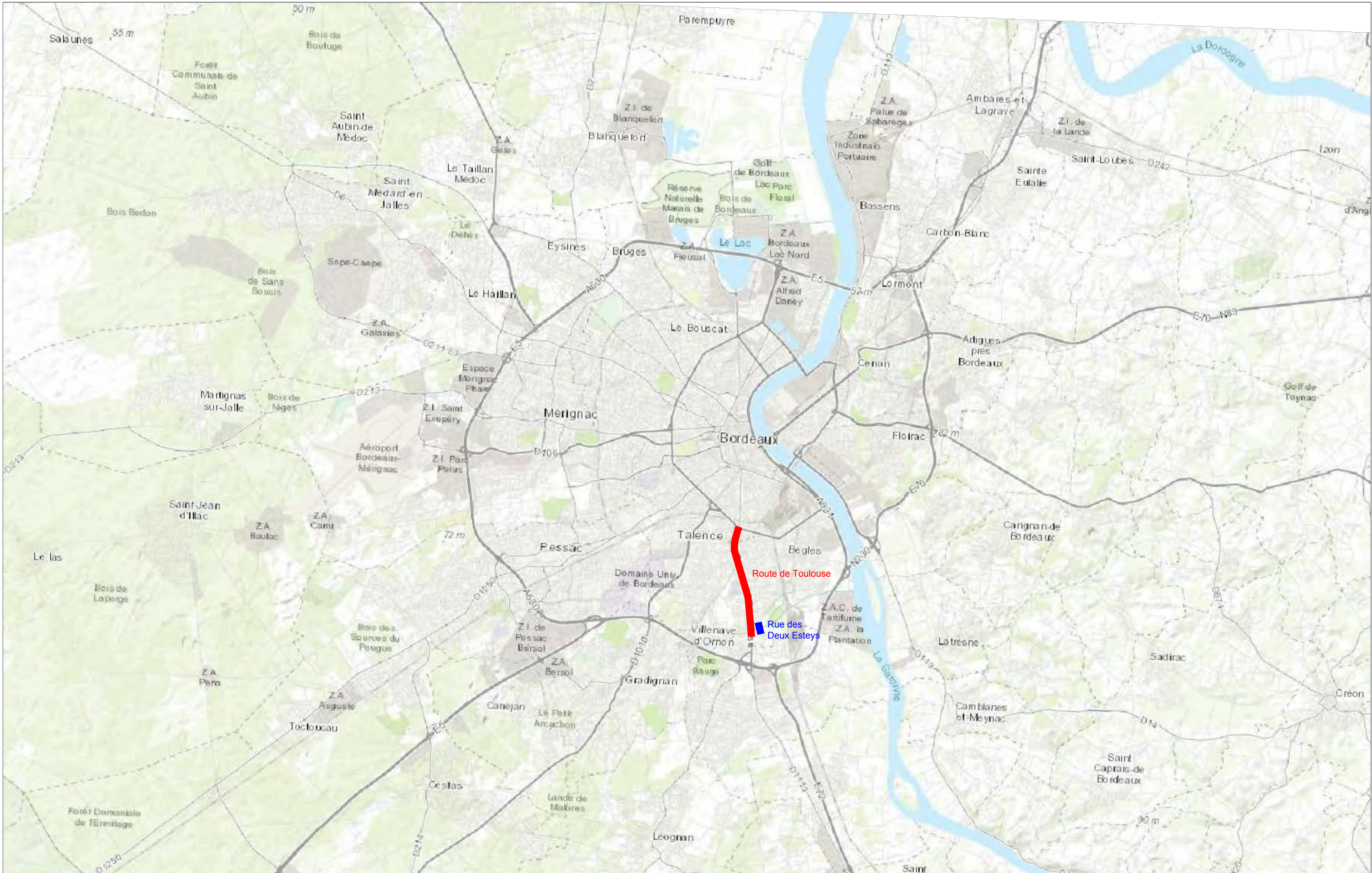


1 – PLAN DE SITUATION

OUVERTURE DE LA CONCERTATION

Direction Générale Mobilités
Direction Tramway/SDODM/Grandes Infrastructures





**AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE
 EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES**

PLAN DE SITUATION

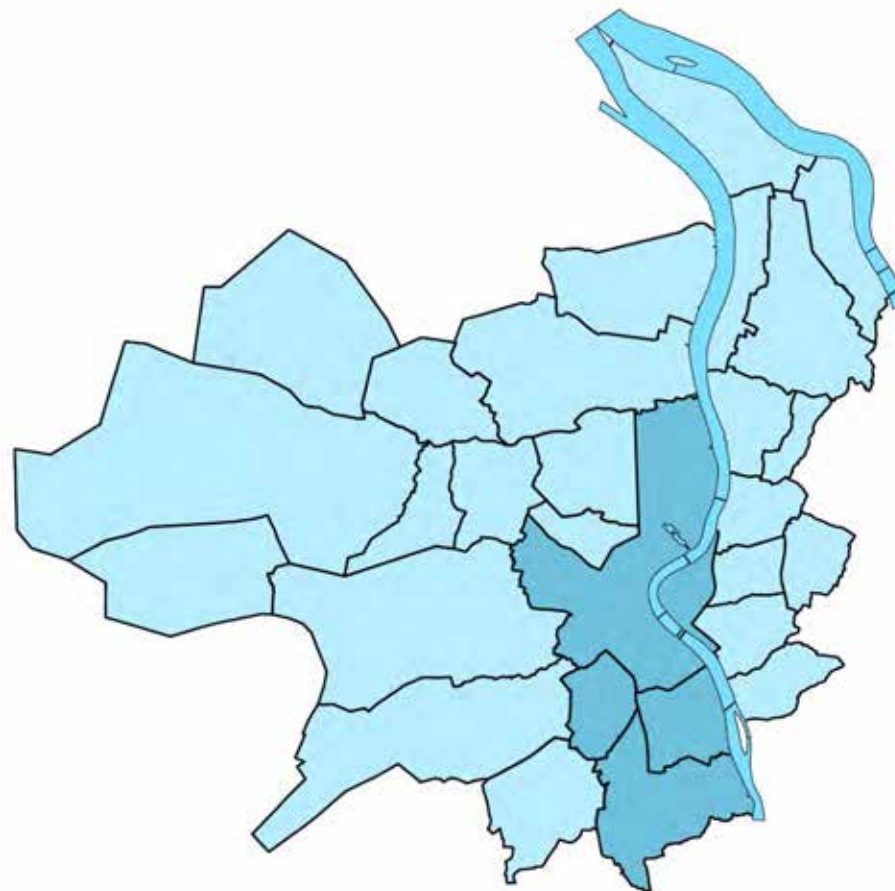


Echelle : 1/100000

Format : A3

AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO ET CRÉATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS À BÈGLES.

COMMUNES DE BÈGLES, BORDEAUX, TALENCE ET VILLENAVE-D'ORNON

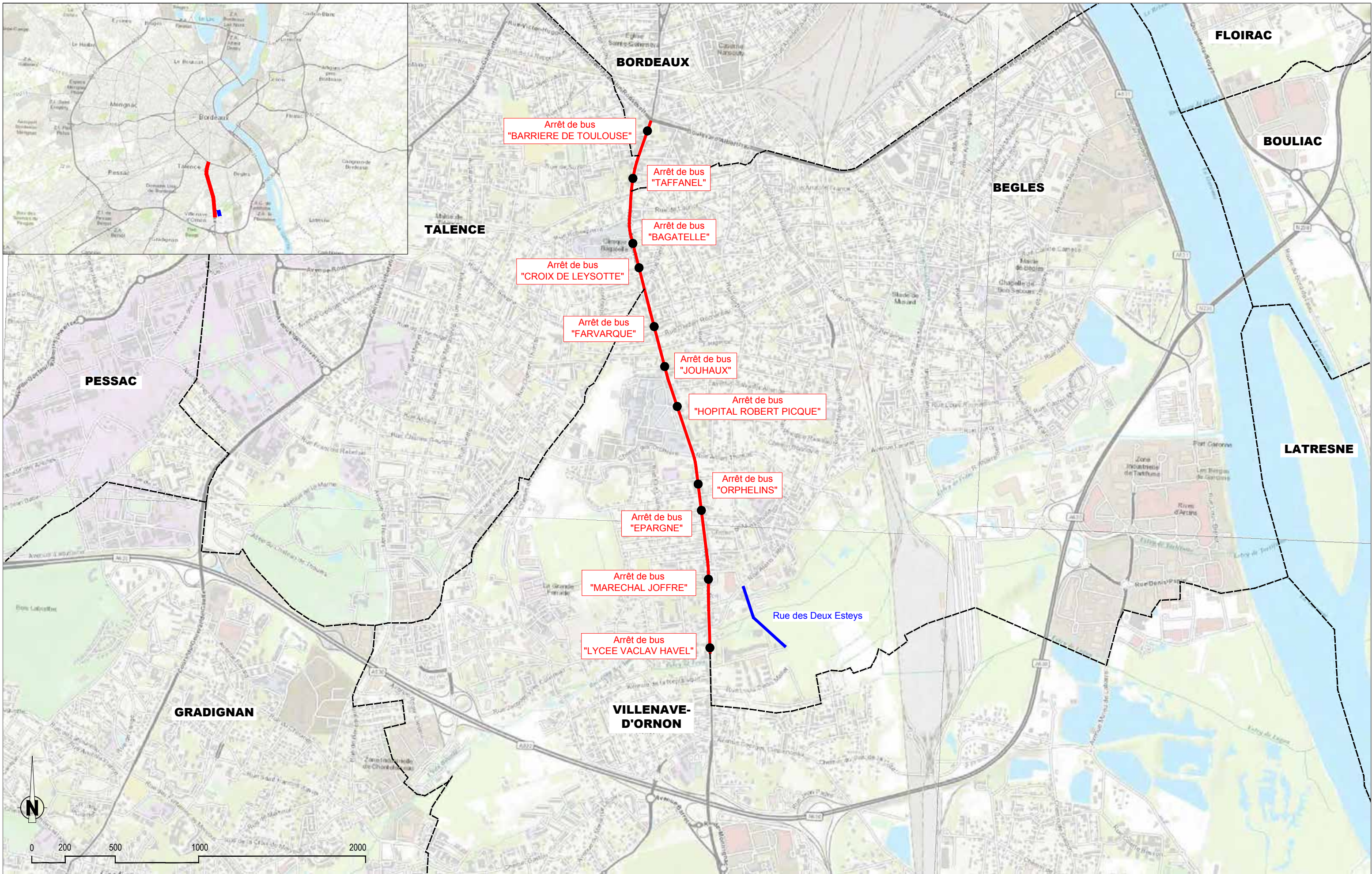


2 – PLAN DE PERIMETRE D'INTERVENTION

OUVERTURE DE LA CONCERTATION

Direction Générale Mobilités
Direction Tramway/SDODM/Grandes Infrastructures





AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO ET CRÉATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS À BÈGLES.

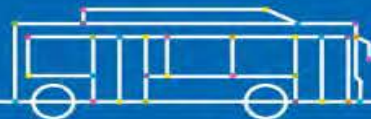
COMMUNES DE BEGLES, BORDEAUX, TALENCE ET VILLENAVE-D'ORNON



3 – NOTICE EXPLICATIVE

OUVERTURE DE LA CONCERTATION

Direction Générale Mobilités
Direction Tramway/SDODM/Grandes Infrastructures



Sommaire

Partie I : Présentation du projet soumis à la concertation.....	4
1. Les raisons du projet.....	4
2. Les objectifs du projet.....	4
3. Présentation du projet.....	5
4. Incidences potentielles du projet sur l'environnement.....	5
5. Cadre réglementaire de la concertation	7
Partie II : Description du projet	9
1. Méthode ayant guidé le choix de l'insertion	9
2. Principe des stations apaisées	9
3. Intégration paysagère du projet.....	10
4. Réseau Cyclable à Haut Niveau de Service (RCHNS).....	11
4.1. Concept et enjeux principaux	11
4.2. Spécificités de la piste cyclable à la Copenhagoise	11
5. Synoptique des arrêts.....	12
6. Présentation des variantes d'aménagement de la Route de Toulouse et de la rue des Deux Esteys par tronçon	13
6.1. Tronçon 1 : Carrefour Alexis Labro / Edouard Bourloux	14
6.2. Tronçon 1 bis : Rue des Deux Esteys et de création de voie nouvelle	17
6.3. Tronçon 2 : entre le chemin Chatry et la rue Léon Blum.....	19
6.4. Tronçon 3 : De la rue Léon Blum à la rue du 11 Novembre.....	22
6.5. Tronçon 4 : entre le Carrefour chemin des Orphelins / rue Albert Thomas et la rue André Amarieu.....	25
6.6. Tronçon 5 : Entre l'accès à l'Hôpital Robert Picqué et la rue Louis Braille	28
6.7. Tronçon 6 : Entre la rue Louis Braille et le chemin de Leysotte	31
6.8. Tronçon 7 : entre le chemin de Leysotte et la rue Amédée Berque	34
6.9. Tronçon 8 : entre la rue Robespierre et la rue de Suzon	37
6.10. Tronçon 9 : entre la rue de Suzon et les Boulevards	43

6.11. Synthèse générale du projet	47
6.12. Coût du projet	47

Partie III : Pièces graphiques.....	49
--	-----------

Partie I : Présentation du projet soumis à la concertation

Partie I : Présentation du projet soumis à la concertation

1. Les raisons du projet

Le projet d'aménagement de la route de Toulouse en faveur des modes actifs et des transports en commun entre les boulevards et la rue Alexis Labro et de création d'une voie nouvelle dans le quartier des Deux Esteys à Bègles s'inscrit dans le cadre plus large de l'optimisation de la LIANES 5 en LIANES majeure entre l'arrêt Palais de Justice et le terminus de la piscine de Chambéry. Ce projet s'étend sur les communes de Bordeaux, Bègles, Talence et Villenave-d'Ornon.

La route de Toulouse dans sa portion comprise entre les boulevards et la rue Alexis Labro dessert sur son linéaire de nombreux pôles générateurs de déplacements tel que le futur pôle de santé Bahia, le site Robert Picqué en prochaine mutation, et de nombreuses activités commerciales et riveraines. Cet axe supportant un fort trafic motorisé, compris entre 7000 et 12000 véhicules par jour et par sens est une des voies de la Métropole sur laquelle les riverains sont soumis à une qualité de l'air la plus dégradée et, à ce titre, le report modal doit être encouragé afin d'améliorer les conditions de circulation pour l'ensemble des usagers de la voirie et de diminuer le trafic automobile.

En effet, cette voie ne dispose pas d'aménagements cyclables sur son linéaire, faisant de cet axe un itinéraire peu attractif pour les cyclistes. Ainsi, peut être dénombré un trafic cyclable maximal de 1 500 vélos jour (dans les 2 sens) ce qui représente seulement 6.7 % des déplacements sur cet axe alors que la part modale des déplacements cyclables sur la métropole est de 7.8% et de 13% sur Bordeaux (source : Enquête Déplacements Allégée - 2017).

Par ailleurs, la LIANES 5 dans sa portion comprise entre les boulevards et la rue Alexis Labro présente actuellement de fortes variations de son temps de parcours au cours de la journée. Ces variations sont essentiellement dues aux aléas du trafic routier, aléas renforcés par l'absence de site propre sur ce tronçon de la route de Toulouse et à la présence de nombreux carrefours à feux. La route de Toulouse présente donc un vrai enjeu dans la mobilité métropolitaine d'autant plus qu'elle s'inscrit dans un contexte plus global d'aménagement (projets de développement tels que Bahia, Robert Picqué et ZAC route de Toulouse) et donc de mobilité sur le secteur sud de l'agglomération.

La performance de la LIANES 5 doit, par conséquent, être optimisée et fiabilisée tout en recherchant des dispositions qui permettront de favoriser et sécuriser les modes actifs et notamment la circulation des cyclistes, et en s'articulant avec la réflexion portant sur le devenir des boulevards de ceinture, sur lesquels débouche la route de Toulouse. De plus, ces dernières années le tissu urbain du quartier des Deux Esteys, dans sa frange comprise entre la rue Alexis Labro et la route de Toulouse sur la commune de Bègles, a connu de profondes évolutions.

Afin de prendre en compte ces évolutions urbaines et favoriser la mobilité des riverains entre ces quartiers neufs et le reste de la commune de Bègles, la commune de Villenave d'Ornon a proposé de compléter le réseau viaire en créant une voie nouvelle, dite barreau des Deux Esteys. La présente concertation est l'occasion de soumettre au public ce projet, qui devra, outre la prise en compte du trafic motorisé, porter une attention toute particulière aux mobilités douces via les cheminements piétons et vélos.

2. Les objectifs du projet

Afin de répondre aux enjeux identifiés, Bordeaux Métropole a assigné au projet les objectifs suivants :

- ▶ Optimiser et fluidifier la vitesse commerciale de la LIANES 5 sur la route de Toulouse entre les boulevards et la rue Alexis Labro en proposant des couloirs bus ouverts à la circulation des cyclistes et en réaménageant des arrêts du transport en commun en stations apaisées.
- ▶ Favoriser et sécuriser la circulation des cyclistes en proposant, en complément des couloirs bus ouverts à la circulation des cyclistes, des bandes cyclables larges.
- ▶ Garantir l'accessibilité et la qualité des cheminements piétons.
- ▶ Sécuriser les intersections pour tous les usagers et fluidifier le trafic en remplaçant certains carrefours à feux par des giratoires ou des aménagements plus performants.
- ▶ Assurer de bonnes conditions de circulation sur l'ensemble de la route de Toulouse
- ▶ Améliorer les espaces publics et le cadre de vie des riverains.
- ▶ Présenter une efficacité économique et des coûts compatibles avec les capacités financières de Bordeaux Métropole tant en investissement qu'en exploitation.

3. Présentation du projet

Le projet de la présente concertation publique consiste en une reprise de l'aménagement de l'espace public sur certains tronçons de la Route de Toulouse depuis la rue Alexis Labro au sud, au niveau de la station « Lycée Vaclav Havel » du tram C, jusqu'aux boulevards, ainsi que la création d'une voie nouvelle dans le quartier des Deux Esteys à Bègles, qui prolonge la rue des Deux Esteys existante jusqu'à l'Avenue Danielle Mitterrand.

Le linéaire de la Route de Toulouse concerné par le projet est d'environ 3km, celui de la rue des Deux Esteys est d'environ 400m.

Les nouveaux aménagements ont pour but de favoriser l'usage des modes actifs en offrant des espaces plus confortables et mieux sécurisés à ces derniers, et consistent en des mesures comme la création de bandes cyclables ou l'élargissement des trottoirs pour les piétons.

Les aménagements visent également à augmenter l'attractivité de la Lianes 5 par la création d'arrêts en lignes mieux sécurisés, ainsi que de couloirs bus qui permettront de fiabiliser les temps de parcours des bus.

La Lianes 5 desservira à terme deux grands pôles générateurs de déplacement :

- Le futur quartier Bagatelle 2022 implanté sur le site de Bagatelle, qui comprendra un Etablissement hospitalier (BAHIA, rapprochement de la Maison de Santé Protestante de Bordeaux Bagatelle et l'Hôpital d'Instruction des Armées Robert Picqué), une installation à vocation sanitaire et médico-sociale et programme immobilier d'habitat mixte, de commerces et de locaux d'activités. ;
- Le projet, à dominante économique / recherche / logements étudiants, qui s'implantera sur le site de l'actuel hôpital militaire Robert Picqué.

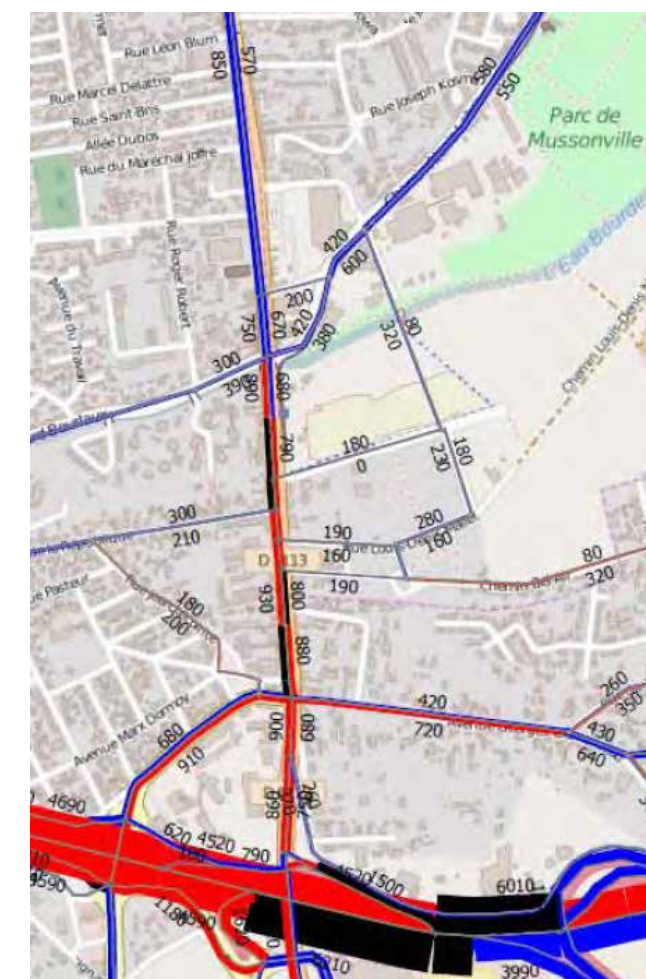
4. Incidences potentielles du projet sur l'environnement

Le projet consiste en un réaménagement d'une voirie lourde et très passante, et la création d'une voie nouvelle. A ce titre, le projet tel que défini à ce stade des études a des incidences potentielles sur l'environnement actuel :

- Le projet aura pour effet d'améliorer les conditions de circulation des bus sur la route de Toulouse. Les véhicules particuliers bénéficieront également de l'amélioration des conditions de trafic sur ce tronçon. Ces résultats issus des simulations de trafic, dont des extraits sont présentés ci-dessous, laissent présager une amélioration des niveaux de pollution et de nuisances sonores sur la route de Toulouse :



Simulations de trafic : situation de référence sans aménagement à l'horizon 2030



Simulations de trafic : situation avec création du barreau des 2 Esteys à l'horizon 2030

- Les simulations de trafic présentées page précédente font état d'une amélioration des conditions de circulation à court terme sur la route de Toulouse grâce aux aménagements prévus dans le cadre du projet.
- Le projet prévoit une amélioration significative de l'environnement pour les modes doux, et notamment les cycles qui pourront circuler de manière sécurisée sur la majeure partie du projet.
La sécurisation des carrefours, la réduction de l'emprise de voirie, l'élargissement des trottoirs, la création de bandes cyclables, la délimitation claire des stationnements longitudinaux ou encore la création de stations apaisées contribueront à sécuriser l'environnement en faveur des piétons.
- La voie nouvelle des Deux Esteys sera réalisée en lieu et place du cheminement modes doux et de la passerelle piétonne existants sur le site, avec une emprise plus large afin de permettre le passage des véhicules motorisés mais également d'améliorer les circulations douces en créant des espaces dédiés plus larges.
Le projet implique la consommation d'espaces naturels et pourrait donc avoir une incidence sur la biodiversité existante, notamment du fait de la proximité du parc de Mussonville ;
- Le projet de la voie nouvelle des Deux Esteys engendrera de nouveaux trafics automobiles car il s'agit d'une voie à double sens. Néanmoins, ceux-ci ne devraient être que de la desserte locale et pas un report de trafic de la route de Toulouse.
De plus, l'aménagement sera de type voirie apaisée (zone 30) de manière à limiter les nuisances sonores engendrées et être compatible avec les circulations douces. Les aménagements devront être accompagnés d'une sécurisation des circulations douces sur les voies connexes (notamment l'avenue Danielle Mitterrand, devant le lycée Vaclav Havel) ;
- Le projet de la voie nouvelle des Deux Esteys prévoit la sécurisation des cheminements par l'implantation d'éclairage public. Celui-ci pourrait engendrer des émissions lumineuses en fonction du choix retenu pour l'éclairage public. Il devra faire l'objet d'une insertion paysagère et lumineuse de qualité, afin de limiter les impacts lumineux et s'intégrer dans l'environnement du parc Mussonville.

Par ailleurs, le PLU fait état d'une compatibilité des espaces traversés avec le projet au niveau de la voie nouvelle des Deux Esteys puisque :

- Le parc de Mussonville est inscrit en partie comme zone à urbaniser à long terme (AU99), tout en étant un ensemble naturel bénéficiant de prescriptions particulières au titre des continuités écologiques et paysagères. La qualité paysagère du projet sera donc un facteur fort d'acceptation du projet ;
- L'Estey franchit par le projet est inscrit comme une zone naturelle réservoir de biodiversité. Il est également inscrit en tant qu'emplacement réservé de superstructure (2.11 C) pour le projet intitulé « Canal de l'Eau Bourde et du Franck et aménagement paysager.

5. Cadre règlementaire de la concertation

Le projet d'aménagement de la Route de Toulouse en faveur des modes actifs et des transports en commun entre les boulevards et la rue Alexis Labro et de création d'une voie nouvelle dans le quartier des Deux Esteys à Bègles implique un investissement pour la réalisation de travaux routiers pour un montant supérieur à 1 900 000 euros.

A ce titre, et conformément à l'article R103-1 du code de l'urbanisme, le projet doit faire l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales, les commerçants et les autres personnes concernées.

Dans ce cadre, le Conseil de Bordeaux Métropole, lors de la délibération du 12 Juillet 2019, a décidé :

Article 1 : d'adopter les objectifs d'aménagement suivants sur la route de Toulouse

- Optimiser et fluidifier la vitesse commerciale de la LIANES 5 sur la route de Toulouse entre les boulevards et la rue Alexis Labro en proposant des couloirs bus ouverts à la circulation des cyclistes et en réaménageant des arrêts du transport en commun en stations apaisées.
- Favoriser et sécuriser la circulation des cyclistes en proposant, en complément des couloirs bus ouverts à la circulation des cyclistes, des bandes cyclables larges.
- Garantir l'accessibilité et la qualité des cheminements piétons.
- Sécuriser les intersections pour tous les usagers et fluidifier le trafic en remplaçant certains carrefours à feux par des giratoires ou des aménagements plus performants.
- Assurer de bonnes conditions de circulation sur l'ensemble de la route de Toulouse
- Améliorer les espaces publics et le cadre de vie des riverains.
- Présenter une efficacité économique et des coûts compatibles avec les capacités financières de Bordeaux Métropole tant en investissement qu'en exploitation.

Article 2 : d'ouvrir la concertation publique préalable à la réalisation du projet d'aménagement de la route de Toulouse et d'intégrer dans cette concertation le projet de création d'une voie nouvelle dans le quartier des Deux Esteys à Bègles.

Article 3 : d'approuver les modalités de la présente concertation, telles que décrites en partie 3 du présent rapport.

Article 4 : d'autoriser Monsieur le Président à mettre en place ladite concertation, y compris, le cas échéant à en préciser les modalités.

Article 5 : d'autoriser Monsieur le Président à fixer la date de clôture de cette concertation.

Article 6 : d'autoriser Monsieur le Président à prendre le cas échéant les décisions requises par l'application des articles L121-15-1 et suivants du Code de l'environnement.

Le processus de concertation

La phase de concertation est un processus de participation du public qui vise à présenter des orientations d'aménagement de l'espace public et recueillir l'avis de chacun. Par conséquent, les plans représentés au sein de ce dossier ne sont pas des plans d'exécution travaux mais uniquement un principe d'aménagement. L'ensemble des aménagements seront consolidés à l'issue de cette phase de concertation et au cours des études détaillées qui suivront.

Les étapes suivantes d'élaboration du projet intégreront finement les contraintes de terrain. Des optimisations pourront également être opérées autour des objectifs qui seront arrêtés en conclusion de la phase de concertation (par exemple : équilibre entre préservation d'un nombre maximum de places de stationnement et végétalisation). Des réunions publiques seront tenues, le moment venu, au cours de processus de construction du projet détaillé.

Partie II : Description du projet

Partie II : Description du projet

1. Méthode ayant guidé le choix de l'insertion

Le choix de l'insertion fait suite à une première phase de diagnostic de l'état existant qui a permis de recenser :

- ▶ les « points durs » de circulation routière à aménager pour limiter les aléas de temps de parcours des bus ;
- ▶ les arrêts à re-configurer afin de limiter les temps perdus (temps d'accélération / décélération) mais aussi faciliter la montée/descente des voyageurs en particulier des PMR ;
- ▶ le nombre d'arrêts qui pourrait être optimisé au moyen de la fusion voire la suppression suivant leur fréquentation lorsque la congestion est forte.

Les aménagements ont été ensuite étudiés en fonction des emprises disponibles entre façades pour limiter au maximum les impacts fonciers.

En fonction des contraintes (impacts sur les places de stationnements par exemple) et objectifs à atteindre (aménagements pour les modes actifs ou les bus selon les secteurs), différentes solutions d'aménagement ont été étudiées et sont présentées dans la suite du dossier.

Dans le cadre de propositions d'aménagement impactant les places de stationnement existantes et notamment l'insertion du Réseau Cyclable à Haut Niveau de Service (RCHNS, cf. page 11/51), une recherche systématique d'emprises, aux abords de la route de Toulouse, sera effectuée pour préserver, autant que possible, le stationnement le long du tracé, en compensant les places supprimées par des poches de parking de substitution (cf instauration d'un périmètre de prise en considération pour bénéficier des opportunités foncières locales).

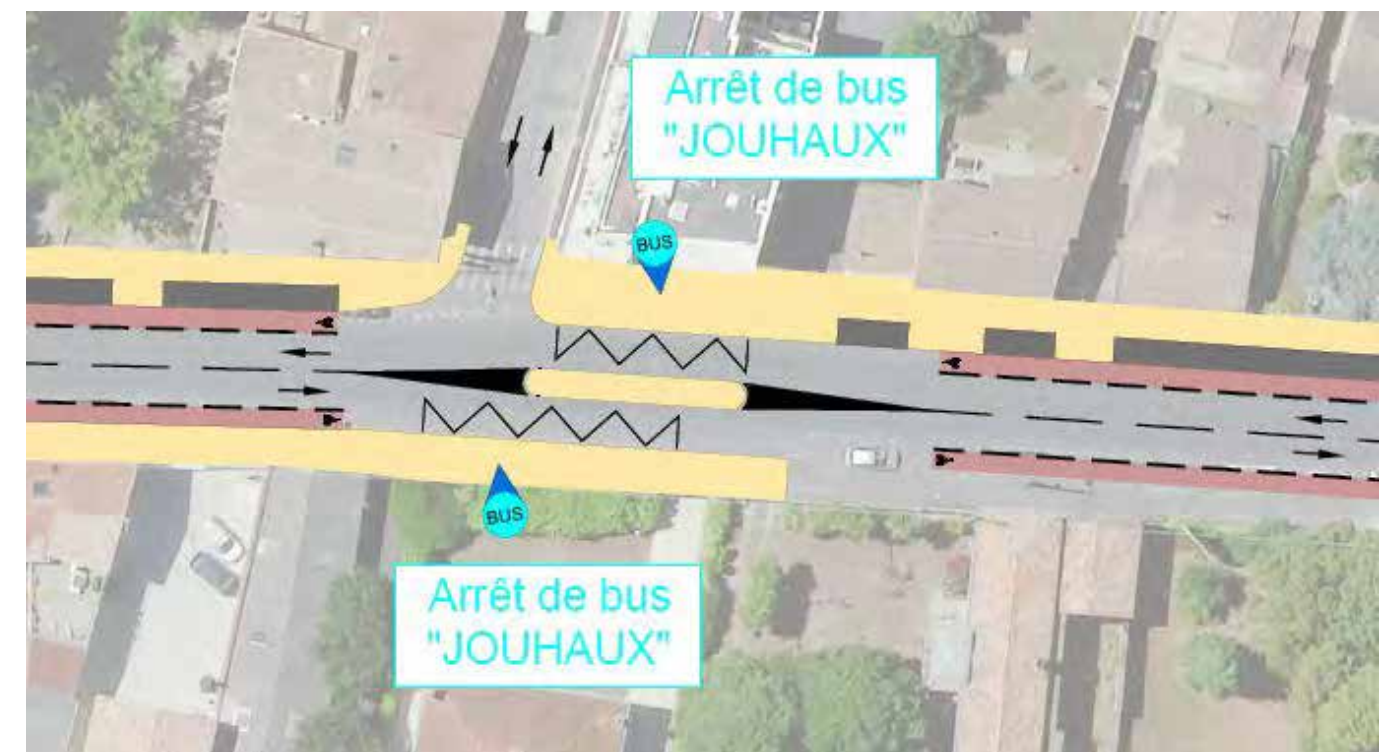
La concertation des acteurs publics a permis de faire émerger une proposition d'aménagement, ainsi que des alternatives d'aménagements sur certains tronçons du projet.

2. Principe des stations apaisées

Le projet prévoit la création de stations apaisées, dont l'objectif est d'assurer la performance de la ligne de bus ainsi que la sécurité de l'ensemble des usagers, notamment des modes doux.

Ce principe d'aménagement permet d'assurer le redémarrage du bus de manière prioritaire après avoir effectué son arrêt, puisque les véhicules motorisés ne peuvent le dépasser. Les vélos peuvent doubler le bus car la largeur de voirie le permet.

Les traversées des piétons sont protégées par l'îlot élargi : celui-ci assure qu'aucun véhicule ne double de manière intempestive, pouvant engendrer des accidents par manque de visibilité des piétons qui traversent devant le bus à l'arrêt.



Exemple de station apaisée au niveau de l'arrêt de bus Jouhaux

3. Intégration paysagère du projet

La Route de Toulouse est actuellement un barreau routier important, laissant peu d'espaces de qualité pour les modes doux. L'amélioration des conditions de circulation pour ces derniers doit également impliquer une approche paysagère du territoire dans sa globalité et sous tous ses aspects.

A ce titre, Bordeaux Métropole, en partenariat avec les mairies des villes concernées par le projet, porte une ambition forte d'amélioration de la qualité de vie urbaine, en plaçant la démarche paysagère au cœur du projet de réaménagement urbain. Ainsi, la Métropole souhaite contribuer durablement à la pérennité de l'interaction entre les différentes composantes du territoire (urbaine, sociale, environnementale, sanitaire, économique...).

Cette action se traduit de manière concrète dans le projet par l'intégration d'espaces verts et la plantation d'arbres sur l'ensemble du linéaire, lorsque cela est possible.

L'ambition paysagère de ce projet permettra ainsi de répondre à l'objectif d'amélioration des espaces publics et du cadre de vie des riverains, en les rendant plus attractifs et plus agréables.

Au-delà de leur caractère esthétique, la création d'espaces verts et la plantation d'arbres permettent d'atténuer l'impact carbone des activités anthropiques très présentes sur ce secteur, mais également de réduire les effets d'îlots de chaleur urbains. L'offre actuelle d'aménagement en faveur des modes actifs étant peu confortable, les futurs aménagements paysagers permettront de constituer une source d'ombre favorable au confort thermique urbain et par extension, aux piétons et aux usagers des modes doux.

Enfin, par leur action de filtre biologique, les arbres plantés participeront également à l'atténuation du phénomène de dégradation de la qualité de l'air.



>Exemple d'insertion paysagère dans l'alignement du stationnement (axe en région Lyonnaise)

Les planches graphiques présentées dans le dossier ont été traitées dans le but de privilégier le stationnement le long de l'axe considéré. Toutefois, au vu des enjeux précédemment évoqués, il est désormais envisagé d'intégrer des plantations en lieu et place de certaines zones de stationnement, ou encore sur des espaces résiduels tels que des zones piétonnes assez larges.

Les extraits de plans ci-dessous et l'image de synthèse ci-avant présentent ce que pourrait être le projet dans le cas où l'intégration du végétal sera favorisée par rapport à la maximisation du stationnement.

A titre d'exemple, les vues en plan ci-dessous, correspondant à la section de voirie entre la rue Jouhau et l'avenue Salvador Allende à proximité du site Robert Picqué, présentent deux approches pour l'aménagement de l'axe. L'insertion du végétal a été modulée pour conserver de la capacité de stationnement, et maintenir les accès aux propriétés libres :

- Variante d'aménagement avec maximisation des espaces de stationnement



- Variante d'aménagement avec intégration du végétal



Le choix de favoriser l'intégration du végétal ou de maximiser le stationnement sera fait à l'issue de la phase de concertation. Les études du projet seront alors reprises pour intégrer ce choix.

4. Réseau Cyclable à Haut Niveau de Service (RCHNS)

4.1. Concept et enjeux principaux

Envisagé à l'échelle de la métropole bordelaise, le Réseau Cyclable à Haut Niveau de Service (RCHNS) est un projet d'aménagement porté par Bordeaux Métropole et prévoyant la création d'un maillage cyclable homogène de 200 km qui permettra de relier les principaux pôles de l'aire métropolitaine.

Le RCHNS peut ainsi être assimilé au concept d'« autoroute à vélo » : inspiré par certaines infrastructures présentes chez nos voisins européens, il consiste en la création d'infrastructures privilégiées, qualitatives, continues et propres aux cyclistes, afin d'inciter les citoyens à utiliser davantage le vélo lors de leurs déplacements quotidiens. Pour ce faire, le projet s'appuie sur plusieurs enjeux et principes :

- Maximiser le niveau de sécurité des usagers cycles en supprimant la quasi-totalité des conflits entre automobilistes, piétons et cyclistes grâce à la création d'une voie propre à ces derniers (séparation des modes de déplacement) ;
- Créer des infrastructures à la géométrie adaptée à tout type de gabarit cycle (vélo, vélo-cargo, remorque...) ainsi qu'aux allures soutenues (vitesse moyenne envisagée : 20km/h) ;
- Prioriser systématiquement les cyclistes au niveau des intersections afin de limiter au maximum les arrêts et redémarrages des usagers, permettant ainsi un gain de temps considérable ;
- L'implantation de divers équipements utiles aux cyclistes sur le linéaire de l'itinéraire afin de leur garantir un confort maximal : stations, éclairage, signalisation, végétaux, aires de repos aménagées et équipées (informations usagers, abris, stations de gonflage, stations de rechargement, fontaines à eau...), parkings sécurisés ou encore mobilier urbain adapté

4.2. Spécificités de la piste cyclable à la Copenhagoise

Nommée meilleure ville cyclable (*source : Treehugger*) pour deux années consécutives, Copenhague dispose d'aménagements cyclables particulièrement qualitatifs et sécurisés. De manière pratique, la piste cyclable, située entre la chaussée circulée et le trottoir, est légèrement surélevée (environ 8 cm) par rapport à la chaussée et légèrement sous-élevée (environ 8 cm) par rapport au trottoir. Ce principe d'aménagement est fondé sur la séparation des différents flux.

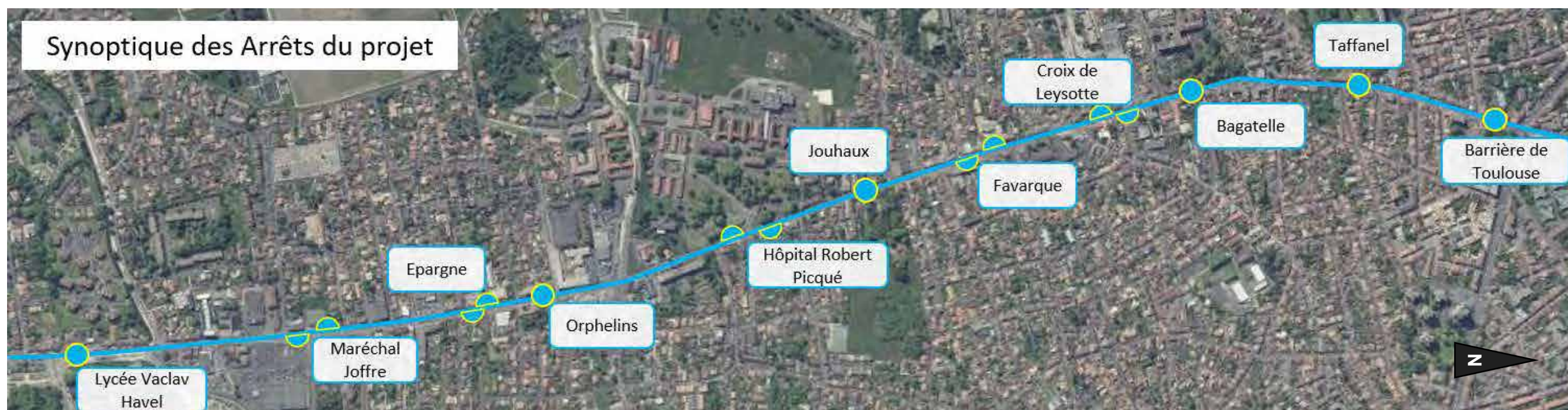
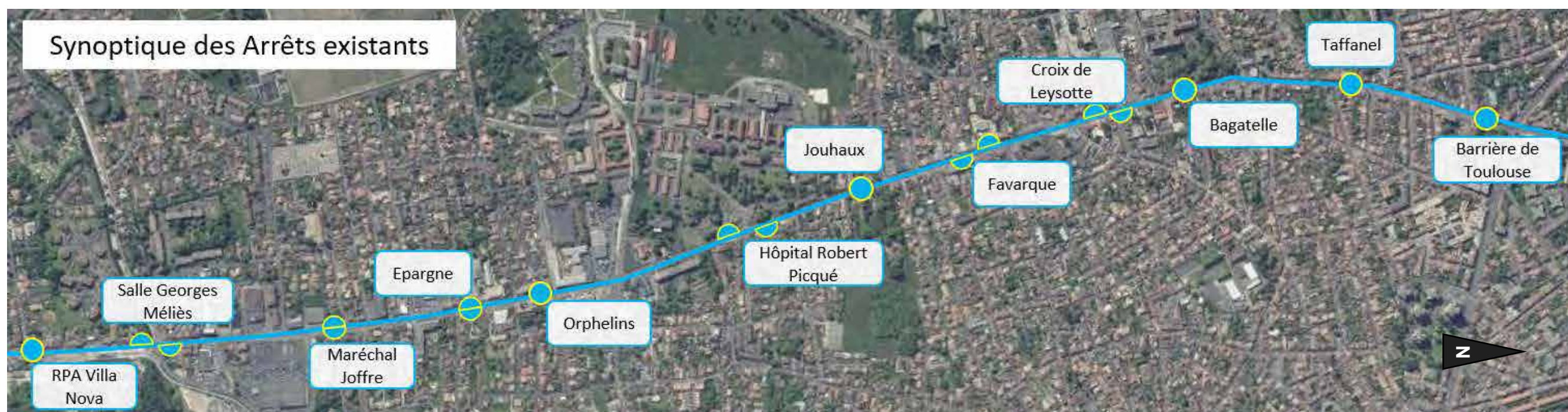


>Exemple de piste cyclable à la Copenhagoise

Cette piste cyclable « mi-hauteur » permet ainsi une circulation sécurisée puisqu'elle accroit la visibilité inter-usagers, tout en maximisant l'efficacité et la sécurité des réseaux cyclables. De plus, la largeur des aménagements et la priorité donnée aux cyclistes lors des interfaces avec les autres modes de déplacement induit un important confort d'utilisation. La piste cyclable à la Copenhagoise représente donc un modèle de piste cyclable, que Bordeaux Métropole souhaite décliner sur son territoire, notamment sur la route de Toulouse.

5. Synoptique des arrêts

Le projet prévoit une modification des arrêts existants (principalement au sud du projet) afin d'optimiser les interdistances des stations et d'améliorer l'intermodalité au niveau de la station de tram « Lycée Vaclav Havel ». Les synoptiques ci-dessous synthétisent l'évolution de la ligne. Ces optimisations pourraient également apporter une meilleure régularité des bus.



6. Présentation des variantes d'aménagement de la Route de Toulouse et de la rue des Deux Esteys par tronçon









Dans la suite du dossier est présenté le projet d'aménagement de la Route de Toulouse et de la rue des Deux Esteys tronçon par tronçon.

Une comparaison de l'aménagement proposé avec l'existant est réalisée. Les évolutions du projet sont précisées afin d'identifier plus clairement les avantages et inconvénients.

Un tableau multicritères en fin de paragraphe synthétise les avantages et inconvénients du projet d'aménagement par tronçon.

Les extraits de plans des pages suivantes sont élaborés en utilisant la légende suivante pour distinguer les aménagements projetés :

LEGENDE

	Chaussée		Trottoir
	Couloir bus ouvert aux vélos		Espace vert
	Stationnement		Arrêt de bus
	Bande cyclable		Profils en travers

Le plan d'urgence Vélo – un aménagement à court terme sur la route de Toulouse préfigurant les aménagements de demain

La métropole bordelaise connaît depuis plusieurs années une forte progression des déplacements cyclables, qui s'est accélérée fortement ces derniers mois du fait du contexte actuel de crise sanitaire.

C'est dans ce contexte que Bordeaux Métropole a engagé un plan d'urgence vélos sur l'ensemble de son territoire pour accompagner au mieux l'essor de l'usage des cycles, avec la mise en place de façon rapide, simple et réversible de bandes cyclables sécurisée et confortables sur les axes majeurs de son territoire.

A ce titre, la route de Toulouse est directement concernée par le plan d'urgence vélos, qui prévoit, par du marquage au sol provisoire, la création ou l'élargissement de bandes cyclables et de signalisation visant à sécuriser les circulations des cycles.

Ces aménagements temporaires préfigurent en partie les propositions de partage de la voirie proposées dans le présent dossier de concertation, et seront à ce titre une occasion de tester de manière pratique ce que pourra être la Route de Toulouse à l'avenir.

Le plan d'urgence vélo préfigure également le Réseau Cyclable à Haut Niveau de Service (RCHNS) de Bordeaux Métropole évoqué précédemment, projet ambitieux à l'échelle du territoire qui prévoit la création d'itinéraires dédiés aux vélos et permettant des trajets rapides et efficaces, au moyen d'aménagements larges, continus et sécurisés.

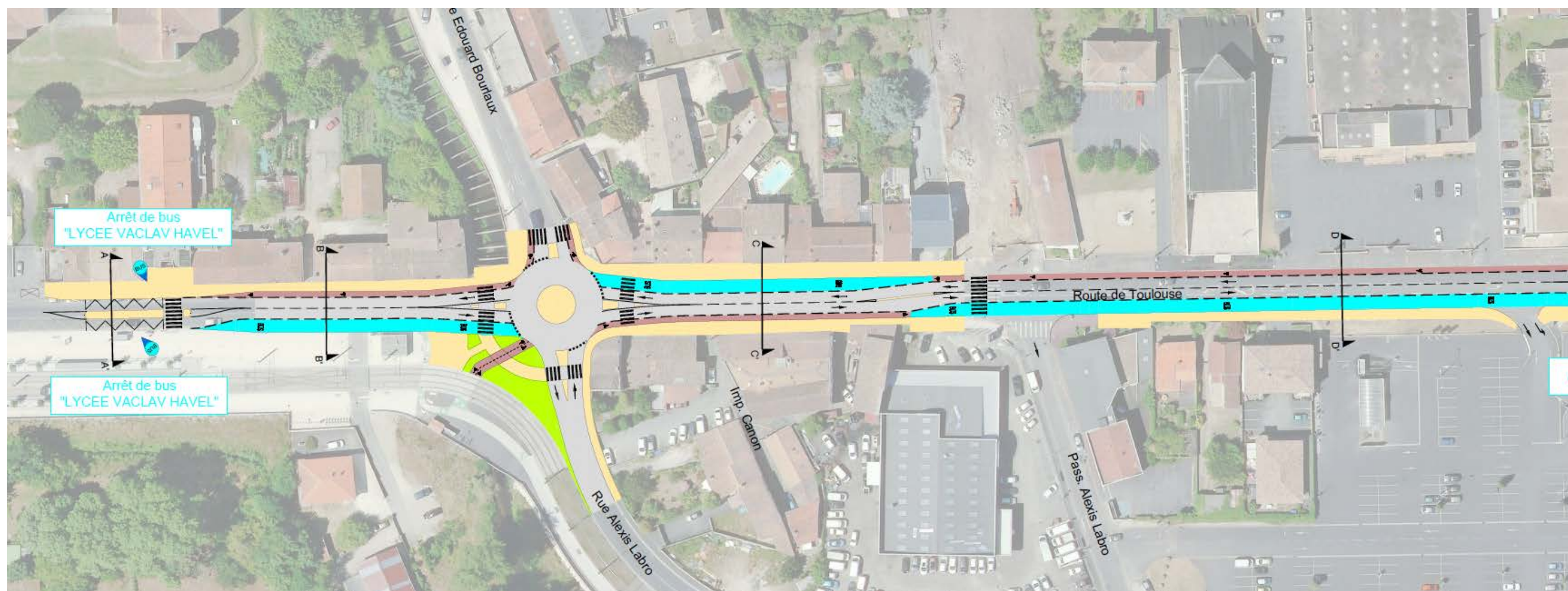
A cet effet, Bordeaux Métropole a engagé des études complémentaires sur ce nouveau mode de déplacement. Dans le cadre du deuxième versement, des additifs relatifs au RCHNS ont été inclus au sein de la version initiale de la concertation. Chaque nouveau document comporte la mention **NOUVEAU** afin de bien distinguer ces éléments supplémentaires.

6.1. Tronçon 1 : Carrefour Alexis Labro / Edouard Bourloux

Proposition d'aménagement

La proposition d'aménagement prévoit les modifications suivantes par rapport à l'existant :

- ▶ Transformation du carrefour à feux en giratoire.
- ▶ Création de couloirs bus ouverts aux cyclistes de 70 ml en entrée de giratoire
- ▶ A partir du passage Alexis Labro, création d'un couloir bus ouvert aux cyclistes bus dans le sens entrant (vers Bordeaux) de 225 m
- ▶ Nombre de places de stationnement avant travaux : 16 places ; Nombre de places de stationnement après travaux : aucune place (-16 places)
- ▶ Création de bandes cyclables dans les 2 sens sur tout le tronçon
- ▶ Création d'arrêts bus apaisés

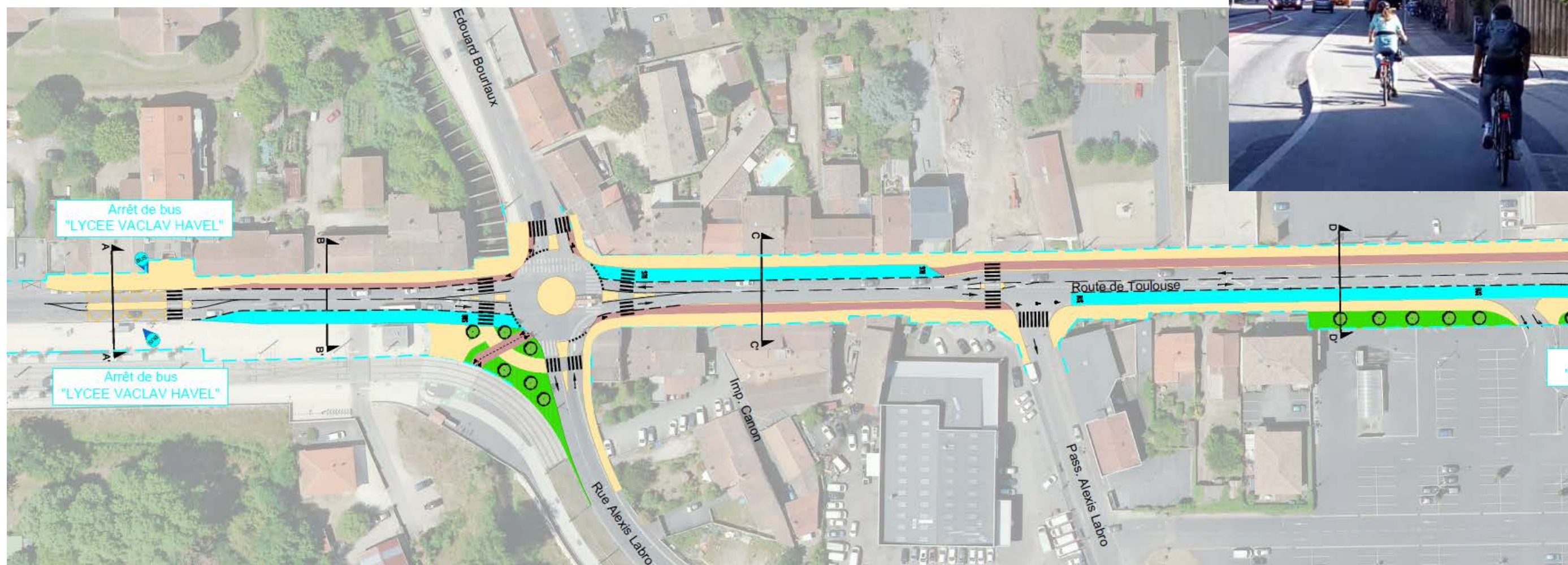


*Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.*

Proposition d'aménagement : Réseau Cyclable à Haut Niveau de Service

La proposition d'aménagement prévoit les modifications suivantes par rapport à l'existant :

- ▶ Transformation du carrefour à feux en giratoire.
- ▶ Création de couloirs bus ouverts aux cyclistes de 70 ml en entrée de giratoire
- ▶ A partir du passage Alexis Labro, création d'un couloir bus ouvert aux cyclistes bus dans le sens entrant (vers Bordeaux) de 174 m
- ▶ Nombre de places de stationnement avant travaux : 16 places ; Nombre de places de stationnement après travaux : aucune place (-16 places)
- ▶ Création de pistes cyclables d'une largeur de 2,5 mètres dans les deux sens sur tout le tronçon, et notamment en sortie de giratoire afin de sécuriser les flux cyclables
- ▶ Création d'espaces verts situés entre la voirie et les bandes cyclables afin de maximiser la sécurité et le confort cyclistes
- ▶ Création d'arrêts bus apaisés



Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.

NOUVEAU**Comparaison des aménagements projetés sur le tronçon 1 par rapport à l'existant**

<i>Critères de comparaison</i>	Proposition d'aménagement		Proposition d'aménagement RCHNS	
<i>Circulation de la liane 5</i>	Amélioration de la régularité dans les 2 sens grâce aux couloirs d'approche du carrefour giratoire et dans le sens entrant vers Bordeaux entre la rue Alexis Labro et le chemin Chatry	++	Amélioration de la régularité dans les 2 sens grâce aux couloirs d'approche du carrefour giratoire et dans le sens entrant vers Bordeaux entre la rue Alexis Labro et le chemin Chatry	++
<i>Aménagements modes actifs</i>	Circulation sécurisée des cycles dans les 2 sens, dans le couloirs bus et sur bande cyclable +400m par sens, soit 100% du tronçon	++	Circulation sécurisée des cycles dans les 2 sens, dans le couloirs bus et sur piste cyclable +400m par sens, soit 100% du tronçon	++
<i>Stationnement</i>	Impact stationnement Réduction de l'offre de 16 places	-	Impact stationnement Réduction de l'offre de 16 places	-

6.2. Tronçon 1 bis : Rue des Deux Esteys et de création de voie nouvelle

La création de la voie nouvelle en parallèle de la Route de Toulouse vise à compléter le réseau viaire de voirie sur le secteur compris entre la rue Labro et l'avenue Georges Clémenceau. Elle s'inscrit dans le développement urbain du secteur, et plus particulièrement au sein du quartier Terre Sud et de la ZAC Route de Toulouse.

Les simulations de trafic réalisées dans le cadre du projet de création de la voie nouvelle ont montré que le trafic baisserait sur la route de Toulouse à court terme, et que la rue des Deux Esteys serait utilisée à 90% de sa capacité tout en supportant un trafic majoritairement local. Les conditions de circulation sur la route de Toulouse du fait de la création de cette voie nouvelle seraient, sur le long terme, proches de celles constatées actuellement.

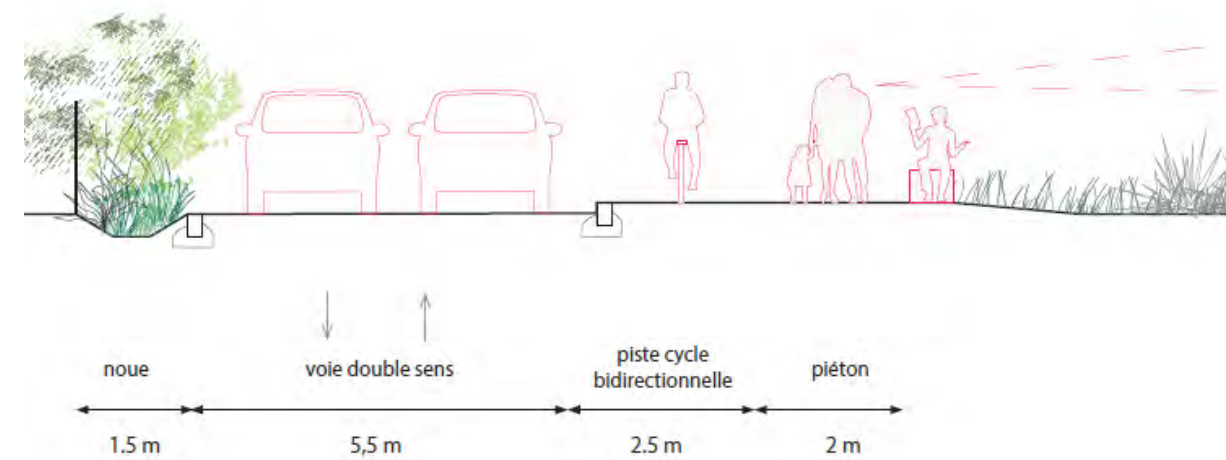
Le projet de voie nouvelle prévoit la création d'une voie à la lisière ouest du Parc de Mussonville, qui se confronte aujourd'hui aux arrières du lycée Vaclav Havel (équipements sportifs et logements de fonction). La limite du lycée est peu qualitative et offre très peu de liens entre cet équipement et le grand paysage du Delta Vert.

Le cheminement existant, large de 2 mètres en moyenne permet aux piétons et cyclistes de rejoindre le quartier nouveau de Terre Sud et les chemins du parc de Mussonville. Ce chemin longeant la clôture du lycée est peu qualitatif.

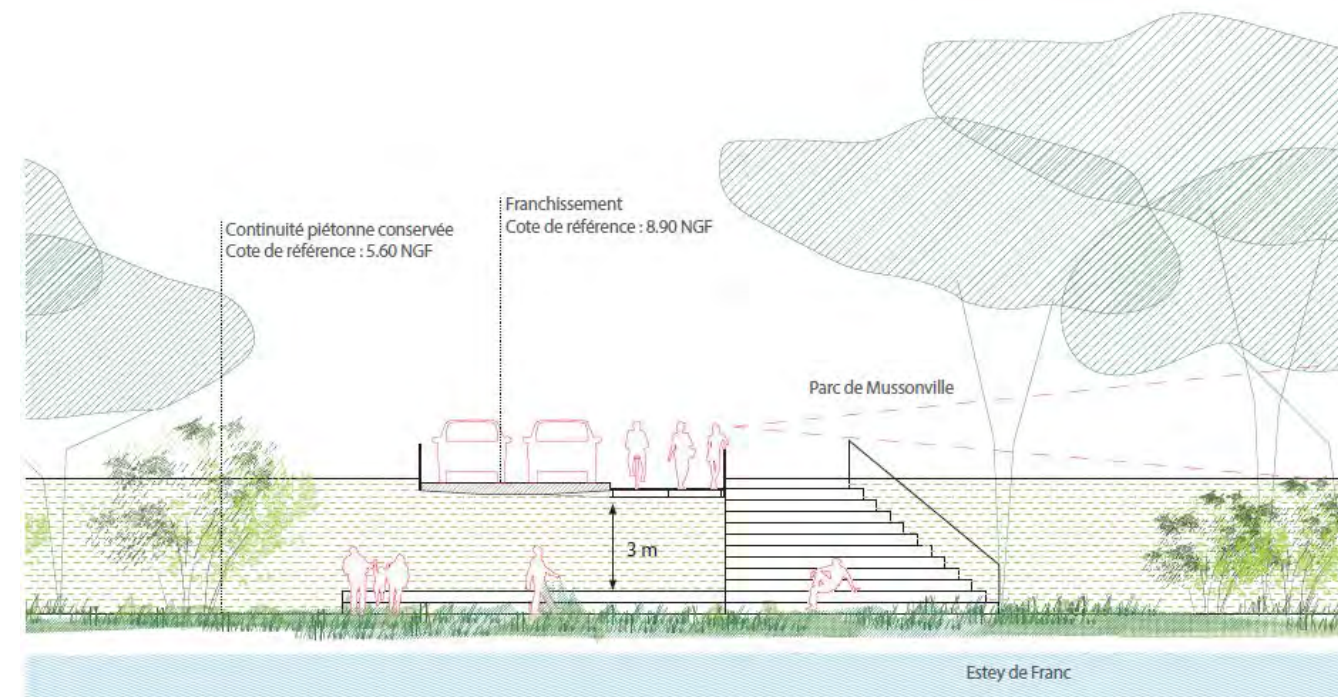
Le projet de l'Allée Nouvelle propose un contournement véhicule, cycliste et piéton entre l'Avenue Danielle Mitterrand et la rue des Deux Esteys, parallèle à la Route de Toulouse.

L'Allée Nouvelle comprend un franchissement qui permet de relier les deux rives de l'Estey de Franc. Il s'agit d'un ouvrage léger et linéaire qui s'inscrit dans la continuité de l'Allée Nouvelle.

Le franchissement de l'Allée Nouvelle permet d'assurer la continuité des cheminements doux existants et de la biodiversité. La hauteur sous châssis est de 3 mètres. En réponse au belvédère de l'Allée Nouvelle en partie sud, le franchissement offre aux modes doux un promontoire sur le Parc de Mussonville et l'Estey de Franc. Le franchissement est circulaire par les véhicules motorisés en double sens.



Profil en travers AA de la voie nouvelle des Deux Esteys le long de la clôture du Lycée



Profil en travers BB de la voie nouvelle des Deux Esteys au niveau du franchissement de l'Estey

La vue en plan ci-dessous permet de visualiser la nouvelle voie dans le prolongement de la rue des Deux Esteys :

- ▶ Une noue est créée le long de la clôture du Lycée Vaclav Havel
- ▶ Une voie en double sens raccorde la rue Alexis Labro à l'Avenue Danielle Mitterrand
- ▶ Un cheminement continu permet aux modes doux de circuler le long de la voie VL
- ▶ Un franchissement de l'Estey de Franc est créé
- ▶ La rue des deux Esteys existante au nord de l'Estey est requalifiée avec l'élargissement des trottoirs pour permettre la circulation des modes doux, à la place du stationnement actuel.

Les deux coupes présentées page précédente sont visibles sur l'extrait de plan ci-dessous (profils en travers AA et BB).



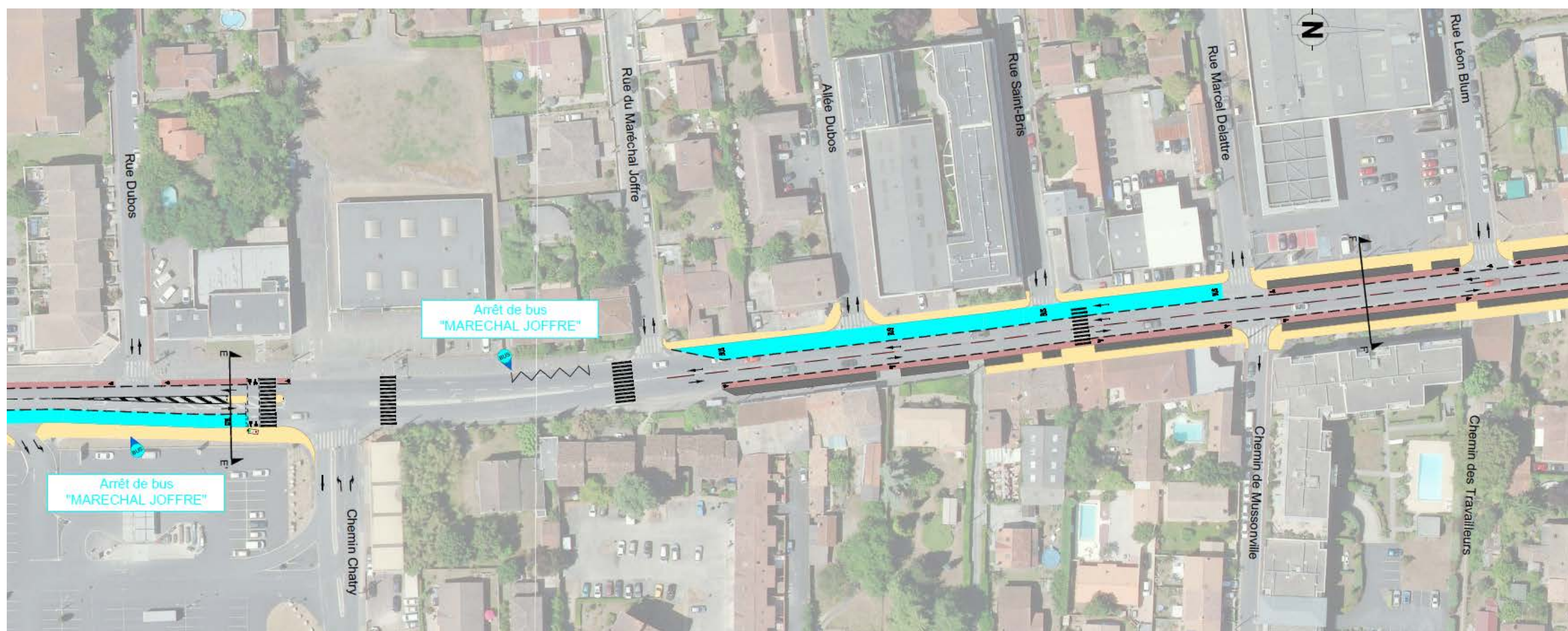
*Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.*

6.3. Tronçon 2 : entre le chemin Chatry et la rue Léon Blum

Proposition d'aménagement

La proposition d'aménagement prévoit les modifications suivantes par rapport à l'existant :

- ▶ Création d'un couloir bus ouvert aux cyclistes dans le sens sortant vers la rocade de 160 m.
- ▶ Création d'une bande cyclable de 1,50 m dans les sens entrant et sortants (hors couloir bus ouvert aux cyclistes dans le sens sortant).
- ▶ Couloir de bus de 3,40 m et 2 voies VL de 2,80 m sans modification des bordures.
- ▶ Déplacement de l'arrêt Epargne et déplacement de l'arrêt Maréchal Joffre
- ▶ Reprise du profil en travers et modification des trottoirs pour rétablissement de stationnement et création de bandes cyclables

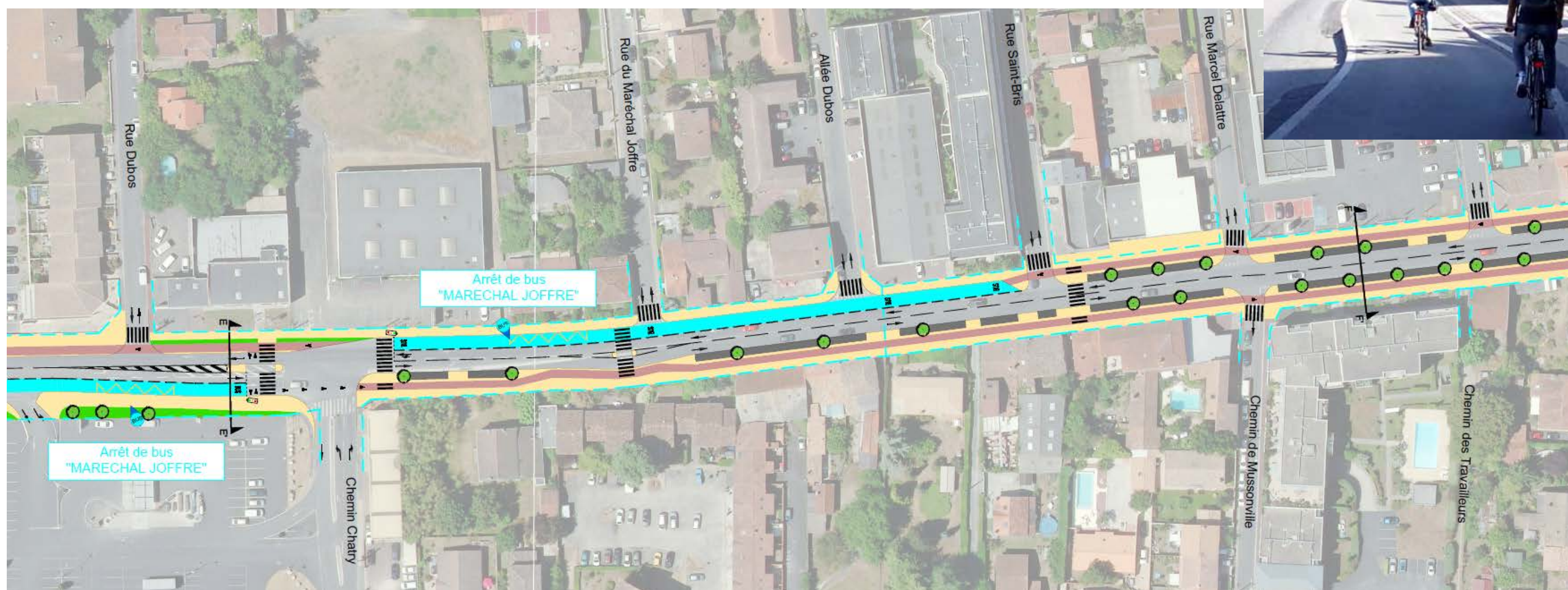


*Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.*

Proposition d'aménagement : Réseau Cyclable à Haut Niveau de Service

La proposition d'aménagement prévoit les modifications suivantes par rapport à l'existant :

- ▶ Création d'un couloir bus ouvert aux cyclistes dans le sens sortant vers la rocade sur 154 m.
- ▶ Création d'une piste cyclable de 2,30 m dans les sens entrant et sortant (hors zone de couloir bus ouvert aux cyclistes dans le sens sortant)
- ▶ Déplacement de l'arrêt Epargne et déplacement de l'arrêt Maréchal Joffre
- ▶ Création d'espaces verts au niveau de l'intersection avec la Rue Dubos et plantations d'arbres dans les alignements de stationnement
- ▶ Nombre de places de stationnement maintenues : 48 places



Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement. Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.

NOUVEAU**Comparaison des aménagements projetés sur le tronçon 2 par rapport à l'existant**

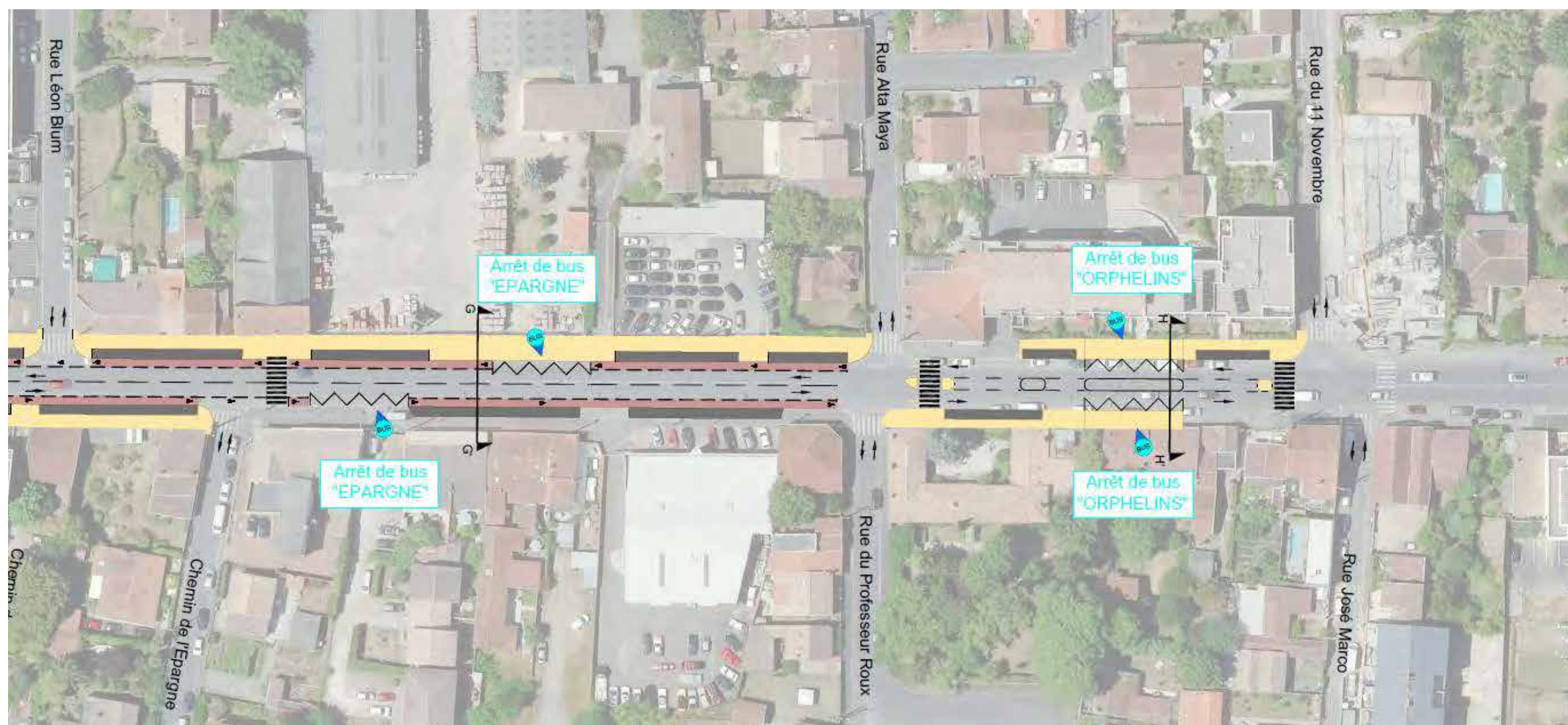
<i>Critères de comparaison</i>	Proposition d'aménagement		Solution RCHNS	
<i>Circulation de la liane 5</i>	Amélioration de la régularité dans le sens sortant vers la rocade grâce au couloir bus	++	Amélioration de la régularité dans le sens sortant vers la rocade grâce au couloir bus	++
<i>Aménagements modes actifs</i>	Circulation sécurisée des cycles dans les 2 sens, dans le couloirs bus et sur bande cyclable +220m par sens soit 70% du tronçon	+	Circulation sécurisée des cycles dans les 2 sens, dans le couloirs bus et sur piste cyclable sur 100% du tronçon	++
<i>Stationnement</i>	Offre de stationnement restitué presque intégralement (Impact de 3 places)	+	Offre de stationnement restitué presque intégralement (Impact de 5 places)	+

6.4. Tronçon 3 : De la rue Léon Blum à la rue du 11 Novembre

Proposition d'aménagement

La proposition d'aménagement prévoit les modifications suivantes par rapport à l'existant :

- ▶ Déplacement de l'arrêt Orphelins entre la rue Alta Maya et la rue du 11 novembre (initialement au niveau du carrefour entre la route de Toulouse et le chemin des Orphelins)
- ▶ Création d'un arrêt apaisé (discontinuité des aménagements cyclables au niveau de la station)
- ▶ Reprise du profil en travers et modification des trottoirs pour rétablissement de stationnement
- ▶ Création de bandes cyclables dans les 2 sens (largeur 1,70 m)

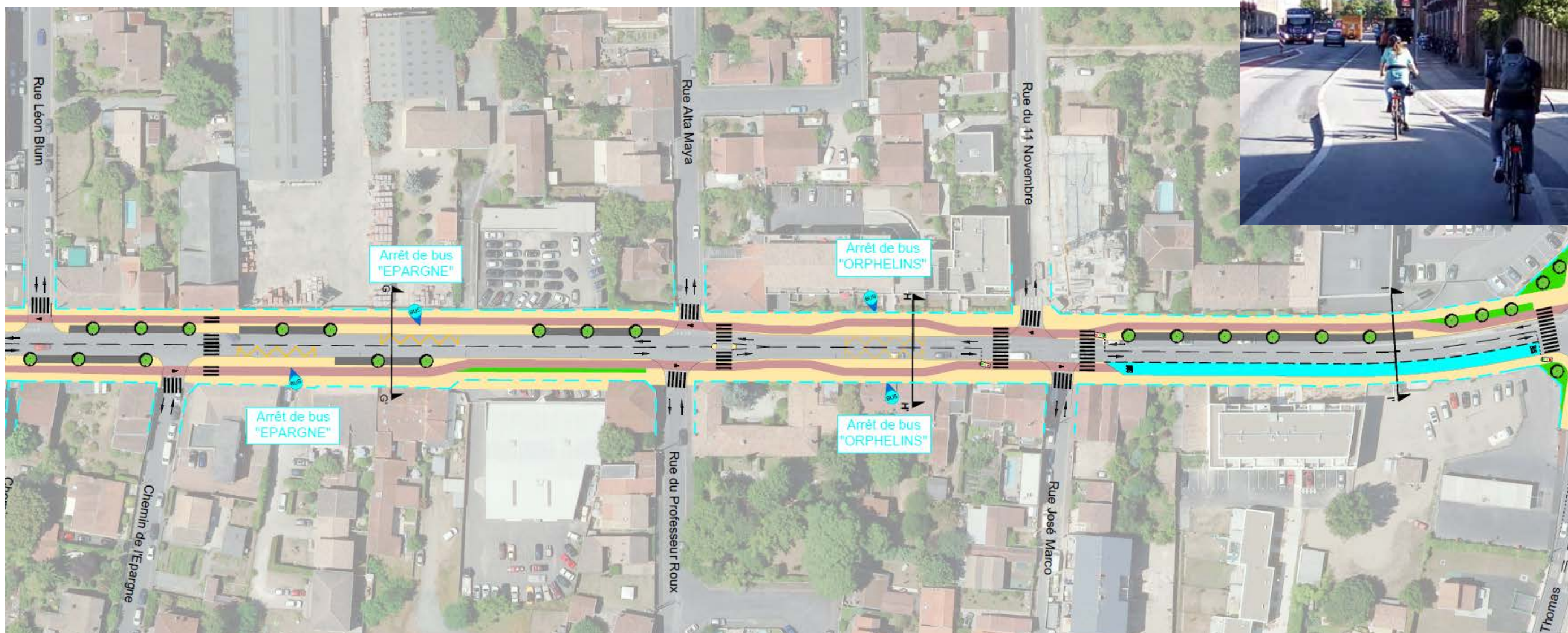


Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.

Proposition d'aménagement : Réseau Cyclable à Haut Niveau de Service

La proposition d'aménagement prévoit les modifications suivantes par rapport à l'existant :

- ▶ Déplacement de l'arrêt Orphelins entre la rue Alta Maya et la rue du 11 novembre (initialement au niveau du carrefour entre la route de Toulouse et le chemin des Orphelins)
- ▶ Création d'un arrêt apaisé, avec continuité des aménagements cyclables au niveau de la station
- ▶ Reprise du profil en travers et modification des trottoirs pour création de pistes cyclables sécurisées dans les deux sens (largeur : de 2 m à 2.5 m, séparées de la voirie) et rétablissement de stationnement
- ▶ Création ponctuelle d'espaces verts entre le trottoir et la bande cyclable



Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.

NOUVEAU**Comparaison des aménagements projetés sur le tronçon 3 par rapport à l'existant**

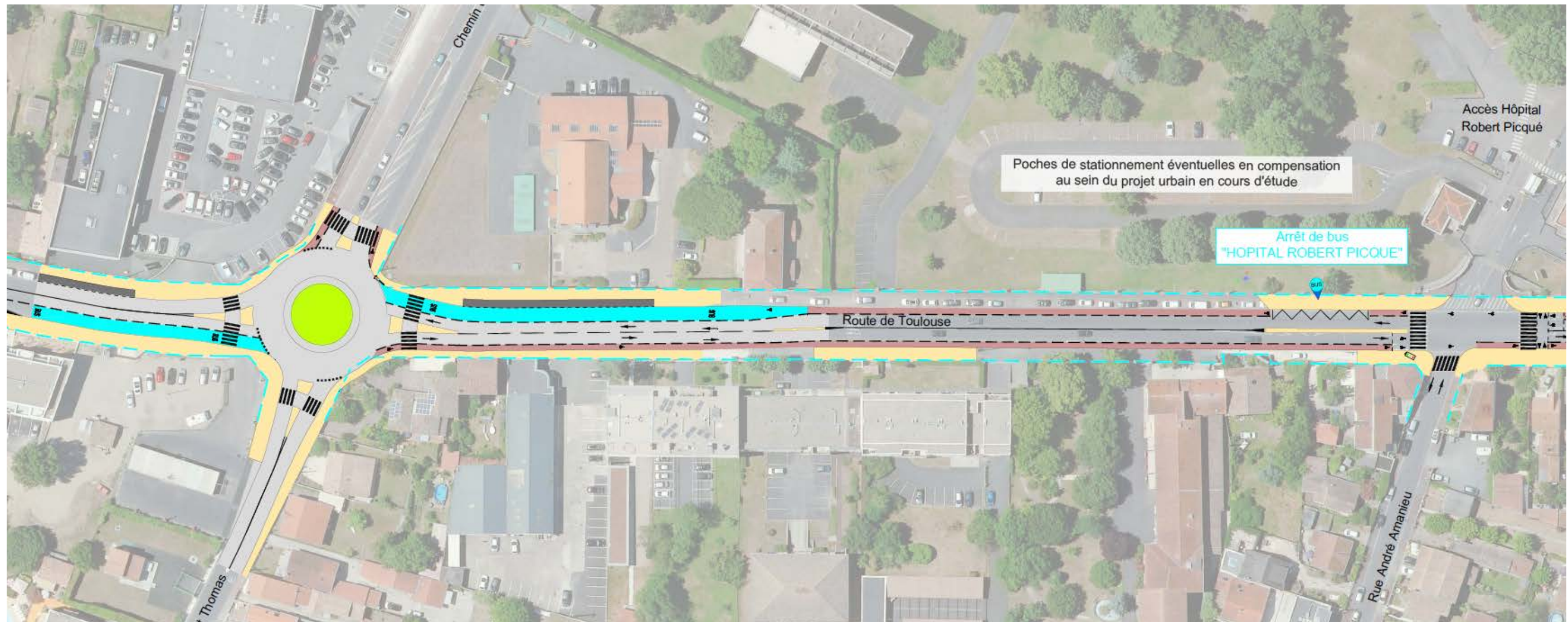
<i>Critères de comparaison</i>	Proposition d'aménagement		Solution RCHNS	
<i>Circulation de la liane 5</i>	Création d'une station apaisée	+	Création d'une station apaisée	+
<i>Aménagements modes actifs</i>	Circulation sécurisée des cycles dans les 2 sens sur bande cyclable +170 m par sens soit 70% du tronçon Station apaisée	+	Circulation sécurisée des cycles dans les 2 sens sur piste cyclable sur 100% du tronçon	++
<i>Stationnement</i>	Offre de stationnement maintenue par rapport à l'existant	+	Suppression de stationnement par rapport à l'existant	-

6.5. Tronçon 4 : entre le Carrefour chemin des Orphelins / rue Albert Thomas et la rue André Amarieu

Proposition d'aménagement

La proposition d'aménagement prévoit les modifications suivantes par rapport à l'existant :

- ▶ Transformation du carrefour à feux en giratoire.
- ▶ Création d'un couloir bus ouvert aux cycles dans le sens entrant vers Bordeaux, de 70m en entrée de giratoire
- ▶ Création couloir bus dans le sens sortant vers la rocade avant l'arrivée sur le giratoire
- ▶ Création d'une bande cyclable dans les 2 sens lorsqu'il n'y a pas de couloir bus (largeur 1,50 m)
- ▶ Création de 10 places de stationnement (40 places au total)

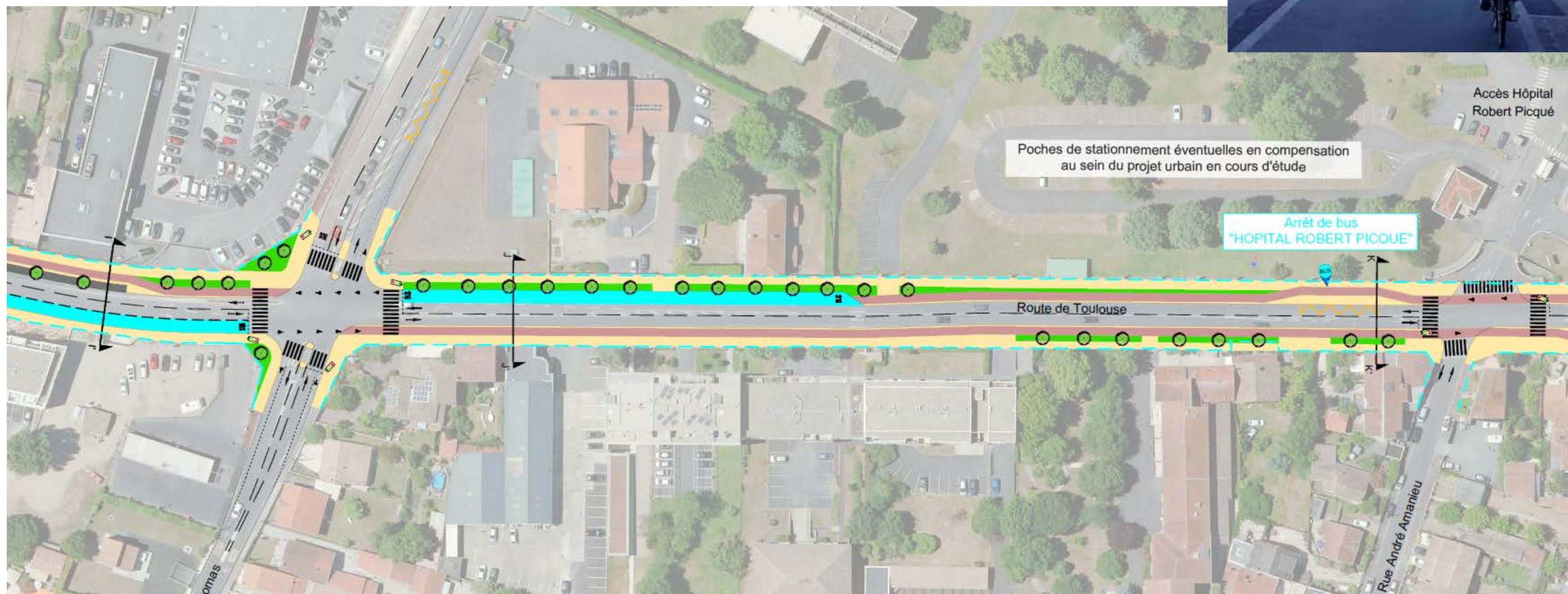


*Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.*

Proposition d'aménagement : Réseau Cyclable à Haut Niveau de Service

La proposition d'aménagement prévoit les modifications suivantes par rapport à l'existant :

- ▶ Carrefour à feux Leysotte / Route de Toulouse maintenu mais reconfiguré afin d'offrir plus de sécurité aux modes doux
- ▶ Création d'un couloir bus ouvert aux cycles dans le sens entrant vers Bordeaux, de 70m en entrée de giratoire
- ▶ Création couloir bus dans le sens sortant vers la rocade avant l'arrivée sur le giratoire
- ▶ Création d'une piste cyclable sécurisée dans les 2 sens lorsqu'il n'y a pas de couloir bus (largeur 2,50 m), notamment en sortie de giratoire, sens sortant
- ▶ Continuité cyclable assurée au niveau de l'arrêt de bus « Hôpital Robert Picqué » et de l'intersection avec la rue André Amarieu
- ▶ Création d'espaces verts



Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement. Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.

Comparaison des aménagements projetés sur le tronçon 4 par rapport à l'existant

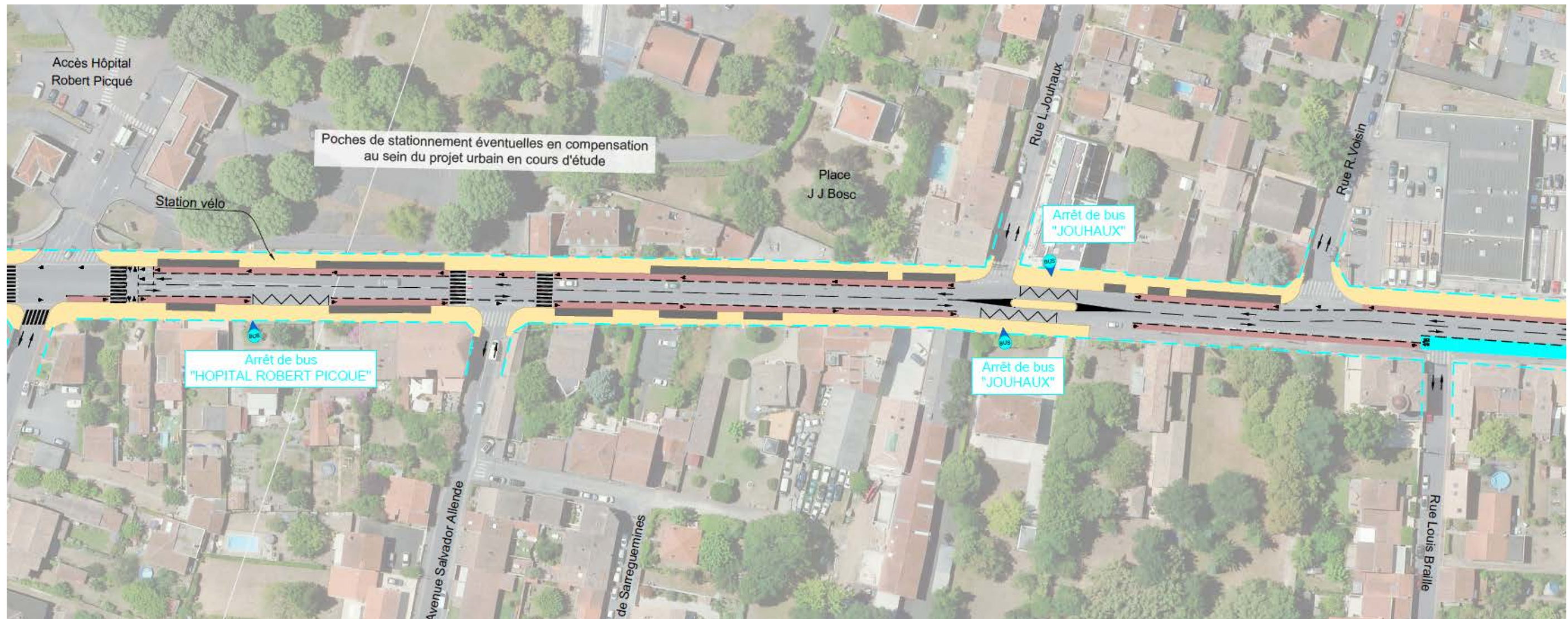
<i>Critères de comparaison</i>	Proposition d'aménagement	Solution RCHNS		
<i>Circulation de la liane 5</i>	Amélioration de la circulation des bus à l'approche du futur giratoire dans les 2 sens Création d'une station apaisée	+	Amélioration de la circulation des bus à l'approche du carrefour dans les 2 sens Création d'une station apaisée	+
<i>Aménagements modes actifs</i>	Circulation sécurisée des cycles dans les 2 sens sur bande cyclable +300 m dans chaque sens soit 100% du tronçon Station apaisée	+	Circulation sécurisée des cycles dans les 2 sens sur piste cyclable +300 m dans chaque sens soit 100% du tronçon	++
<i>Stationnement</i>	Création de 10 places de stationnement	++	Pas de stationnement créé	-

6.6. Tronçon 5 : Entre l'accès à l'Hôpital Robert Picqué et la rue Louis Braille

Proposition d'aménagement

La proposition d'aménagement prévoit les modifications suivantes par rapport à l'existant :

- ▶ Création d'une bande cyclable dans les 2 sens (largeur 1,70 m)
- ▶ Mise en accessibilité des arrêts hôpital Robert Picqué et Jouhaux
- ▶ Création de la station apaisée « Jouhaux »
- ▶ Nombre de places de stationnement avant travaux : 60 places ; Nombre de places de stationnement après travaux : 47 places (-13 places)

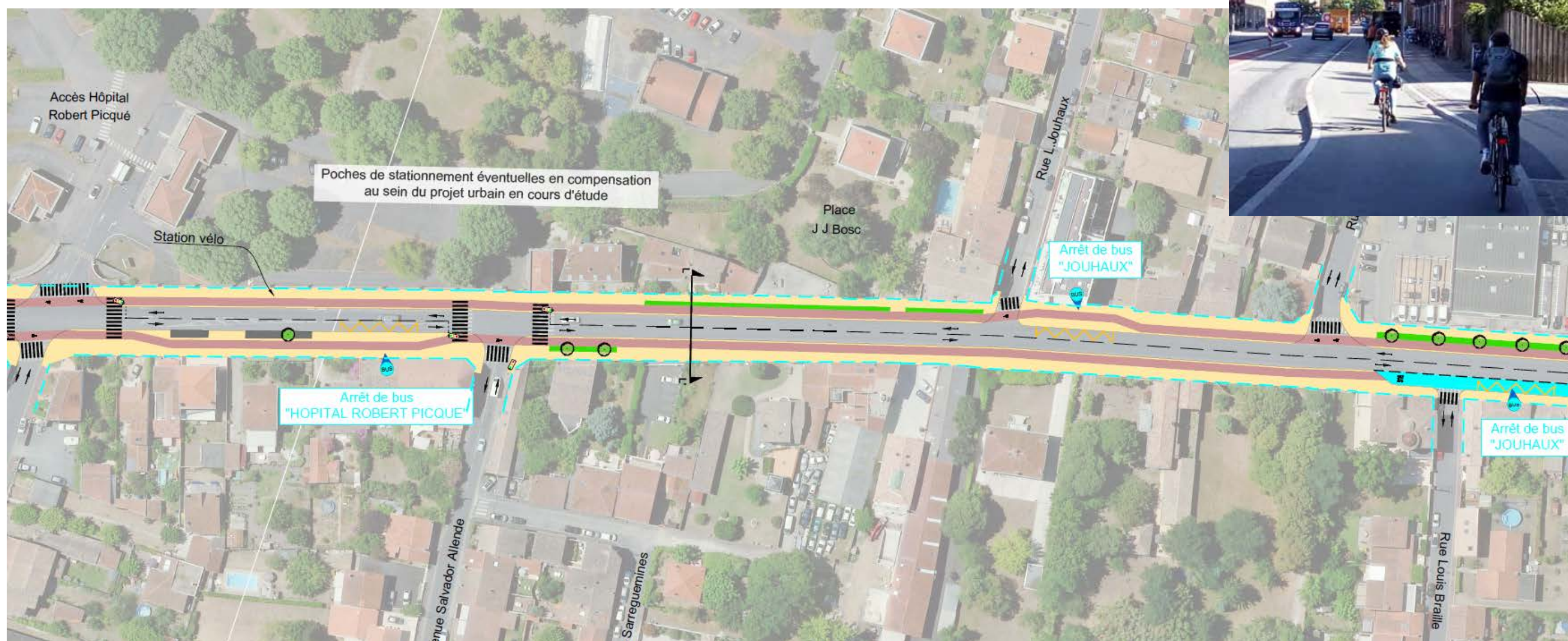


Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.

Proposition d'aménagement : Réseau Cyclable à Haut Niveau de Service

La proposition d'aménagement prévoit les modifications suivantes par rapport à l'existant :

- ▶ Création d'une piste cyclable sécurisée dans les 2 sens (largeur de 2,3 m)
- ▶ Mise en accessibilité des arrêts hôpital Robert Picqué et Jouhaux
- ▶ Continuité cycliste assurée au niveau de l'arrêt « hôpital Robert Picqué »
- ▶ Création d'un cheminement piéton de l'arrêt de bus « Jouhaux » à la Rue Louis Braille
- ▶ Création d'espaces verts entre la piste cyclable et le trottoir
- ▶ Nombre de places de stationnement avant travaux : 60 places ; Nombre de places de stationnement après travaux : 5 places (-55 places)



Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.

NOUVEAU**Comparaison des aménagements projetés sur le tronçon 5 par rapport à l'existant**

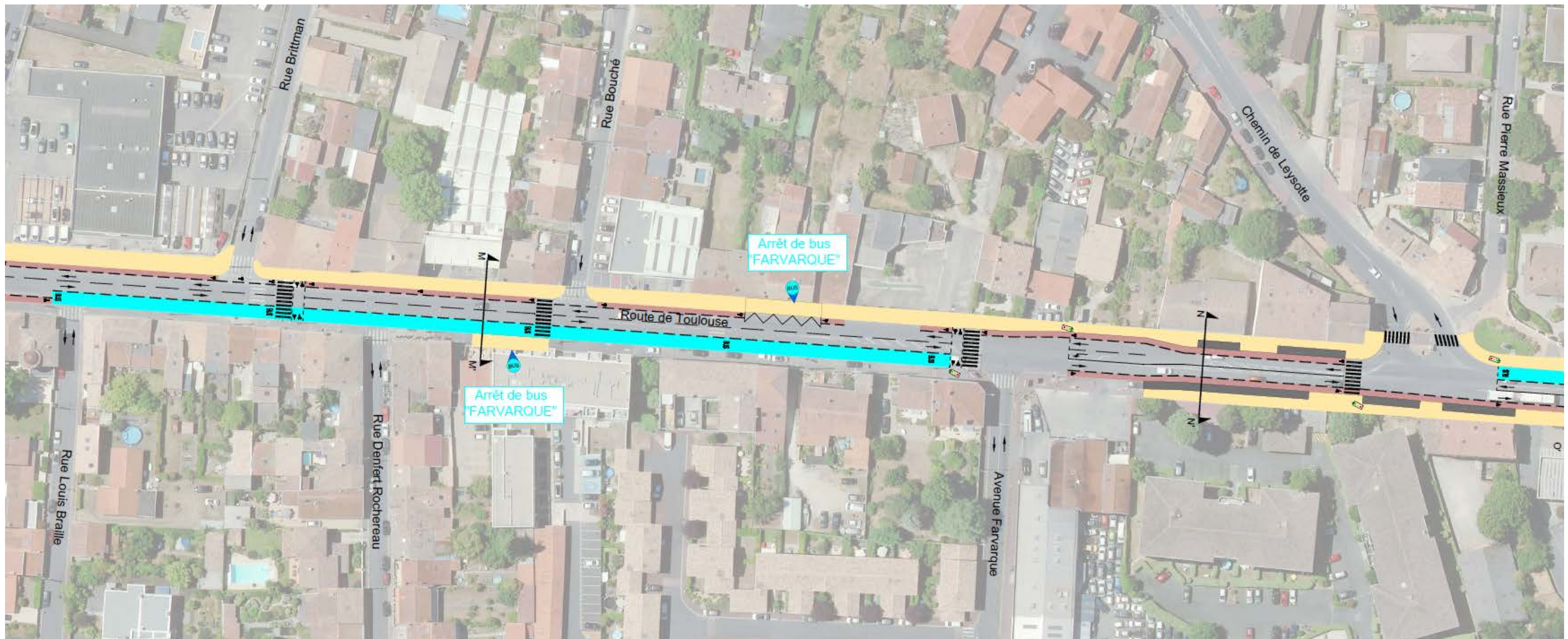
Critères de comparaison	Proposition d'aménagement		Solution RCHNS	
<i>Circulation de la liane 5</i>	Création d'une station apaisée	+	Circulation des bus identique à l'existant	/
<i>Aménagements modes actifs</i>	Circulation sécurisée des cycles dans les 2 sens sur bande cyclable +360m dans chaque sens soit 100% du tronçon Station apaisée	+	Circulation sécurisée des cycles dans les 2 sens sur piste cyclable +360m dans chaque sens soit 100% du tronçon	++
<i>Stationnement</i>	Impact stationnement Réduction de l'offre de 13 places	-	Impact stationnement Réduction de l'offre de 55 places	--

6.7. Tronçon 6 : Entre la rue Louis Braille et le chemin de Leysotte

Proposition d'aménagement

La proposition d'aménagement prévoit les modifications suivantes par rapport à l'existant :

- ▶ Création d'un couloir bus ouvert aux cyclistes dans le sens entrant de 240 m vers Bordeaux
- ▶ Création d'une bande cyclable sur l'intégralité du tronçon dans le sens sortant vers la rocade (largeur 1,50m)
- ▶ Création d'une bande cyclable dans le sens entrant vers Bordeaux au-delà de l'avenue Favarque (largeur 1,70 m)
- ▶ Ajout de stationnement (5 places) dans le sens sortant vers la rocade entre le Chemin de Leysotte et l'avenue Favarque (20 places au total)



*Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.*

Proposition d'aménagement : Réseau Cyclable à Haut Niveau de Service

La proposition d'aménagement prévoit les modifications suivantes par rapport à l'existant :

- ▶ Création d'un couloir bus ouvert aux cyclistes dans le sens entrant de 240 m vers Bordeaux
- ▶ Création d'une piste cyclable sécurisée sur l'intégralité du tronçon dans le sens sortant vers la rocade (largeur de 2,5 m)
- ▶ Création d'une piste cyclable sécurisée dans le sens entrant vers Bordeaux au-delà de l'avenue Favarque (largeur de 2,5 m)
- ▶ Continuité piétonne assurée sur la totalité de la longueur du secteur dans les sens entrant et sortant de Bordeaux
- ▶ Création d'espaces verts
- ▶ Nombre de places de stationnement : 6 places



Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.

Comparaison des aménagements projetés sur le tronçon 6 par rapport à l'existant

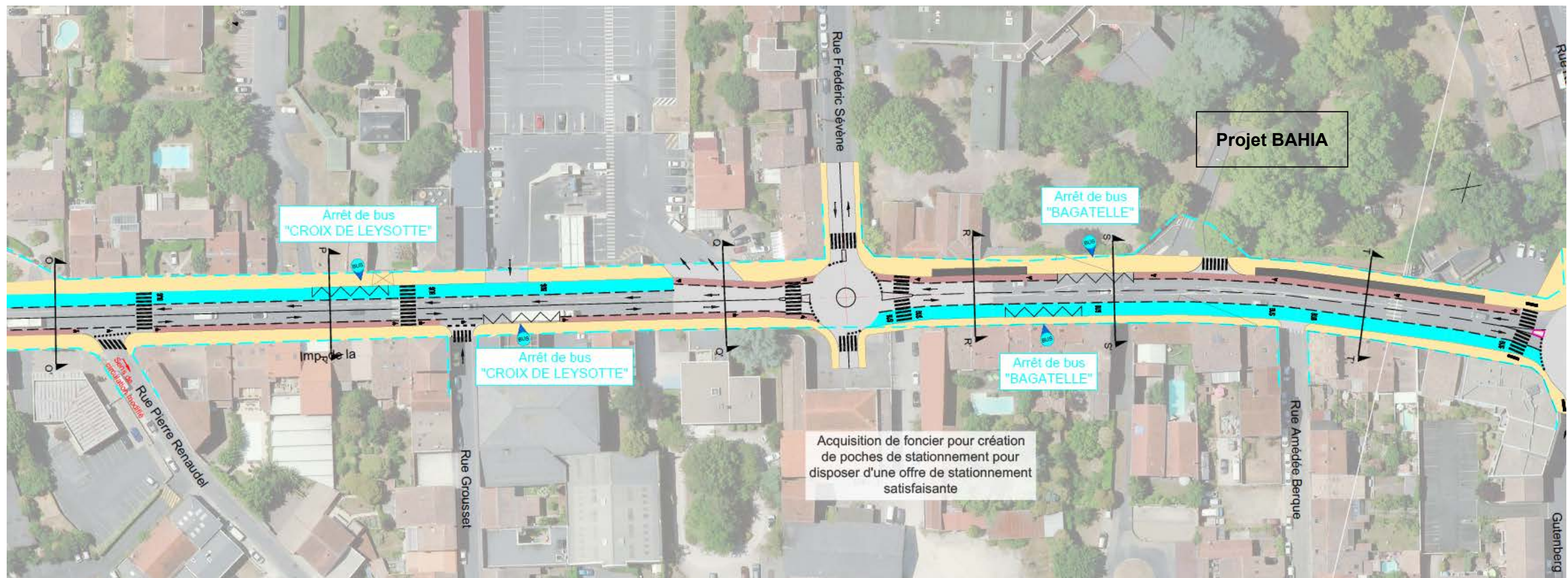
<i>Critères de comparaison</i>	Proposition d'aménagement		Solution RCHNS	
<i>Circulation de la liane 5</i>	Amélioration de la régularité dans le sens entrant vers Bordeaux grâce au couloir bus ouvert aux cyclistes	+	Amélioration de la régularité dans le sens entrant vers Bordeaux grâce au couloir bus ouvert aux cyclistes	+
<i>Aménagements modes actifs</i>	Circulation sécurisée des cycles dans les 2 sens sur bande cyclable soit 100% du tronçon	+	Circulation sécurisée des cycles dans les 2 sens sur bande cyclable soit 100% du tronçon	++
<i>Stationnement</i>	Création de 5 places de stationnement	+	Impact stationnement (-9 places)	-

6.8. Tronçon 7 : entre le chemin de Leysotte et la rue Amédée Berque

Proposition d'aménagement

La proposition d'aménagement prévoit les modifications suivantes par rapport à l'existant :

- ▶ Création d'un couloir bus ouvert aux cyclistes dans le sens entrant vers Bordeaux de 120 m et dans le sens sortant vers la rocade de 180m au niveau de l'arrêt « Croix de Leysotte »
- ▶ Création d'une bande cyclable dans les 2 sens en compléments des couloirs bus
- ▶ Création d'arrêts sur chaussée avec déplacement des arrêts
- ▶ Nombre de places de stationnement avant travaux : 30 places ; Nombre de places de stationnement après travaux : 17 places (-13 places)
- ▶ Transformation du carrefour à feux de la rue Frédéric Sévène en mini-giratoire – Cette solution permet de limiter l'impact foncier

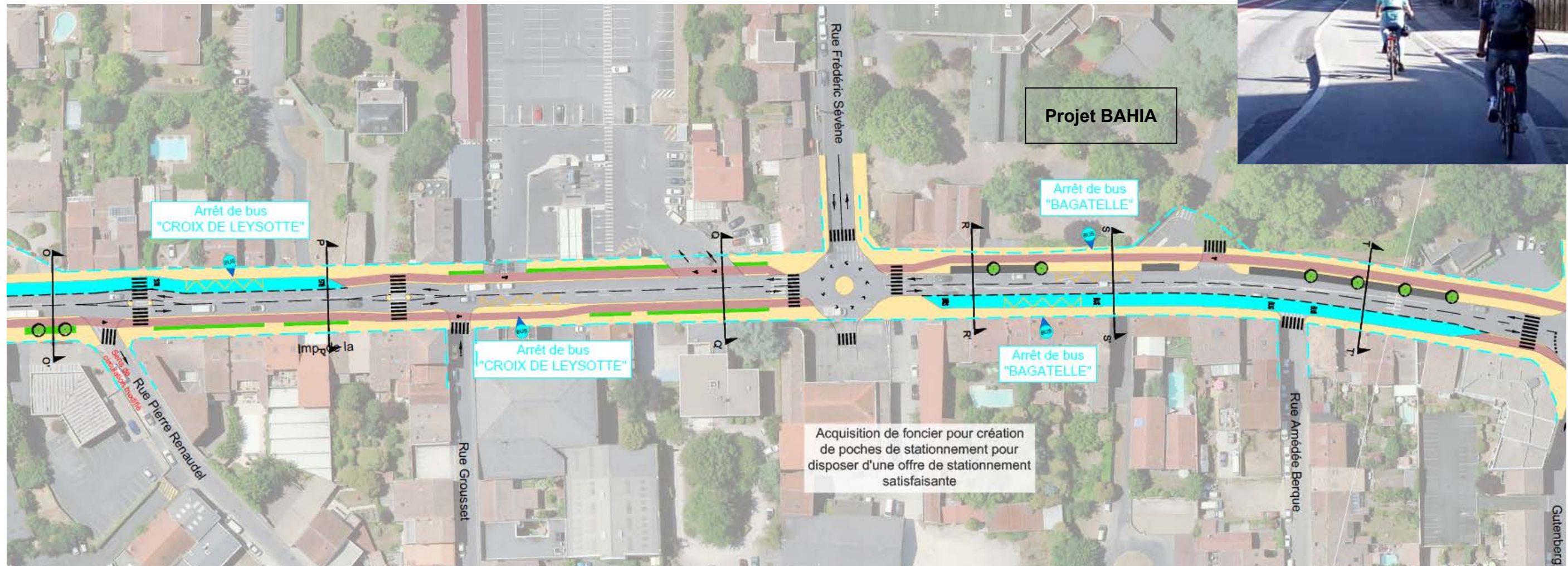


Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.

Proposition d'aménagement : Réseau Cyclable à Haut Niveau de Service

La proposition d'aménagement prévoit les modifications suivantes par rapport à l'existant :

- ▶ Création d'un couloir bus ouvert aux cyclistes dans le sens entrant vers Bordeaux de 120 m et dans le sens sortant vers la rocade de 94 m au niveau de l'arrêt « Croix de Leysotte »
- ▶ Création d'une piste cyclable sécurisée (largeur : 2,4 m) dans les 2 sens,
- ▶ Création d'arrêts sur chaussée avec déplacement des arrêts
- ▶ Nombre de places de stationnement avant travaux : 30 places ; Nombre de places de stationnement après travaux : 17 places (-13 places)
- ▶ Transformation du carrefour à feux de la rue Frédéric Sévène en mini-giratoire – Cette solution permet de limiter l'impact foncier
- ▶ Suppression du carrefour à feux au droit de la rue Pierre Renaudel
- ▶ Création ponctuelle d'espaces verts



Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.

NOUVEAU

Comparaison des aménagements projetés sur le tronçon 7 par rapport à l'existant

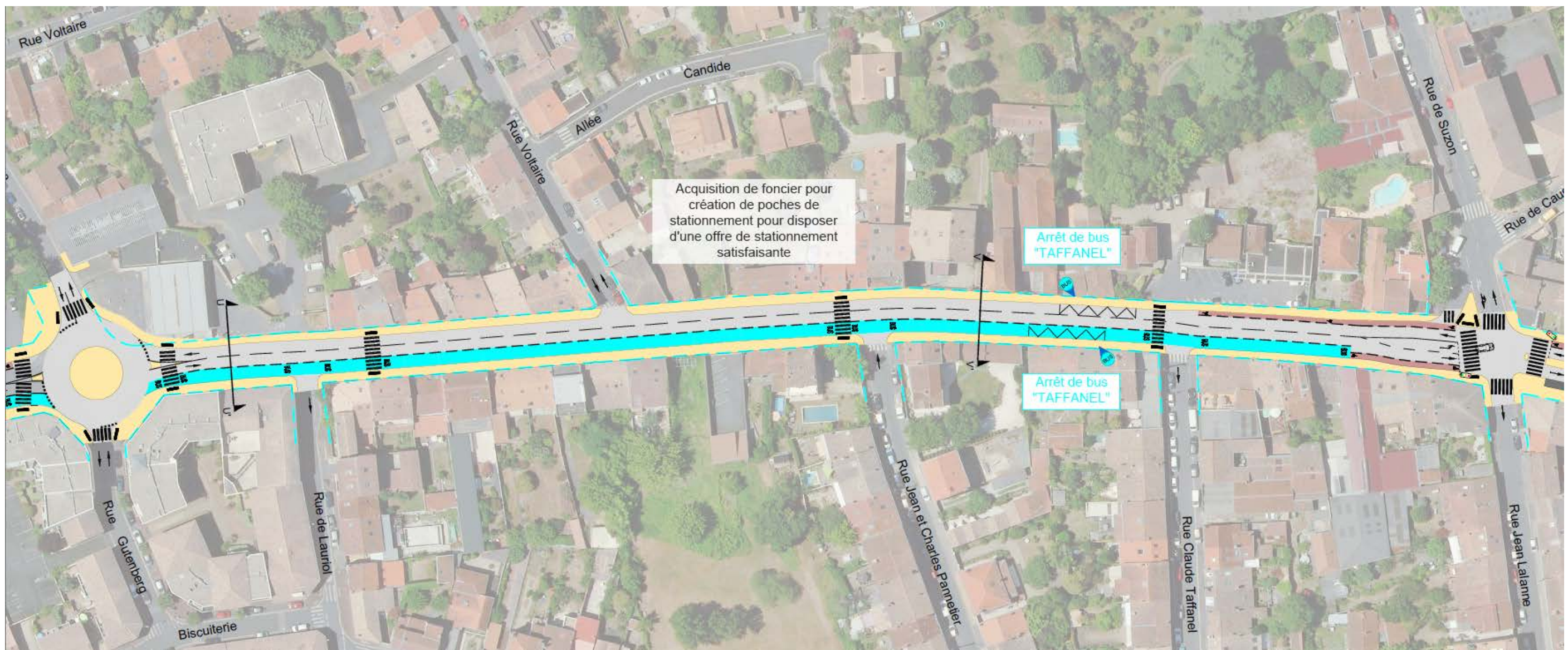
<i>Critères de comparaison</i>	Proposition d'aménagement		Solution RCHNS	
<i>Circulation de la liane 5</i>	Amélioration de la vitesse commerciale des bus dans les 2 sens grâce aux 300m de couloirs bus créés (2 sens cumulés) Le mini-giratoire non adapté aux niveaux de trafic pourrait perturber la circulation des bus	+	Amélioration de la vitesse commerciale des bus dans les 2 sens grâce aux plus de 200m de couloirs bus créés (2 sens cumulés) Le mini-giratoire non adapté aux niveaux de trafic pourrait perturber la circulation des bus	+
<i>Aménagements modes actifs</i>	Circulation sécurisée des cycles dans les 2 sens, dans le couloirs bus et sur bande cyclable soit 100% du tronçon	+	Circulation sécurisée des cycles dans les 2 sens, dans le couloirs bus et sur piste cyclable soit 100% du tronçon	++
<i>Stationnement</i>	Réduction de l'offre sur voirie de 13 places, compensée par un parking ouvert au public	-	Réduction de l'offre sur voirie de 13 places, compensée par un parking ouvert au public	-

6.9. Tronçon 8 : entre la rue Robespierre et la rue de Suzon

Proposition d'aménagement : Solution n°1

La solution n°1 prévoit les modifications suivantes par rapport à l'existant :

- ▶ En direction de Villenave-d'Ornon, déplacement et modification de l'arrêt Taffanel (suppression de l'arrêt en encoche)
- ▶ Création d'un couloir bus dans le sens entrant vers Bordeaux de 370 m.
- ▶ Nombre de places de stationnement avant travaux : 47 places ; Nombre de places de stationnement après travaux : aucune place (-47 places)
- ▶ Création d'un giratoire à l'intersection route de Toulouse / rue Robespierre

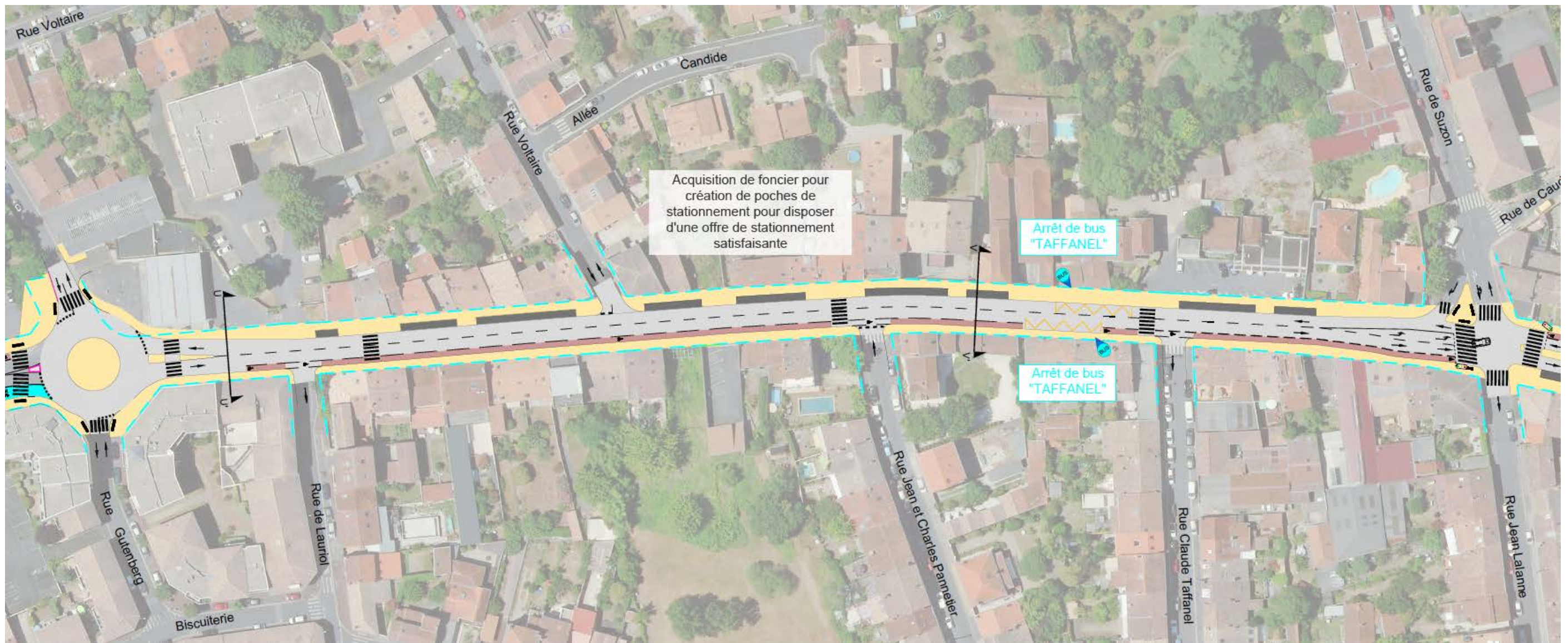


Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.

Proposition d'aménagement : Solution n°2

La solution n°2 prévoit les modifications suivantes par rapport à l'existant :

- ▶ En direction de Villenave-d'Ornon, déplacement et modification de l'arrêt Taffanel (suppression de l'arrêt en encoche)
- ▶ Création d'une bande cyclable dans le sens entrant vers Bordeaux.
- ▶ Nombre de places de stationnement avant travaux : 47 places ; Nombre de places de stationnement après travaux : 33 places (-14 places)
- ▶ Création d'un giratoire à l'intersection route de Toulouse / rue Robespierre

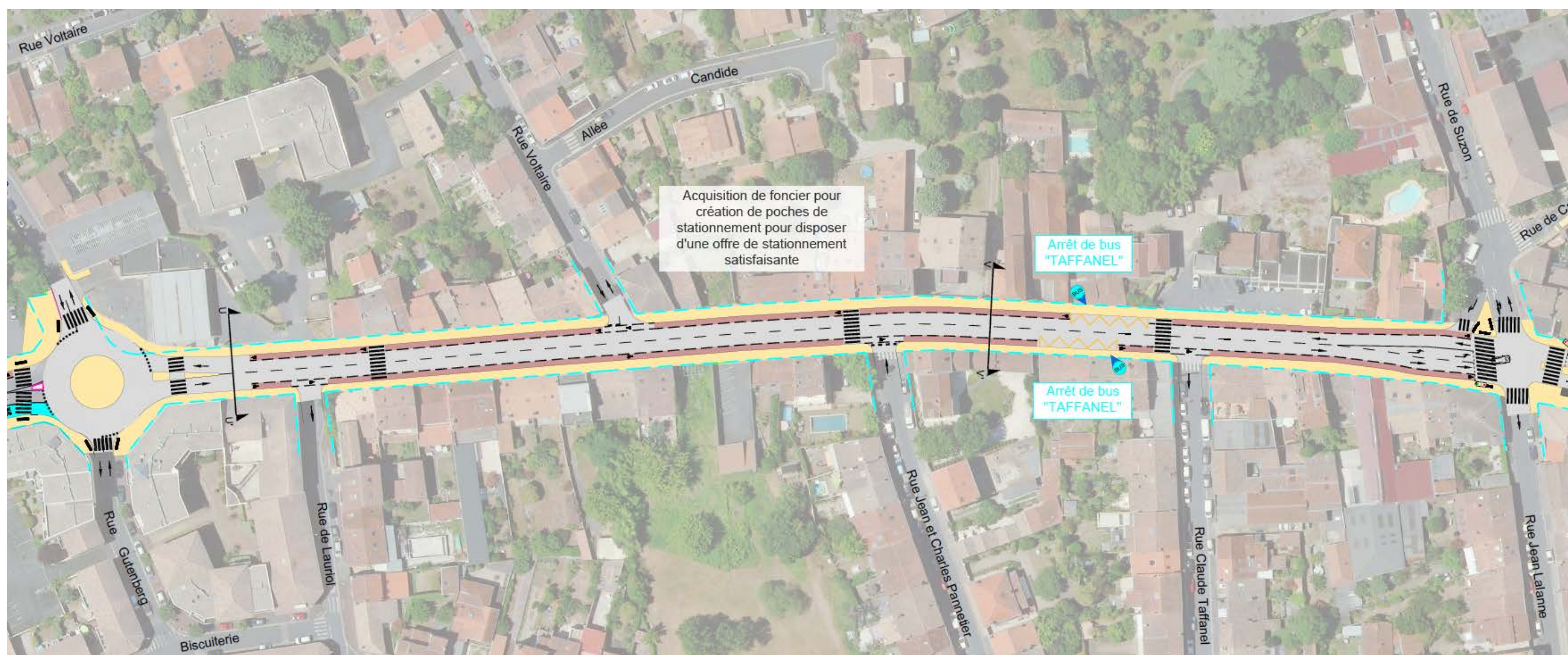


Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.

Proposition d'aménagement : Solution n°3

La solution n°3 comprend les évolutions suivantes par rapport à l'existant :

- ▶ En direction de Villenave-d'Ornon, déplacement et modification de l'arrêt Taffanel (suppression de l'arrêt en encoche)
- ▶ Création d'une bande cyclable dans les 2 sens.
- ▶ Nombre de places de stationnement avant travaux : 47 places ; Nombre de places de stationnement après travaux : aucune place (-47 places)
- ▶ Création d'un giratoire à l'intersection route de Toulouse / rue Robespierre

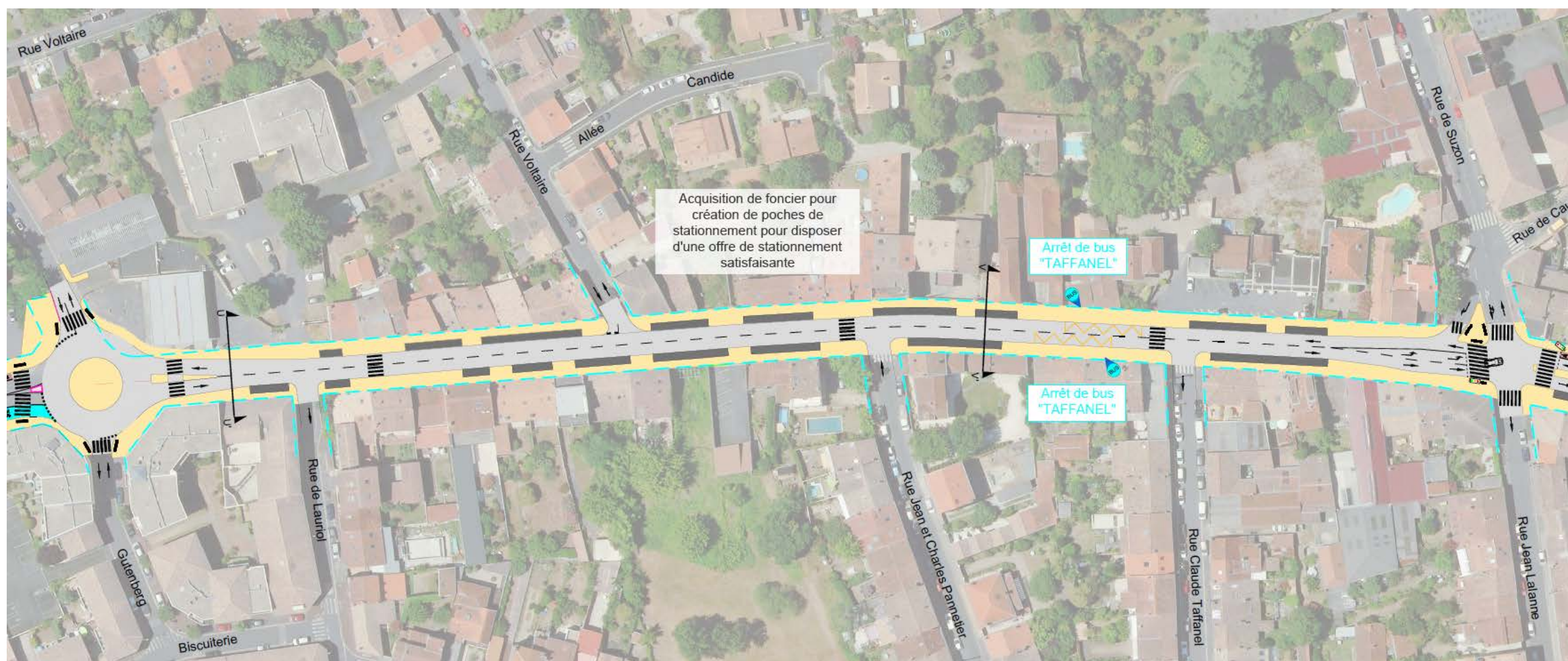


Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.

Proposition d'aménagement : Solution n°4

La solution n°4 comprend les évolutions suivantes par rapport à l'existant :

- ▶ En direction de Villenave-d'Ornon, déplacement et modification de l'arrêt Taffanel (suppression de l'arrêt en encoche)
- ▶ Création de 10 places de stationnement supplémentaires par rapport à l'existant
- ▶ Création d'un giratoire à l'intersection route de Toulouse / rue Robespierre



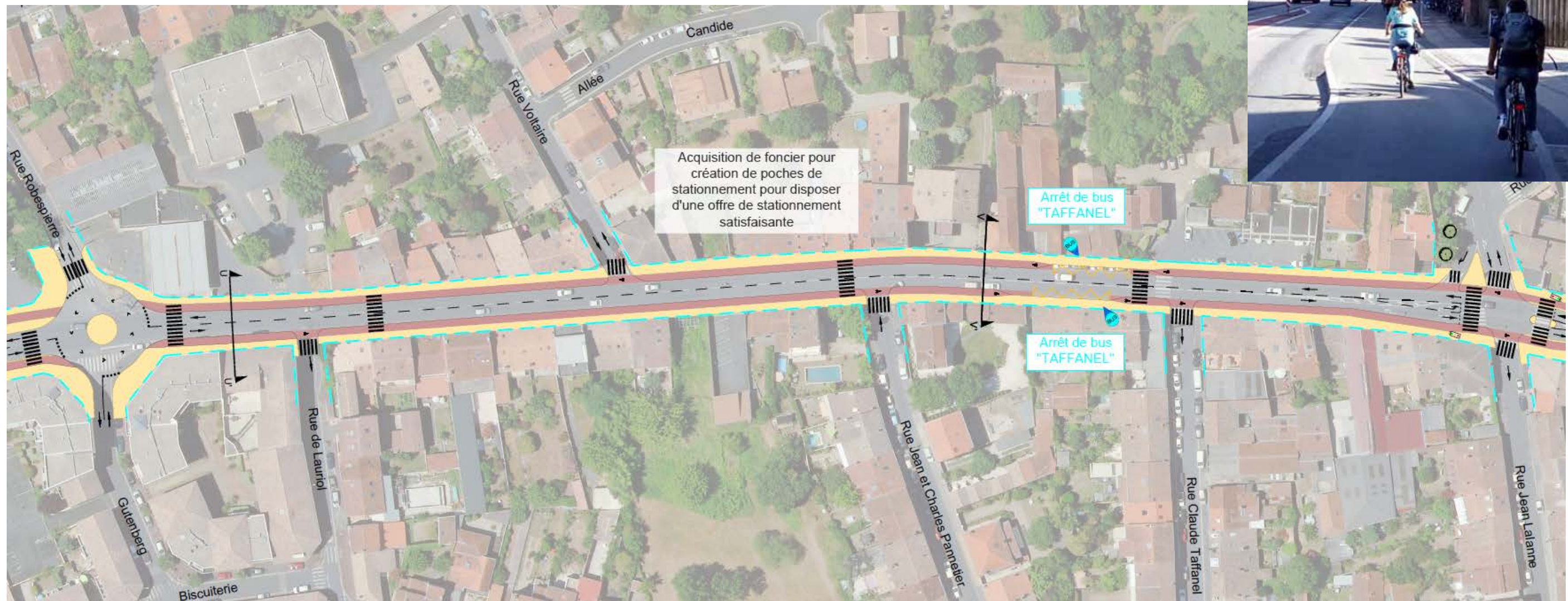
Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.

Proposition d'aménagement : Solution n°5 - Réseau Cyclable à Haut Niveau de Service

La proposition d'aménagement prévoit les modifications suivantes par rapport à l'existant :

- ▶ En direction de Villenave-d'Ornon, déplacement et modification de l'arrêt Taffanel
- ▶ Création d'une piste cyclable dans les 2 sens (largeur : 2 m), assurant une continuité cyclable au niveau de chaque arrêt de bus et au niveau de l'intersection avec les rues de Suzon et Robespierre
- ▶ Nombre de places de stationnement avant travaux : 47 places ; Nombre de places de stationnement après travaux : aucune place (-47 places)
- ▶ Carrefour existant maintenu à l'intersection route de Toulouse / rue Robespierre

Afin de limiter l'impact stationnement sur cette section très contrainte, une acquisition de foncier à proximité de la voie est envisageable.



Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.

NOUVEAU**Comparaison des aménagements projetés sur le tronçon 8 par rapport à l'existant**

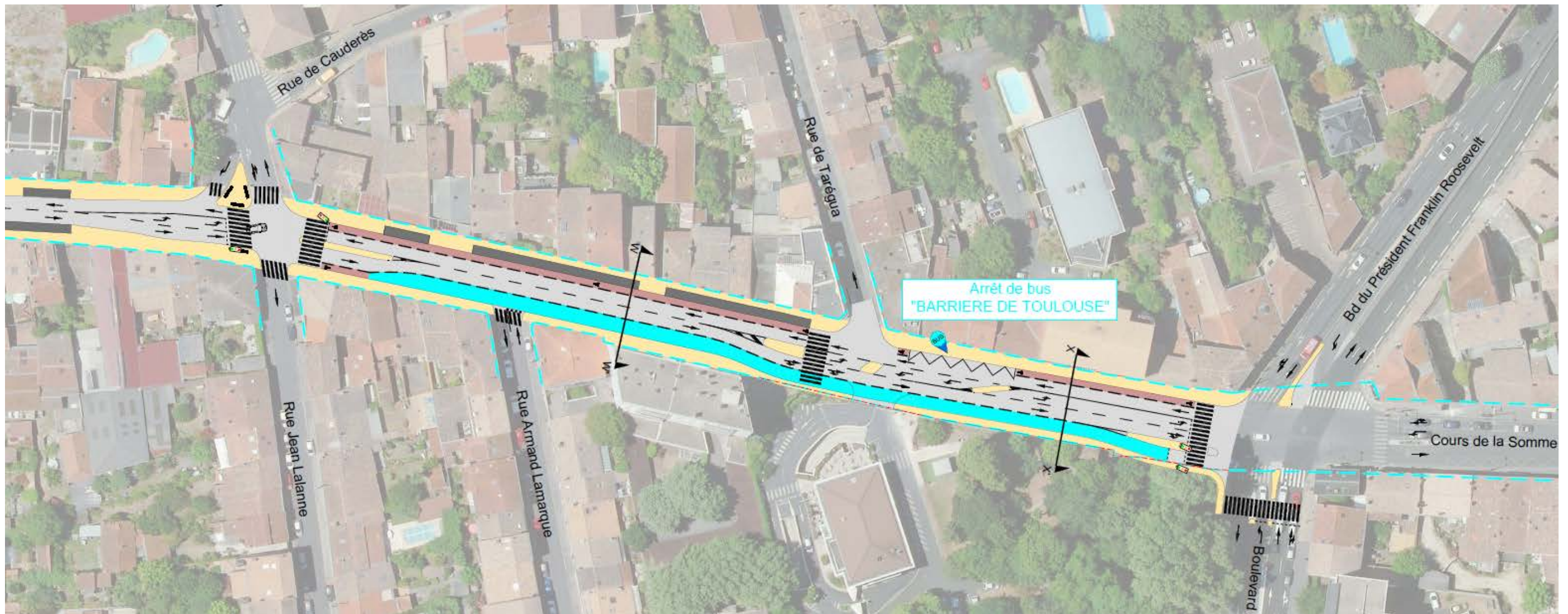
Critères de comparaison	Solution n°1		Solution n°2		Solution n°3		Solution n°4		Solution n°5 - RCHNS	
<i>Circulation de la liane 5</i>	Amélioration de la vitesse commerciale des bus dans le sens entrant jusqu'à la rue de Suzon	+	Pas d'amélioration des conditions de circulation de la Lianes 5	-	Pas d'amélioration des conditions de circulation de la Lianes 5	-	Pas d'amélioration des conditions de circulation de la Lianes 5	-	Pas d'amélioration des conditions de circulation de la Lianes 5	-
<i>Aménagements modes actifs</i>	Circulation sécurisée des cycles dans le sens entrant et partiellement dans le sens sortant vers la rocade, dans le couloirs bus et sur bande cyclable +400m au total soit 60% du tronçon	+	Circulation sécurisée des cycles dans le sens entrant sur bande cyclable uniquement +320m soit 45% du tronçon	+	Circulation sécurisée des cycles dans les 2 sens de circulation sur bande cyclable +350m dans chaque sens soit 100% du tronçon	+	Pas de circulation sécurisée des cycles	--	Circulation sécurisée des cycles dans les 2 sens de circulation sur piste cyclable +350m dans chaque sens soit 100% du tronçon	++
<i>Stationnement</i>	Impact stationnement de 47 places	--	Impact stationnement de 14 places	-	Impact stationnement de 47 places	--	Création de 10 places de stationnement supplémentaire par rapport à l'existant	+	Impact stationnement de 47 places	--

6.10. Tronçon 9 : entre la rue de Suzon et les Boulevards

Proposition d'aménagement : Solution n°1

La solution n°1 comprend les évolutions suivantes par rapport à l'existant :

- ▶ Création d'un couloir bus (190m) dans le sens entrant jusqu'à la barrière de Toulouse pour passage en priorité au carrefour
- ▶ Création d'une bande cyclable dans le sens sortant vers la rocade depuis le carrefour avec la rue de Suzon (largeur 1,70 m)
- ▶ Nombre de places de stationnement avant travaux : 32 places ; Nombre de places de stationnement après travaux : 17 places (-15 places)
- ▶ Impact foncier sur la clôture du Jardin d'Ars au niveau de la barrière de Toulouse et le muret devant le restaurant McDonald's

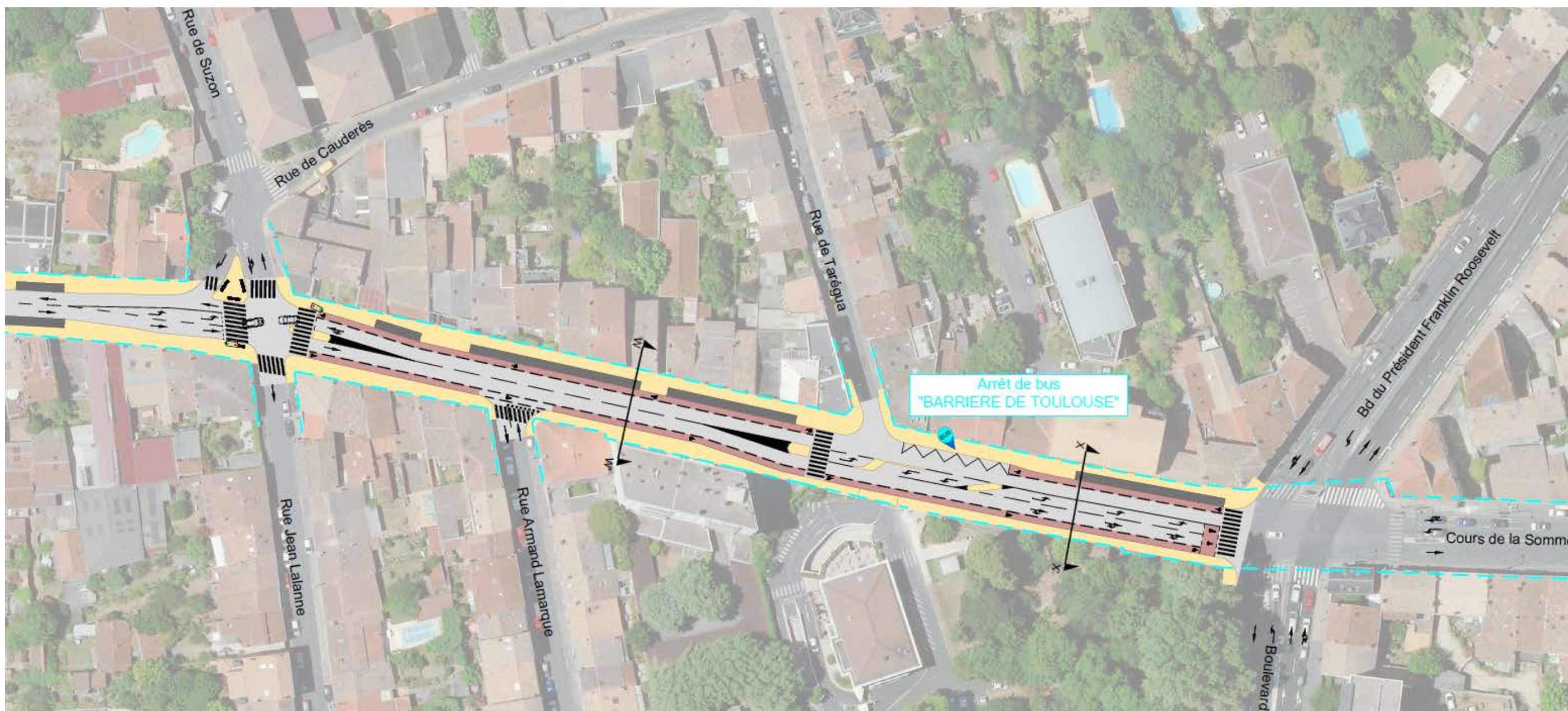


Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.

Proposition d'aménagement : Solution n°2

La solution n°2 comprend les évolutions suivantes par rapport à l'existant :

- ▶ Création d'une bande cyclable dans les deux sens de circulation (largeur 1,50 m)
- ▶ Nombre de places de stationnement avant travaux : 32 places ; Nombre de places de stationnement après travaux : 22 places (-10 places)

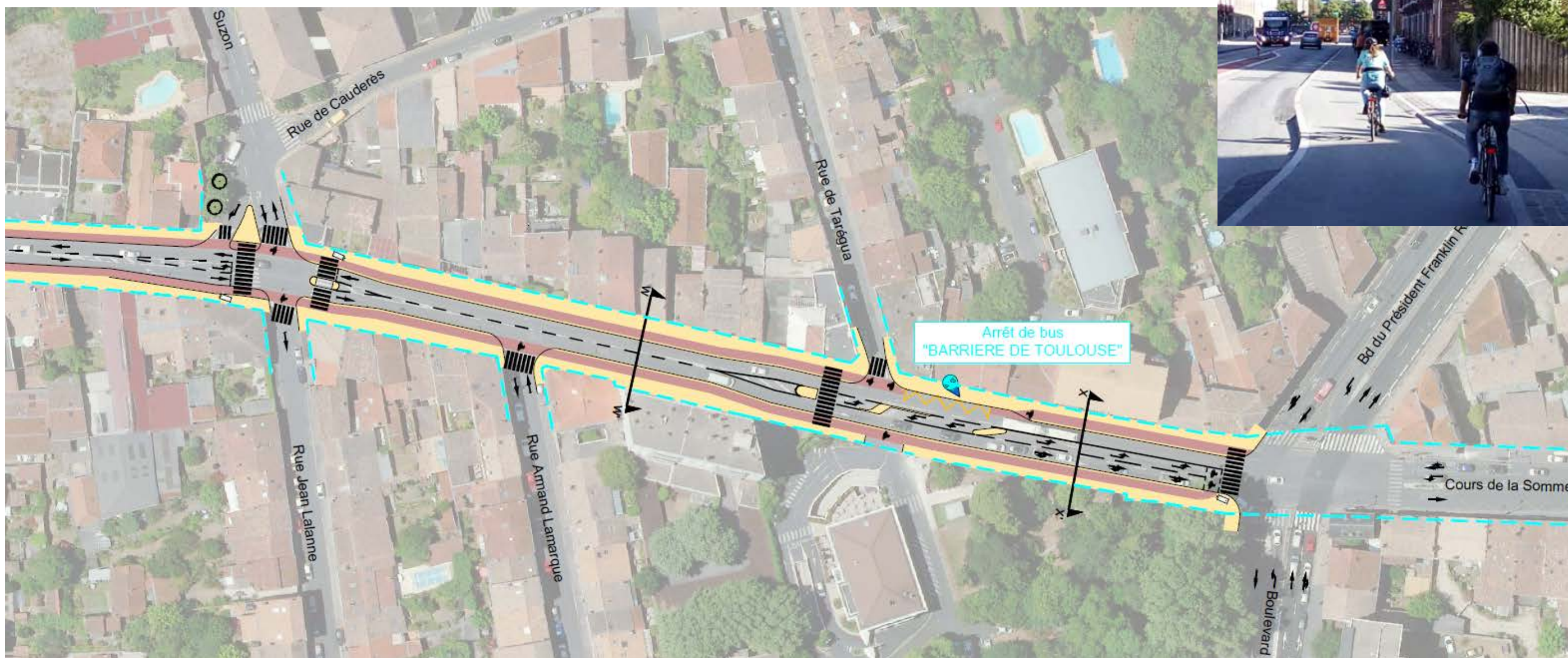


*Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.*

Proposition d'aménagement : Solution n°3 - Réseau Cyclable à Haut Niveau de Service

La proposition d'aménagement prévoit les modifications suivantes par rapport à l'existant :

- ▶ Création d'une piste cyclable dans les deux sens de circulation (largeur 2,3 m)
- ▶ Nombre de places de stationnement avant travaux : 32 places ; Nombre de places de stationnement après travaux : 0 places (-32 places)
- ▶ Suppression du terre-plein central au niveau de l'intersection avec la rue de Suzon et aménagement de continuité cyclable et piétonne sur ce carrefour
- ▶ Continuité piétonne et cycliste assurée au niveau de chaque intersection, jusqu'au Boulevard Président Franklin Roosevelt



Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement. Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.

Comparaison des aménagements sur le tronçon 9

Critères de comparaison	Solution n°1		Solution n°2		Solution n°3 - RCHNS	
<i>Circulation de la liane 5</i>	Amélioration de la vitesse commerciale des bus dans le sens entrant vers Bordeaux grâce aux 190 m de couloirs bus créés	+	Pas d'amélioration des conditions de circulation des bus	-	Pas d'amélioration des conditions de circulation des bus	-
<i>Aménagements modes actifs</i>	Circulation sécurisée des cycles dans les 2 sens sur bande cyclable sur l'ensemble du tronçon +200m dans chaque sens soit 100% du tronçon	+	Circulation sécurisée des cycles dans les 2 sens sur bande cyclable sur l'ensemble du tronçon +200m dans chaque sens soit 100% du tronçon	+	Circulation sécurisée des cycles dans les 2 sens sur bande cyclable sur l'ensemble du tronçon +200m dans chaque sens soit 100% du tronçon	++
<i>Stationnement</i>	Impact stationnement de 15 places	--	Impact stationnement de 10 places	-	Impact stationnement de 32 places	--
<i>Impact foncier</i>	Impact sur la clôture du Jardin d'Ars Impact sur le muret devant le restaurant McDonald's	-	Pas d'impact foncier		Pas d'impact foncier	

6.11. Synthèse générale du projet

Le projet de requalification de la route de Toulouse et de création de la voie des Deux Esteys est une proposition ambitieuse qui permettra de remettre à niveau et moderniser cet axe métropolitain majeur, porte d'entrée vers Bordeaux depuis le sud de l'agglomération, en restituant aux usagers des espaces de circulation de qualité, sécurisés et optimisés.

En premier lieu, ce projet d'aménagement permettra de garantir une accessibilité piétonne et d'améliorer le cadre de vie riverain, aujourd'hui peu qualitatif et affecté par le fort trafic automobile sur cet axe et ses impacts. Il permettra également d'être en continuité urbaine avec les évolutions récentes des quartiers alentours tels que la ZAC Route de Toulouse, les Deux Esteys ou encore les projets Bahia et Robert Picqué à venir.

En fonction des scénarios qui seront retenus à l'issue de la concertation, le projet permettra d'améliorer significativement la circulation des cycles et des lignes de bus :

- De créer entre 75% et 90% de continuités cyclables supplémentaires par rapport à l'existant ;
- Des gains de temps des lignes de bus d'environ 3 min dans le sens sortant vers la rocade, et compris entre 4 min et 7 min dans le sens entrant vers Bordeaux.
- D'homogénéiser les distances inter-stations bus, ce qui participe à l'amélioration de la régularité des bus et favorise l'intermodalité, notamment à proximité des lieux d'intérêt et pôles générateurs de déplacements tels que le lycée Vaclav Havel, l'hôpital Robert Picqué ou encore la Barrière de Toulouse

De plus, ce projet prévoit la transformation de carrefours à feux en giratoires et rejoint ainsi les ambitions pratiques de Bordeaux Métropole en termes de réduction des carrefours à feux. Cette ambition déployée sur l'ensemble du territoire métropolitain a pour but de fluidifier le trafic. Ce projet s'inscrit donc dans un urbanisme moderne, en permettant de favoriser un certain intérêt pour l'usage de modes alternatifs à celui de la voiture et participant ainsi à préserver l'environnement.

Enfin, le volet paysager permettra de renforcer le caractère moderne de ces futurs aménagements puisqu'il souligne l'importance de la continuité urbaine (avec les quartiers alentours) et la continuité écologique (préservation de la trame verte existante), tout en améliorant le paysage, le confort et en apportant un support d'éducation à l'environnement et la biodiversité.

6.12. Coût du projet

Le coût du projet est présenté selon les axes concernés :

► Route de Toulouse

Le montant des travaux s'élève à 8,5M€ HT (hors frais d'acquisition foncière, hors frais de dévoiement réseaux et autres frais divers)

Ce montant de travaux prévoit la reprise de façade à façade de l'aménagement actuel, quelle que soit la variante retenue.

Dans le cadre de scénarios d'aménagement qui impliqueraient la suppression de places de parking, des emprises supplémentaires seraient recherchées pour se substituer à ces stationnements longitudinaux supprimés. A titre d'indication, la réalisation de 50 places de stationnement sur une emprise jouxtant la route de Toulouse s'élèverait à environ 2 à 2,5 M€ HT (foncier et aménagement de voirie).

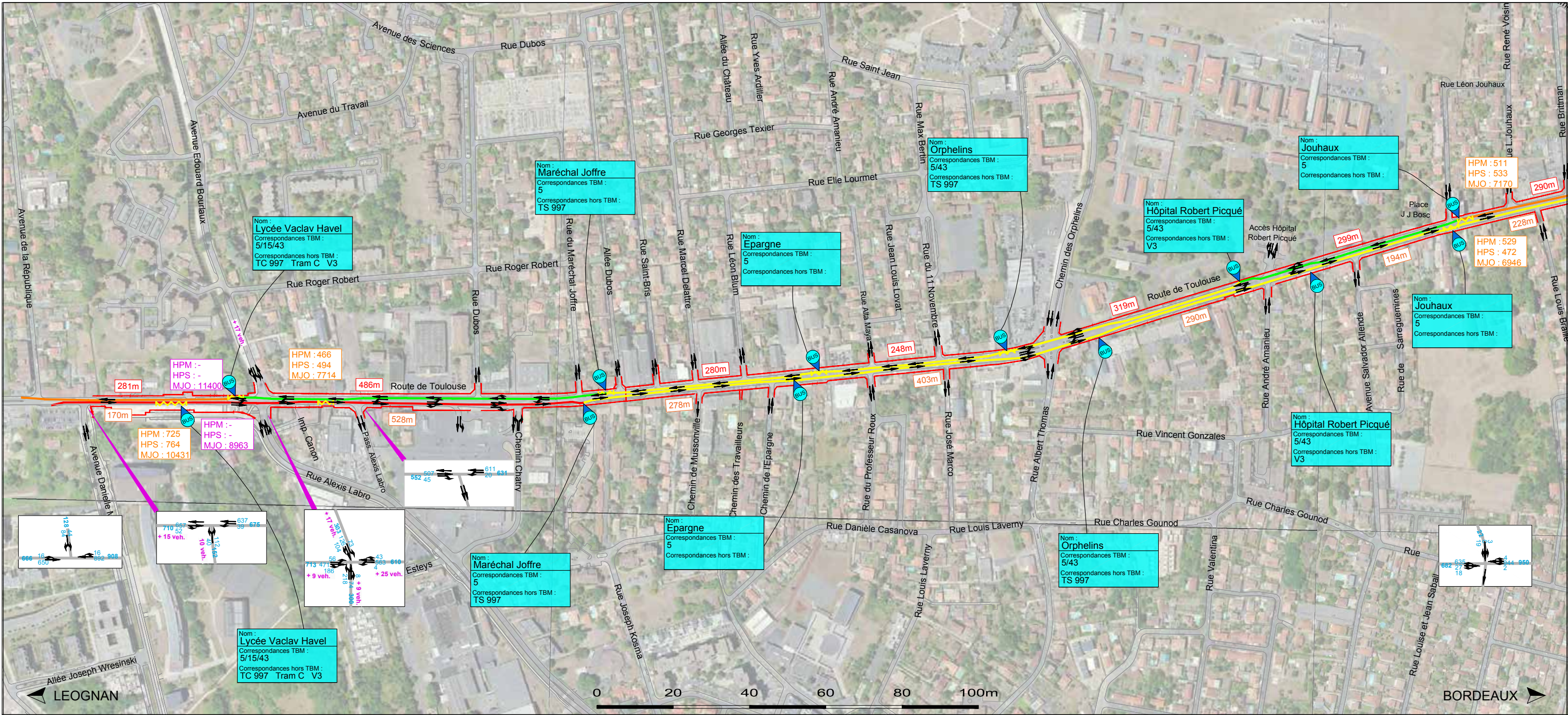
► Voie nouvelle des Deux Esteys

Le montant des travaux s'élève à 1,8M€ HT (hors frais d'acquisition foncière, hors frais de dévoiement réseaux et autres frais divers)

Partie III : Pièces Graphiques

Annexe 1 :

Planches de diagnostic



VITESSE COMMERCIALE (Vmin)

- Vitesse <12km/h
- 12km/h < Vitesse < 16km/h
- 16km/h < Vitesse < 20km/h
- Vitesse > 20 km/h
- Sens de circulation

COMPTAGE

HPM : 393 Flux indiqués en Heure de Pointe du Matin (HPM)
 HPS : 320 Flux indiqués en Heure de Pointe du Soir (HPS)
 MJO : 4418 Flux indiqués en Trafic Moyen Jours Ouvrables (TMJO) Source OpenData

HPM : - Flux indiqués en Heure de Pointe du Matin (HPM)
 HPS : - Flux indiqués en Heure de Pointe du Soir (HPS)
 MJO : 11400 Flux indiqués en Trafic Moyen Jours Ouvrables (TMJO) Source Enquêtes de circulation Juin 2015

PL: xx Flux poids lourds indiqués en Trafic Moyen Jours Ouvrables (TMJO)
 000 Trafic directionnels Heure de pointe (UVP)

Date du comptage : du 16/06/2015

INTERDISTANCE

282m De Bordeaux vers Léognan
282m De Léognan vers Bordeaux

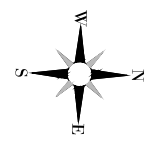
TYPLOGIE DES ARRETS DE BUS

arrêts de bus

Descriptif arrêt Bus

Nom : **Victoire (A.Briand)**
 Correspondances TBM : 5/11/15/16/45
 Correspondances hors TBM : TG 7001/702/710

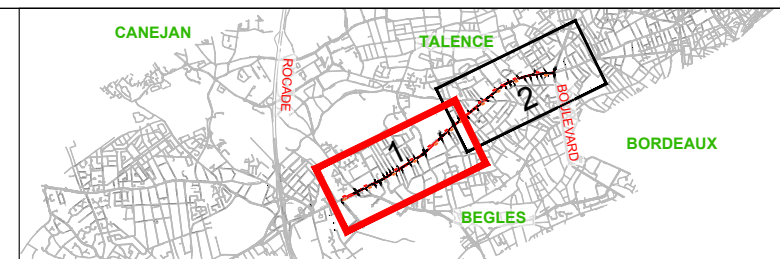
Marquage au sol



**AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE
 EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES**

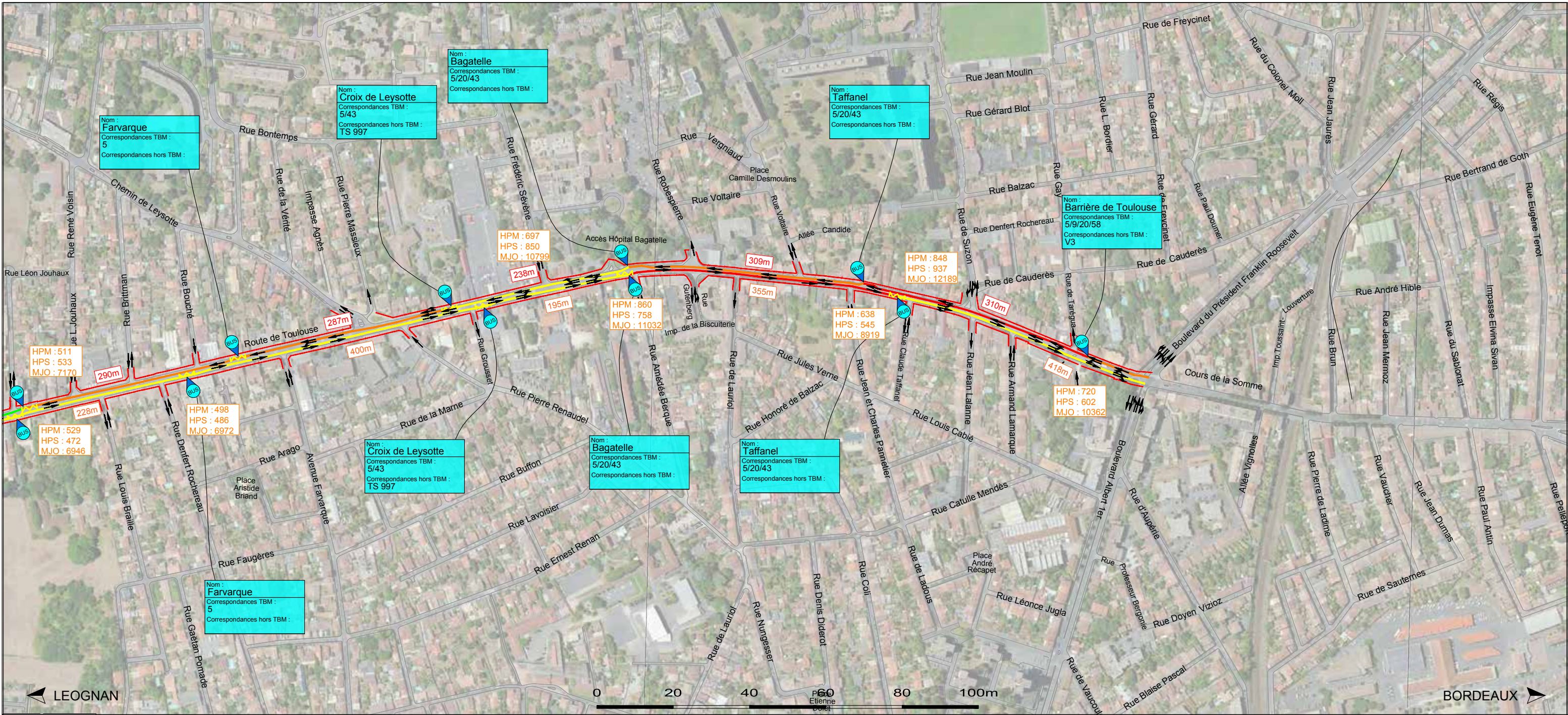
**DIAGNOSTIC URBAIN
 DONNEES NUMERIQUES**

PLANCHE 1 / 2



Echelle : 1/5000

Format : A3



VITESSE COMMERCIALE (Vmin)

- Vitesse <12km/h
- 12km/h < Vitesse < 16km/h
- 16km/h < Vitesse < 20km/h
- Vitesse > 20 km/h
- Sens de circulation

COMPTAGE

HPM : 393 Flux indiqués en Heure de Pointe du Matin (HPM)
 HPS : 320 Flux indiqués en Heure de Pointe du Soir (HPS)
 MJO : 4416 Flux indiqués en Trafic Moyen Jours Ouvrables (TMJO)

Source OpenData

HPM : - Flux indiqués en Heure de Pointe du Matin (HPM)
 HPS : - Flux indiqués en Heure de Pointe du Soir (HPS)
 MJO : 11400 Flux indiqués en Trafic Moyen Jours Ouvrables (TMJO)

Source Enquêtes de circulation
 Juin 2015

PL: xx Flux poids lourds indiqués en Trafic Moyen Jours Ouvrables (TMJO)
 000 Trafic directionnels Heure de pointe (UVP)

Date du comptage : du 16/06/2015

INTERDISTANCE

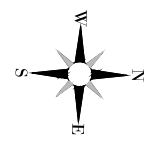
282m De Bordeaux vers Léognan
282m De Léognan vers Bordeaux

TYPLOGIE DES ARRETS DE BUS

arrêts de bus

Descriptif arrêt Bus

Nom : **Victoire (A.Briand)**
 Correspondances TBM : 5/11/15/16/45
 Correspondances hors TBM : TG 7001/702/710

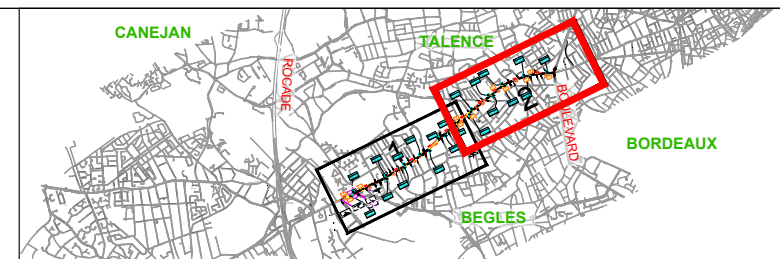


Marquage au sol



**AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE
 EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES**

**DIAGNOSTIC URBAIN
 DONNEES NUMERIQUES**



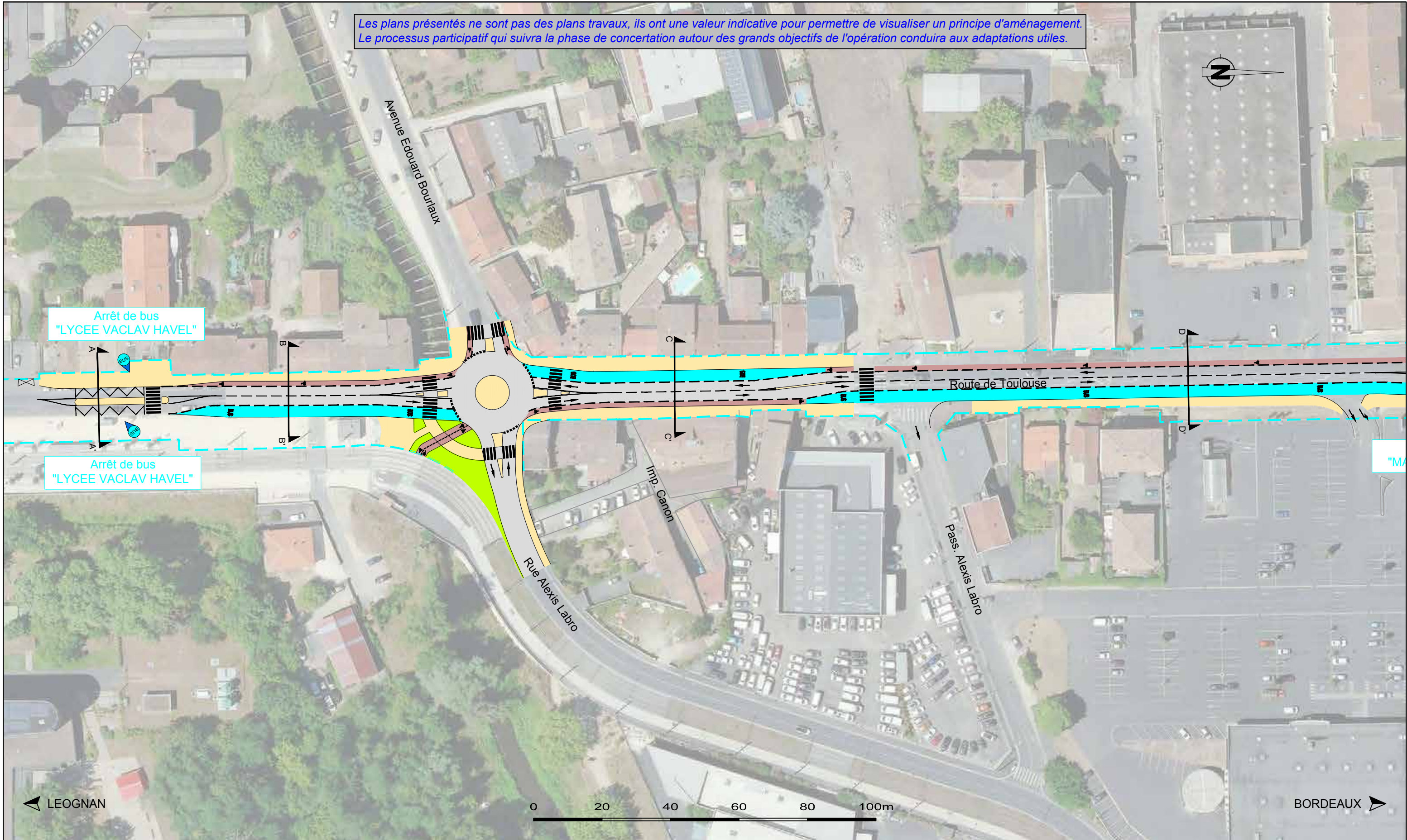
Echelle : 1/5000

Format : A3

Annexe 2.1 :

Vue en plan de la proposition d'aménagement de la route de Toulouse et d'alternatives ponctuelles d'aménagement

Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.



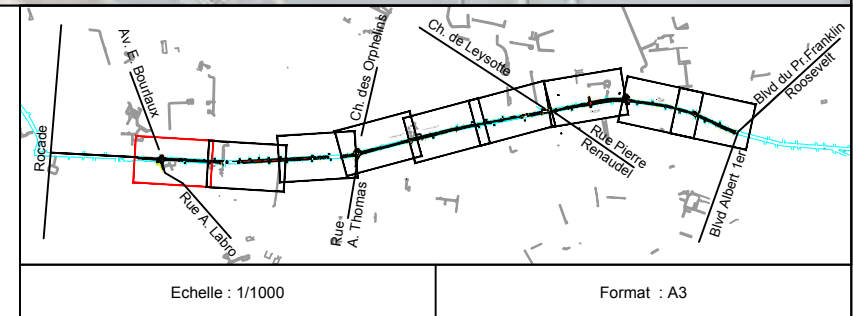
AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE
EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT

PLANCHE 1 / 9

LEGENDE

- Chaussée
- Couloir bus ouvert aux vélos
- Stationnement
- Bande cyclable
- Trottoir
- Espace vert
- Arrêt de bus
- Profils en travers

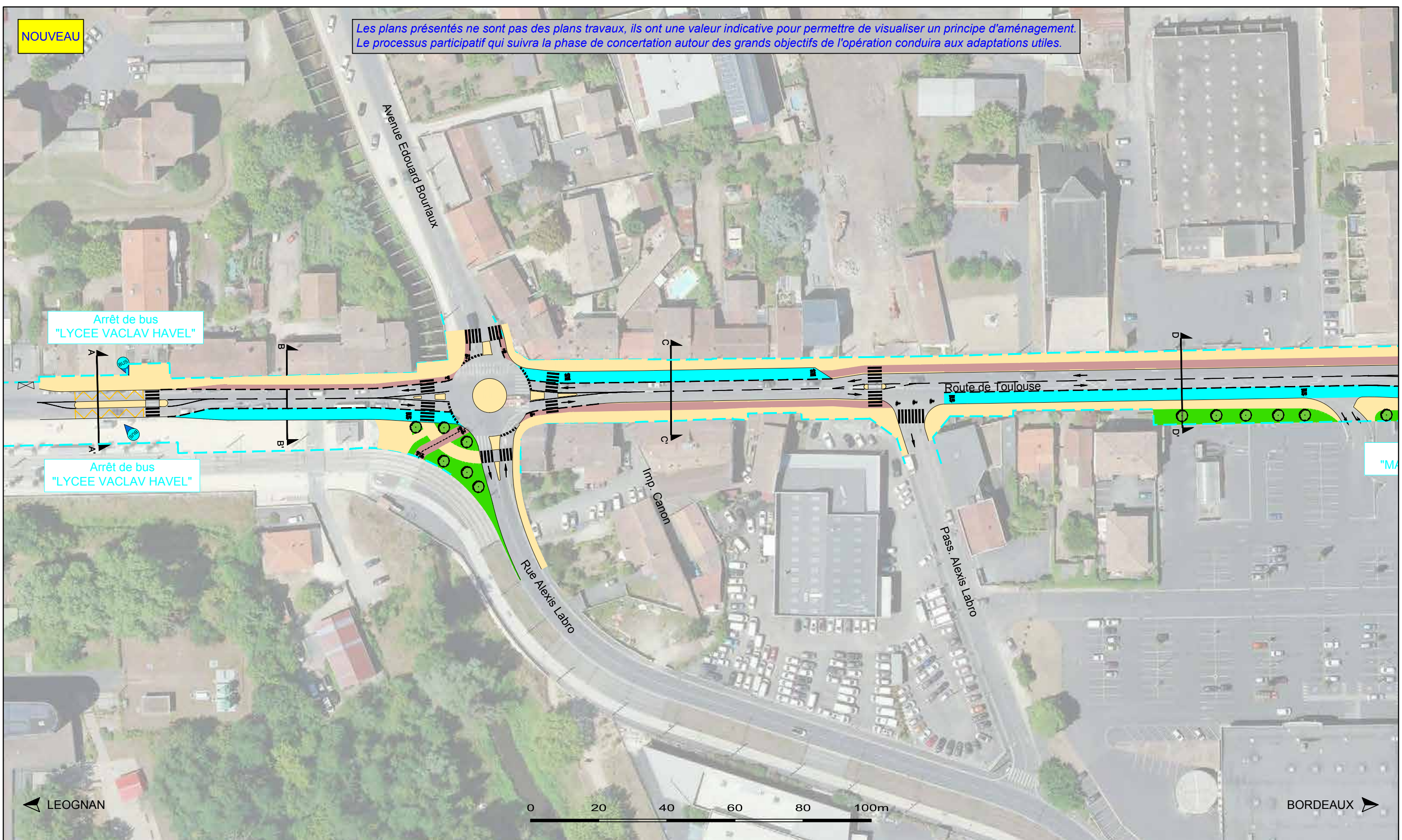


Echelle : 1/1000

Format : A3

NOUVEAU

Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement. Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.



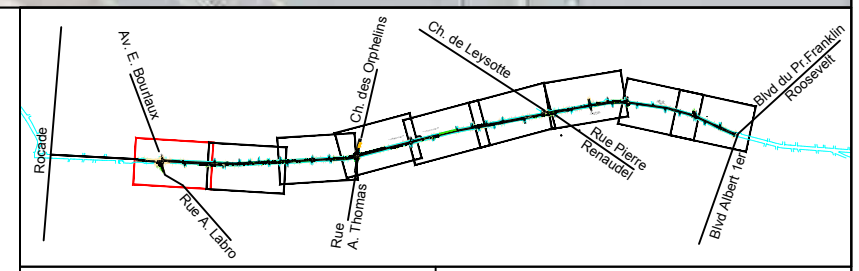
AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE
 EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT
 RESEAU CYCLABLE A HAUT NIVEAU DE SERVICE

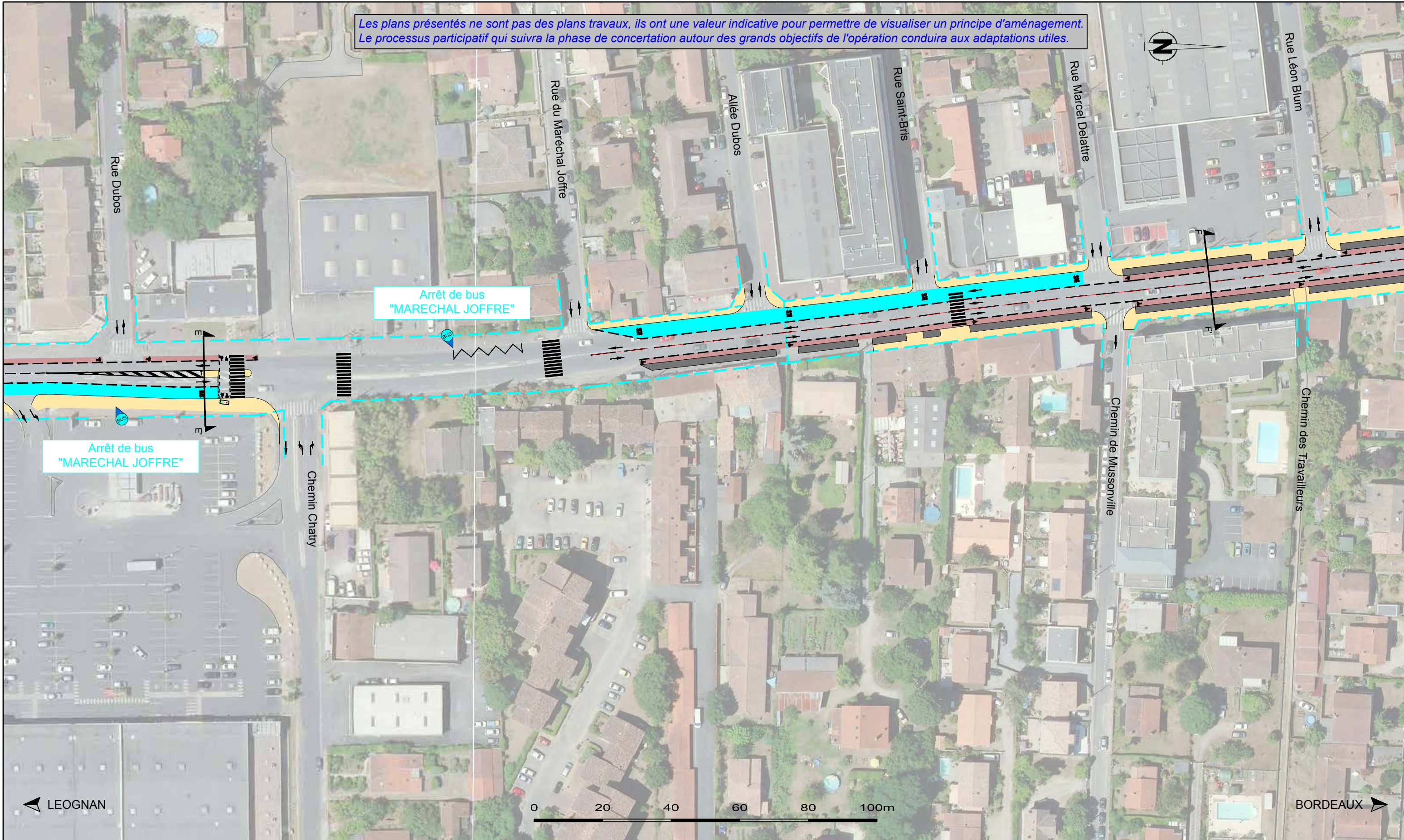
PLANCHE 1 / 9

LEGENDE

- Chaussée
- Couloir bus ouvert aux vélos
- Stationnement
- Bande cyclable
- Trottoir
- Espace vert
- Arrêt de bus
- Profils en travers

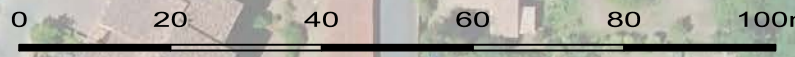


Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.



LEOGNAN

BORDEAUX



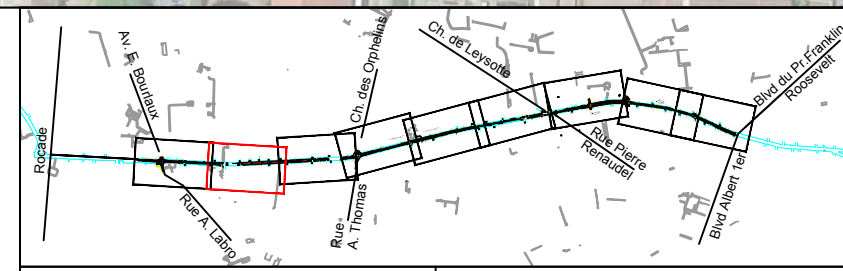
AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE
EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT

PLANCHE 2 / 9

LEGENDE

- Chaussée
- Couloir bus ouvert aux vélos
- Stationnement
- Bande cyclable
- Trottoir
- Espace vert
- Arrêt de bus
- Profils en travers

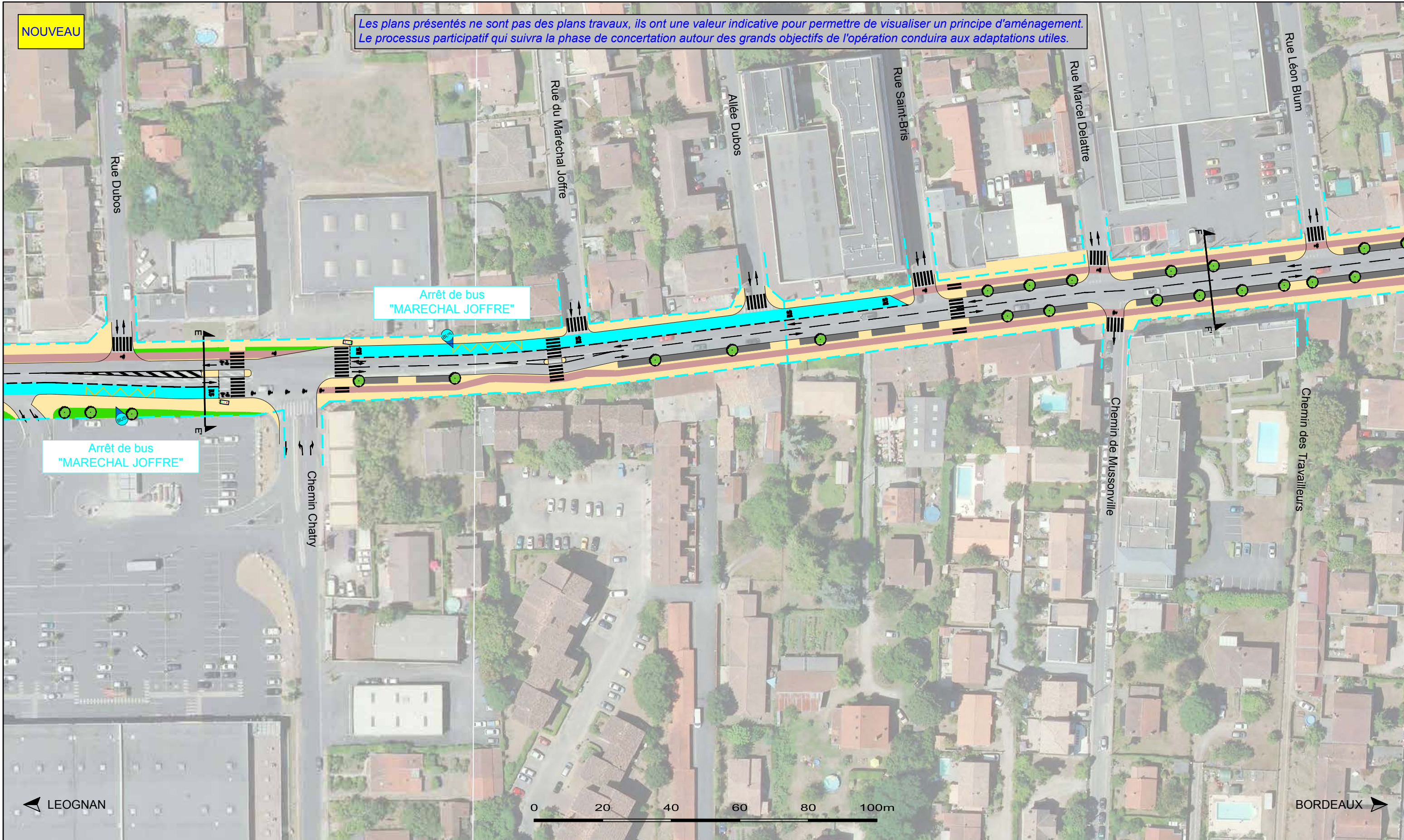


Echelle : 1/1000

Format : A3

NOUVEAU

Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.



LEOGNAN



BORDEAUX



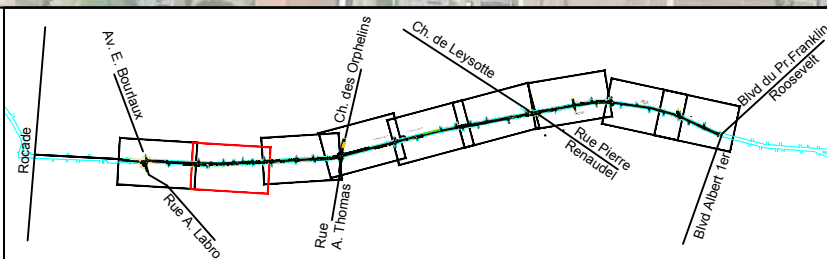
AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE
 EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT
 RESEAU CYCLABLE A HAUT NIVEAU DE SERVICE

PLANCHE 2 / 9

LEGENDE

- Chaussée
- Couloir bus ouvert aux vélos
- Stationnement
- Bande cyclable
- Trottoir
- Espace vert
- Arrêt de bus
- Profils en travers



Echelle : 1/1000

Format : A3

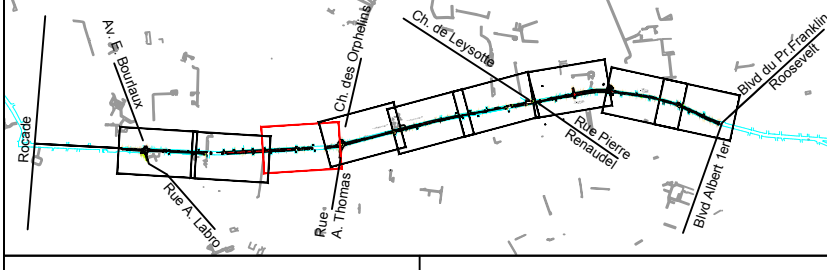
Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.



AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE
EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT
PLANCHE 3 / 9

- LEGENDE**
- Chaussée
 - Couloir bus ouvert aux vélos
 - Stationnement
 - Bande cyclable
 - Trottoir
 - Espace vert
 - Arrêt de bus
 - Profils en travers

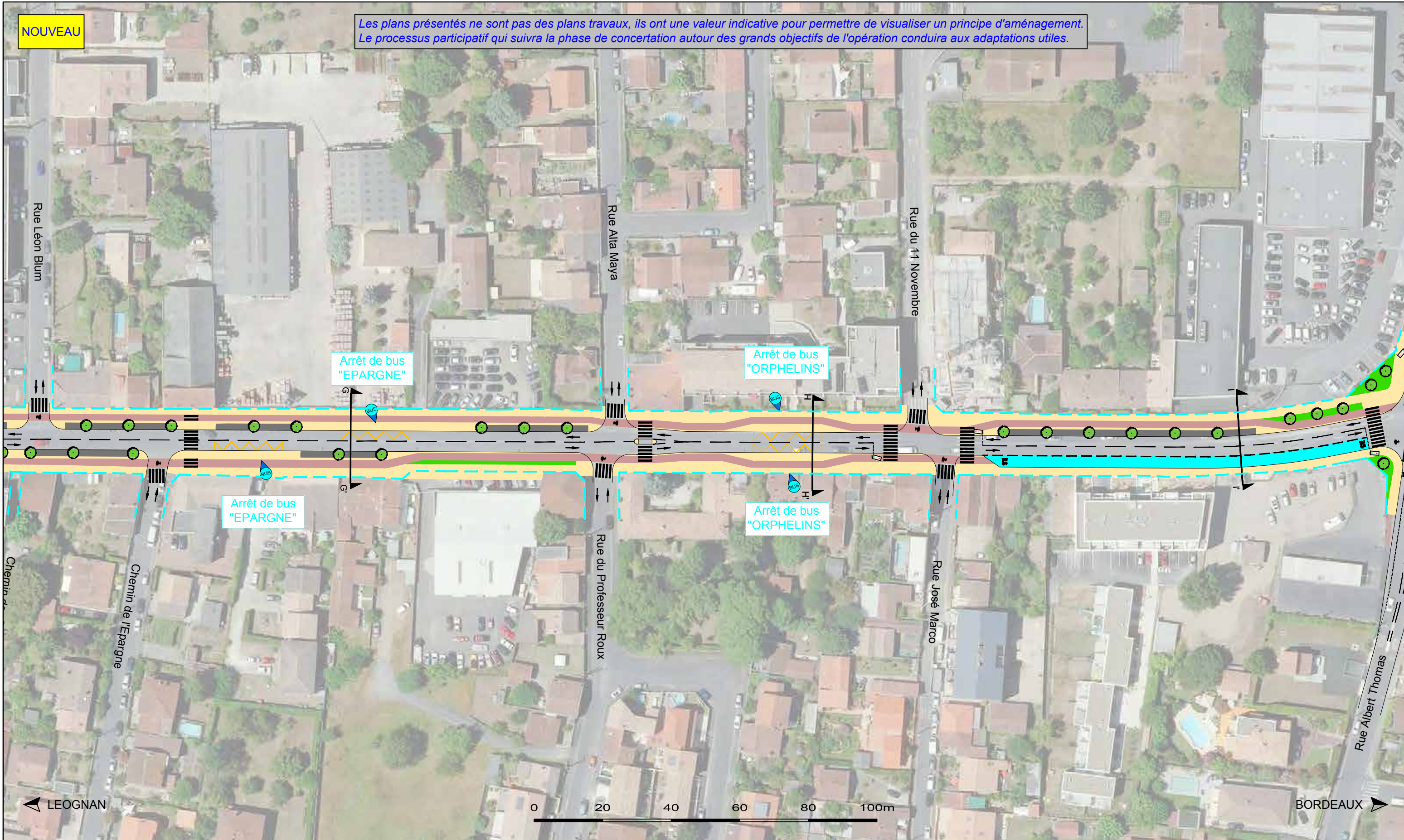


Echelle : 1/1000

Format : A3

NOUVEAU

Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.



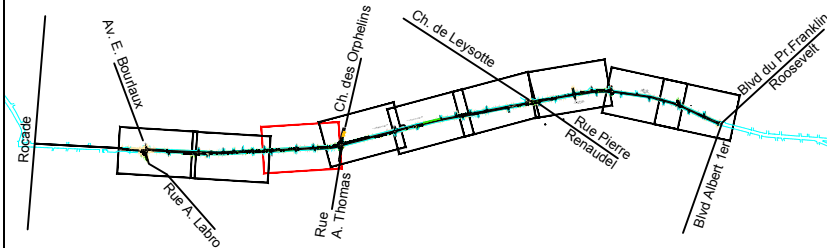
AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE
 EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT
 RESEAU CYCLABLE A HAUT NIVEAU DE SERVICE

PLANCHE 3 / 9

LEGENDE

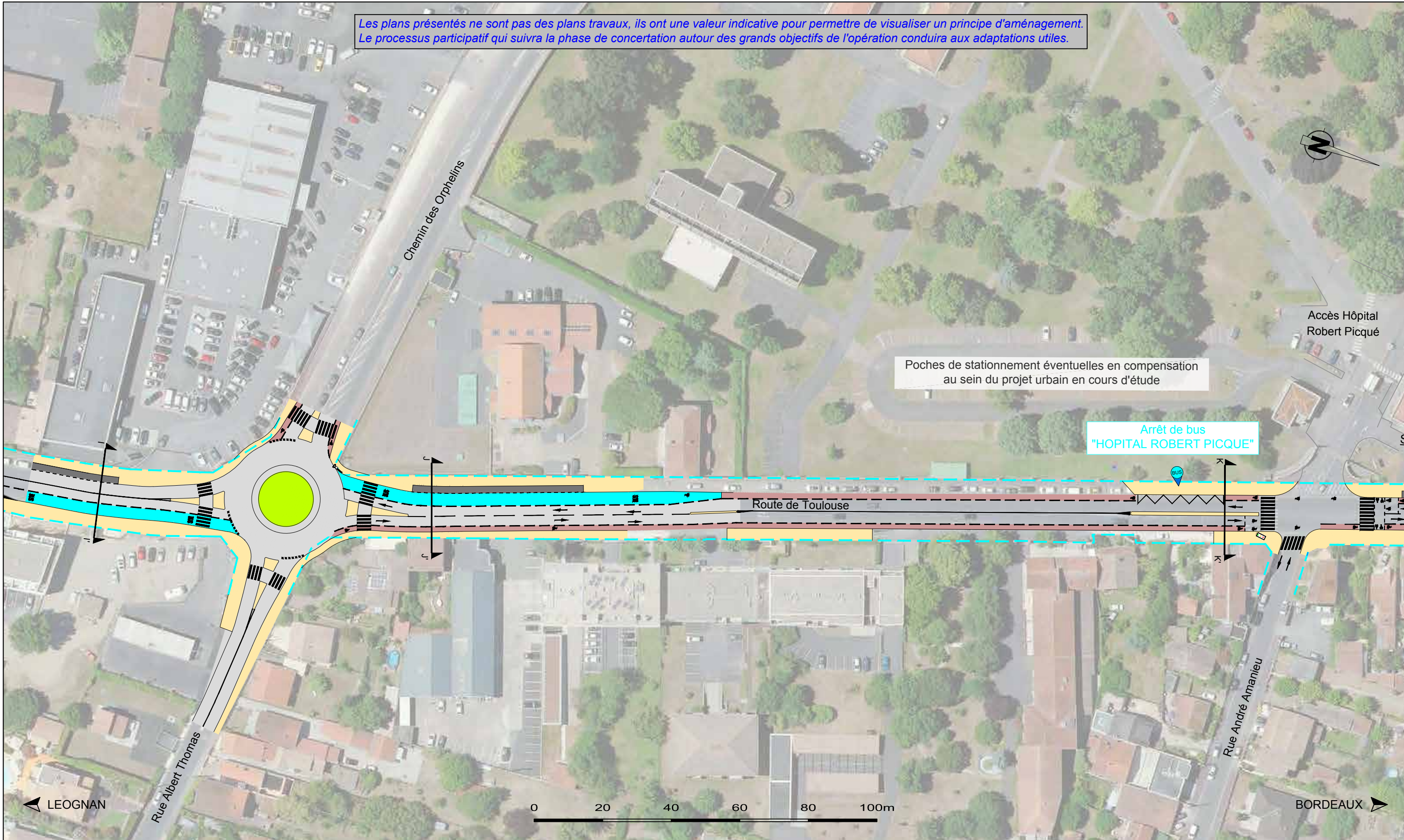
- Chaussée
- Couloir bus ouvert aux vélos
- Stationnement
- Bande cyclable
- Trottoir
- Espace vert
- Arrêt de bus
- Profils en travers



Echelle : 1/1000

Format : A3

Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.



Poches de stationnement éventuelles en compensation au sein du projet urbain en cours d'étude

Arrêt de bus "HOPITAL ROBERT PICQUE"

LEOGNAN 0 20 40 60 80 100m BORDEAUX

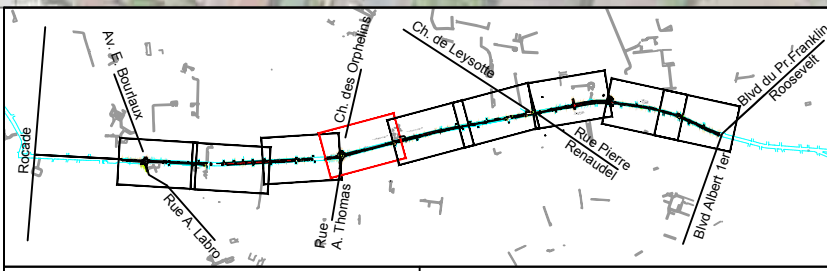


AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE
EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT
PLANCHE 4 / 9

LEGENDE

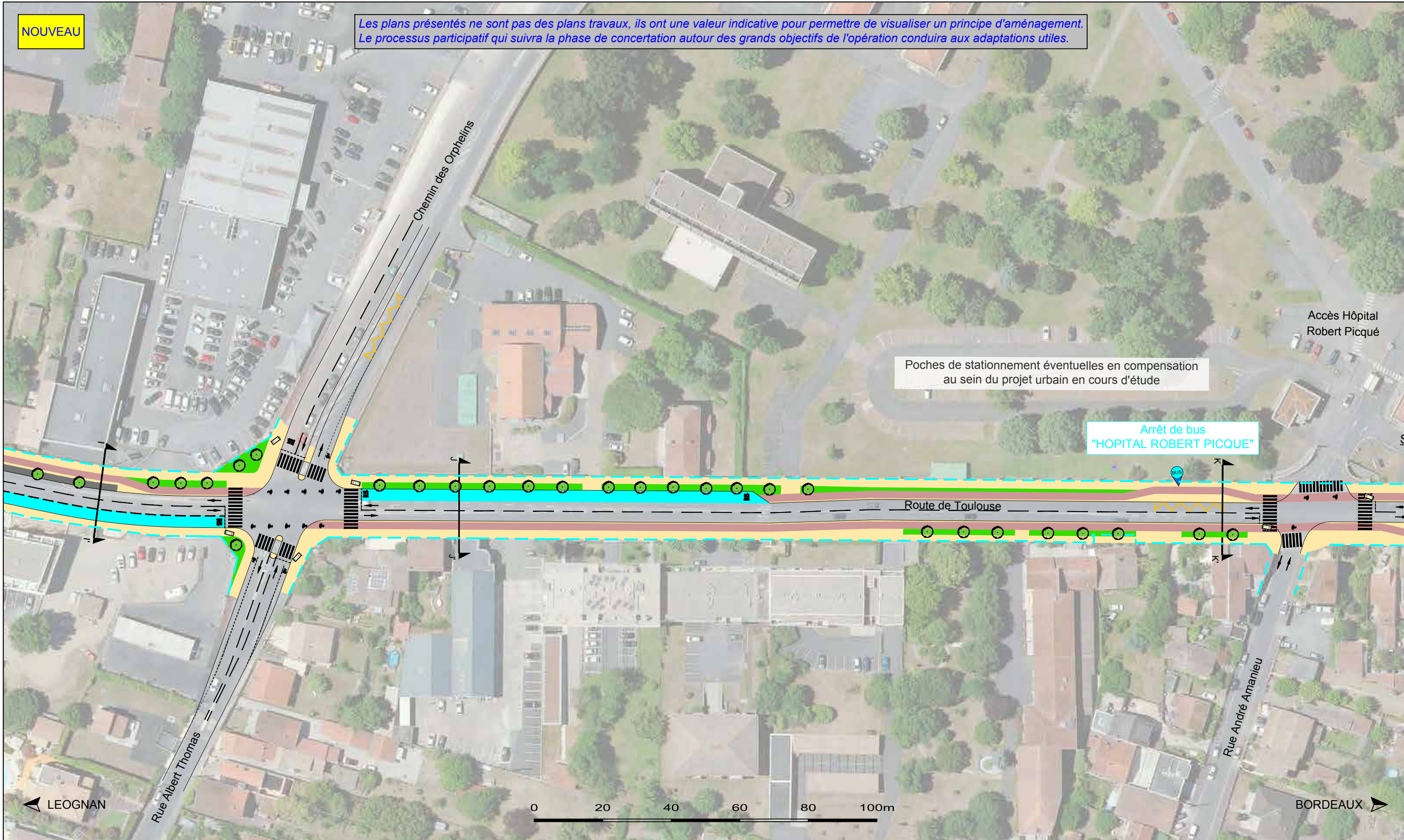
Chaussée	Trottoir
Couloir bus ouvert aux vélos	Espace vert
Stationnement	Arrêt de bus
Bande cyclable	Profils en travers



Echelle : 1/1000 Format : A3

NOUVEAU

Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement. Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.



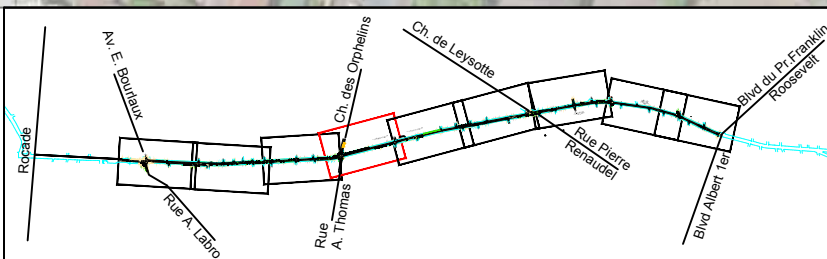
AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE
 EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT
 RESEAU CYCLABLE A HAUT NIVEAU DE SERVICE

PLANCHE 4 / 9

LEGENDE

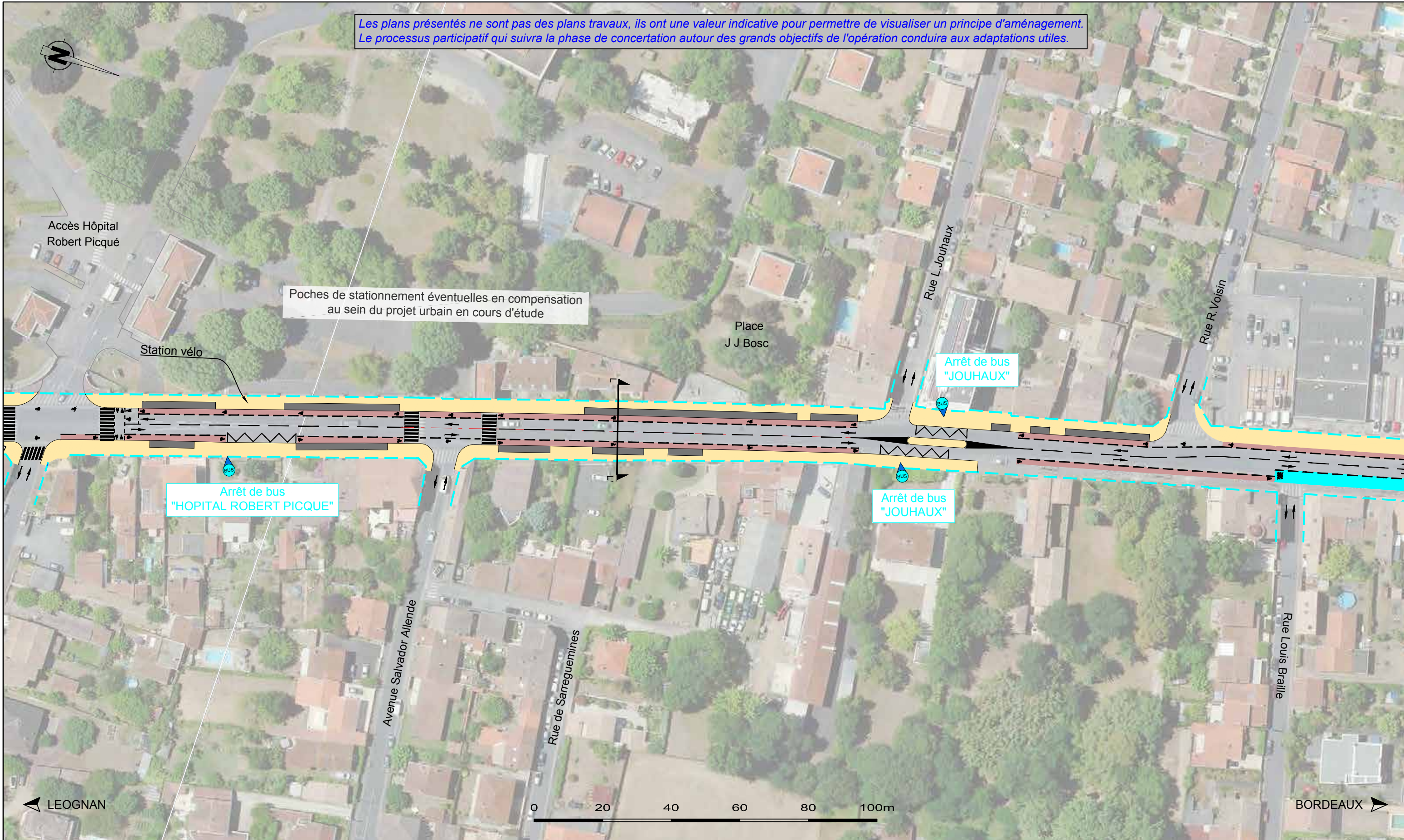
- Chaussée
- Couloir bus ouvert aux vélos
- Stationnement
- Bande cyclable
- Trottoir
- Espace vert
- Arrêt de bus
- Profils en travers



Echelle : 1/1000

Format : A3

Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.

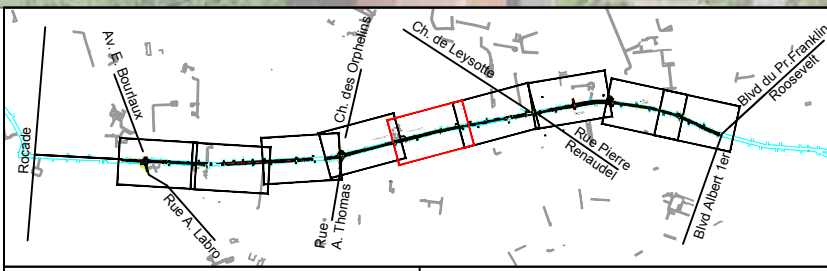


AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE
EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT

PLANCHE 5 / 9

- LEGENDE**
- Chaussée
 - Couloir bus ouvert aux vélos
 - Stationnement
 - Bande cyclable
 - Trottoir
 - Espace vert
 - Arrêt de bus
 - Profils en travers

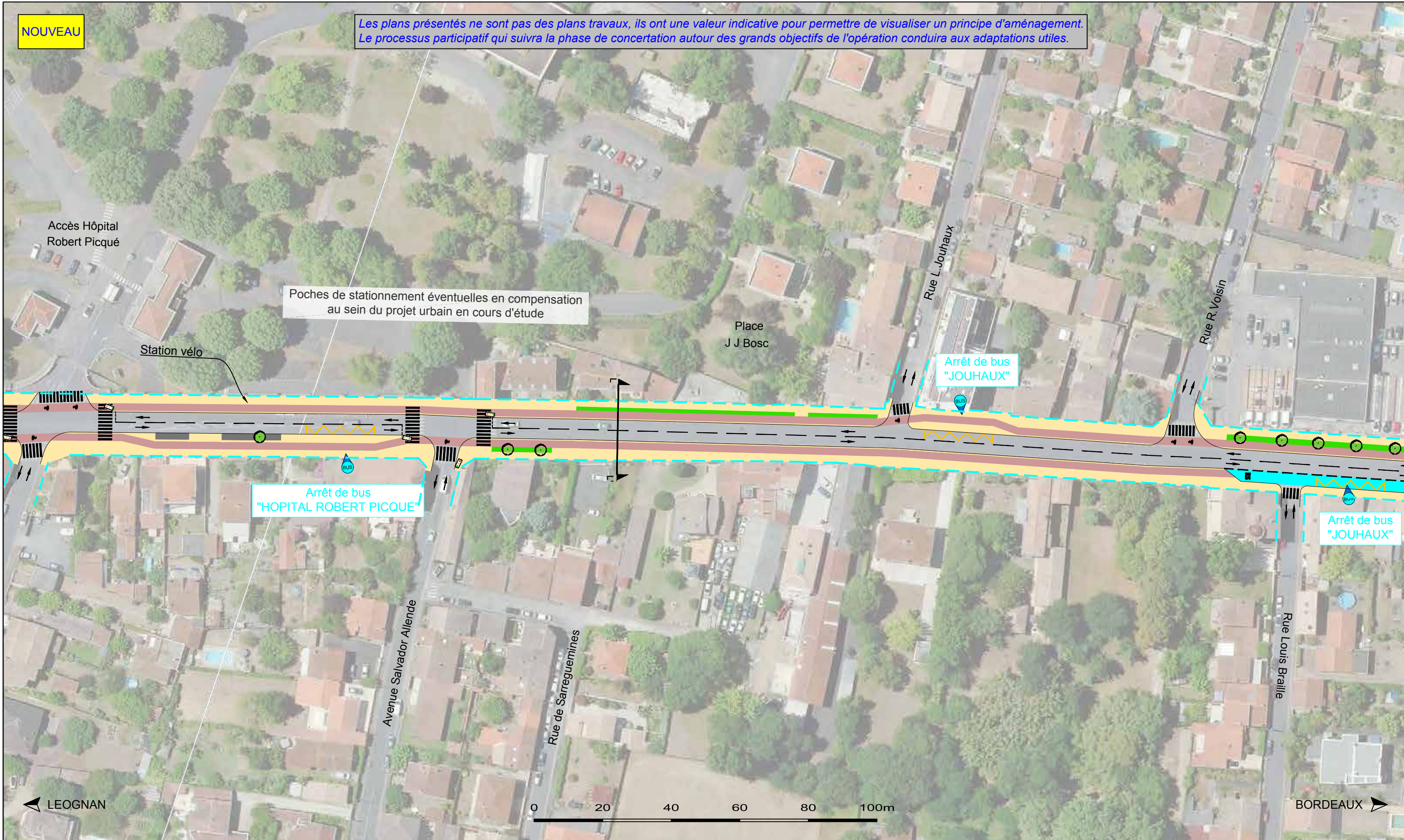


Echelle : 1/1000

Format : A3

NOUVEAU

Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement. Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.

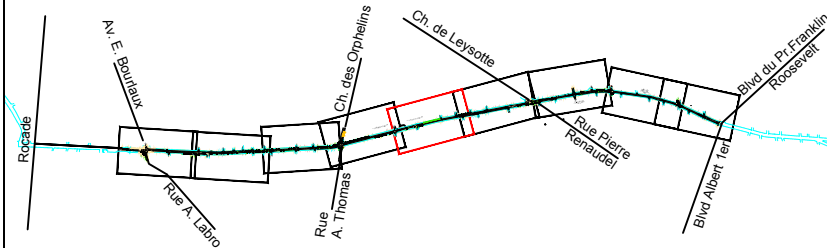


AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE
 EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT
 RESEAU CYCLABLE A HAUT NIVEAU DE SERVICE

LEGENDE

- Chaussée
- Coulloir bus ouvert aux vélos
- Stationnement
- Bande cyclable
- Trottoir
- Espace vert
- Arrêt de bus
- Profils en travers



Echelle : 1/1000

Format : A3

Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.



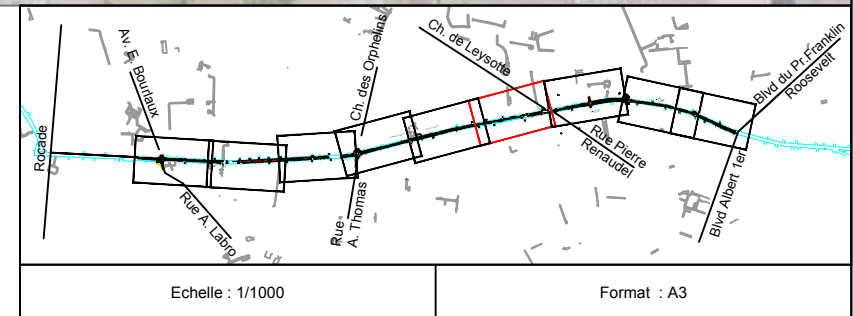
AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE
EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT

PLANCHE 6 / 9

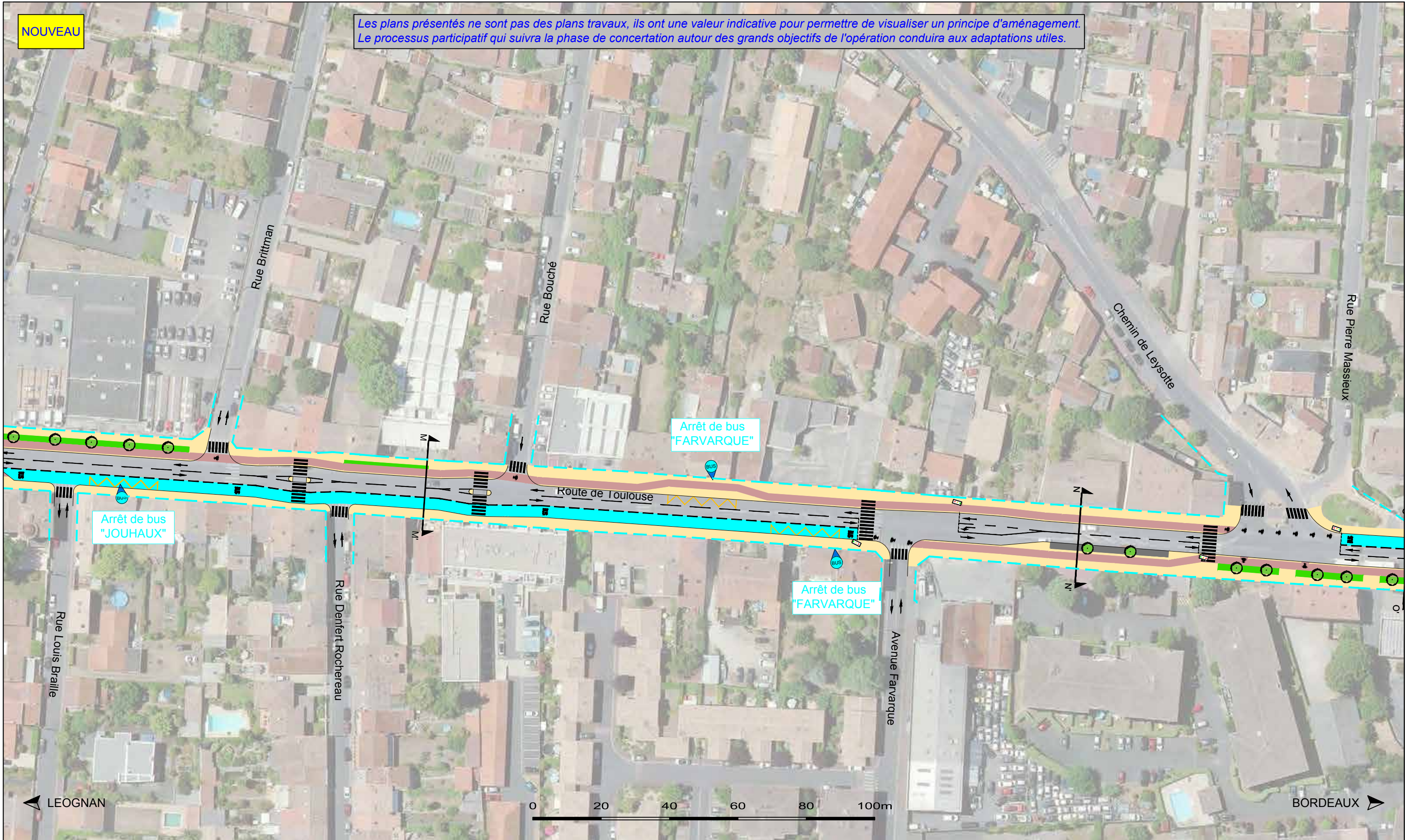
LEGENDE

- Chaussée
- Couloir bus ouvert aux vélos
- Stationnement
- Bande cyclable
- Trottoir
- Espace vert
- Arrêt de bus
- Profils en travers



NOUVEAU

Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement. Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.

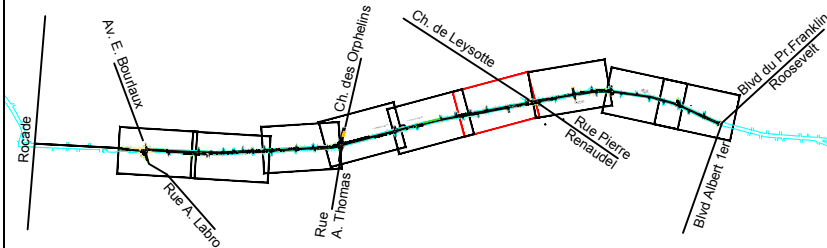


AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE
 EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT
 RESEAU CYCLABLE A HAUT NIVEAU DE SERVICE

LEGENDE

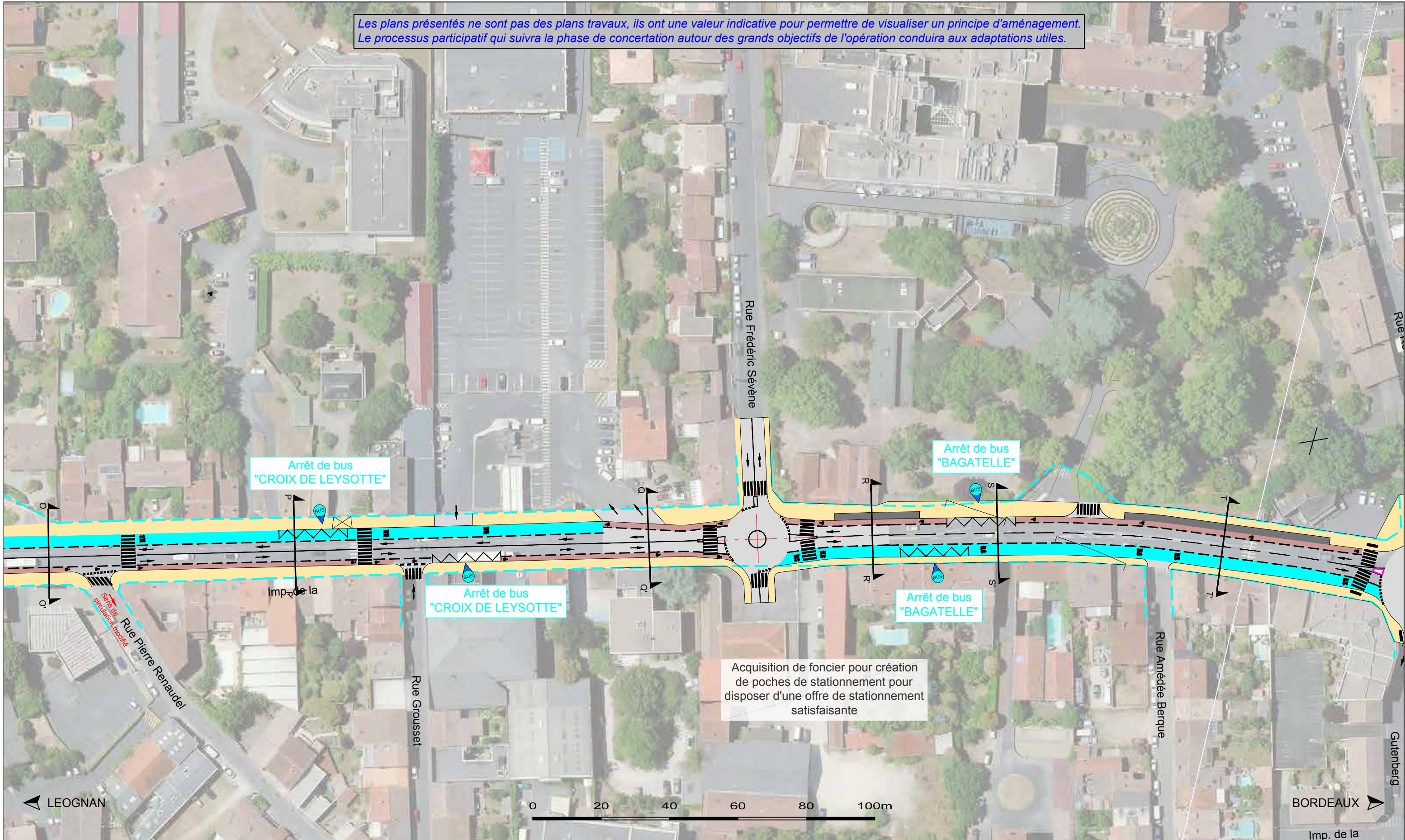
- Chaussée
- Coulloir bus ouvert aux vélos
- Stationnement
- Bande cyclable
- Trottoir
- Espace vert
- Arrêt de bus
- Profils en travers



Echelle : 1/1000

Format : A3

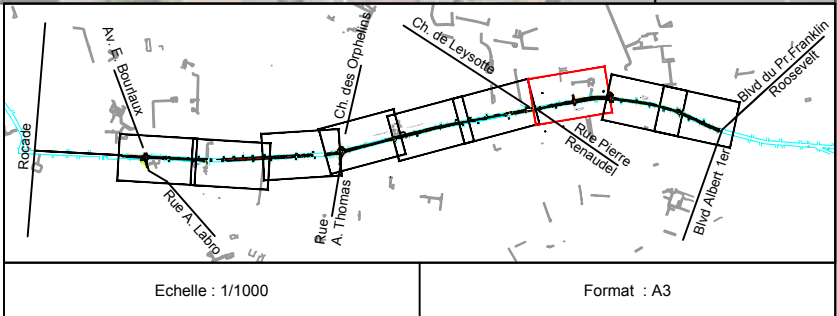
Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.



AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE
EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

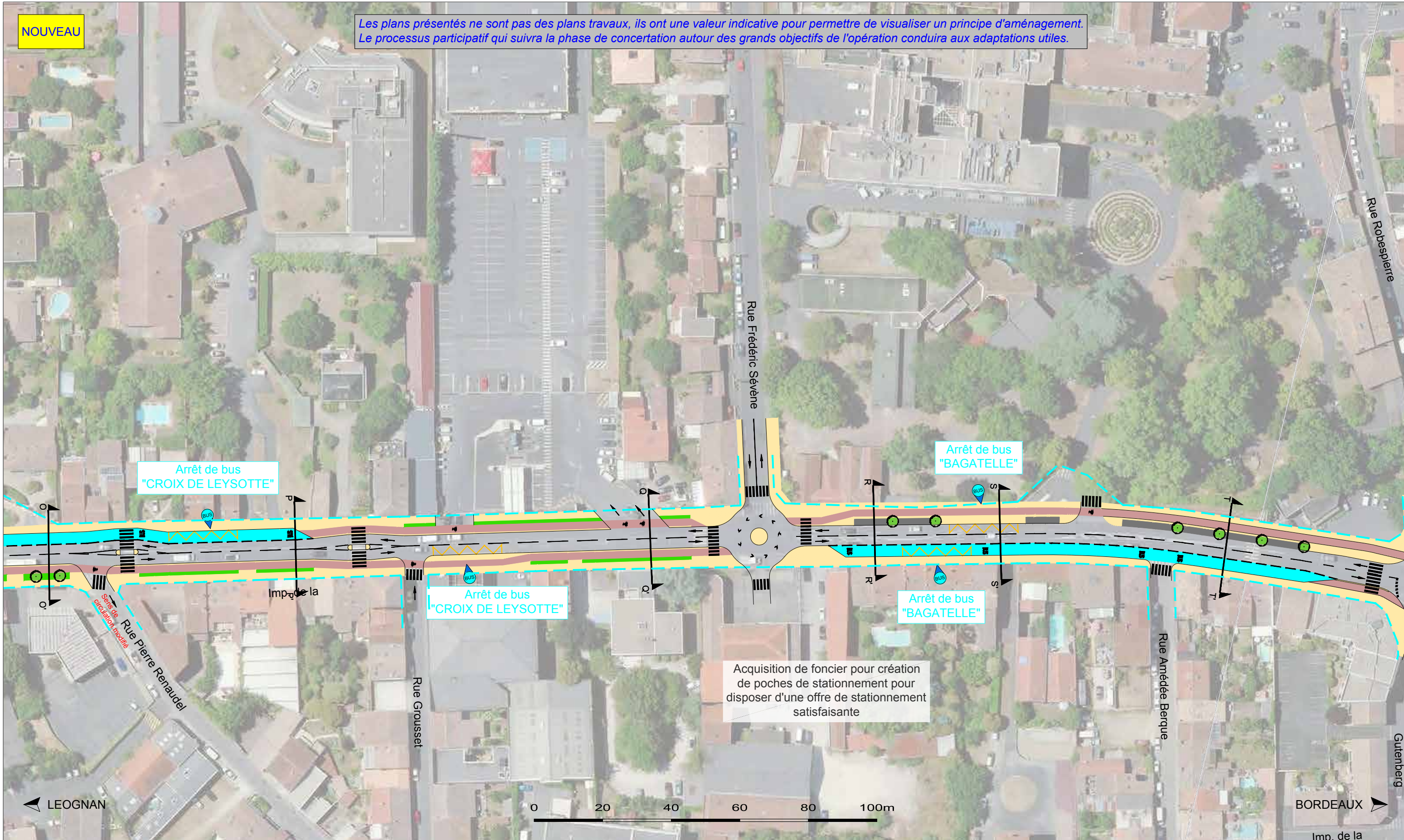
PROPOSITION D'AMENAGEMENT
PLANCHE 7 / 9

- LEGENDE**
- Chaussée
 - Couloir bus ouvert aux vélos
 - Stationnement
 - Bande cyclable
 - Trottoir
 - Espace vert
 - Arrêt de bus
 - Profils en travers



NOUVEAU

Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement. Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.

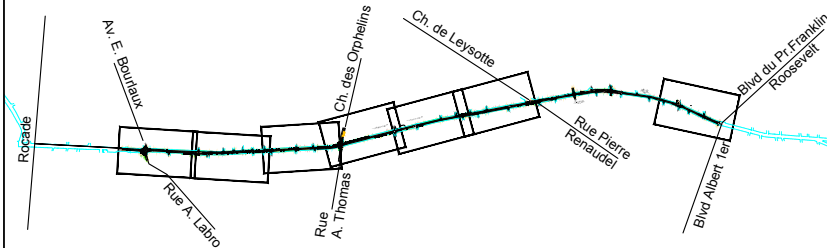


AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE
 EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT
 RESEAU CYCLABLE A HAUT NIVEAU DE SERVICE

LEGENDE

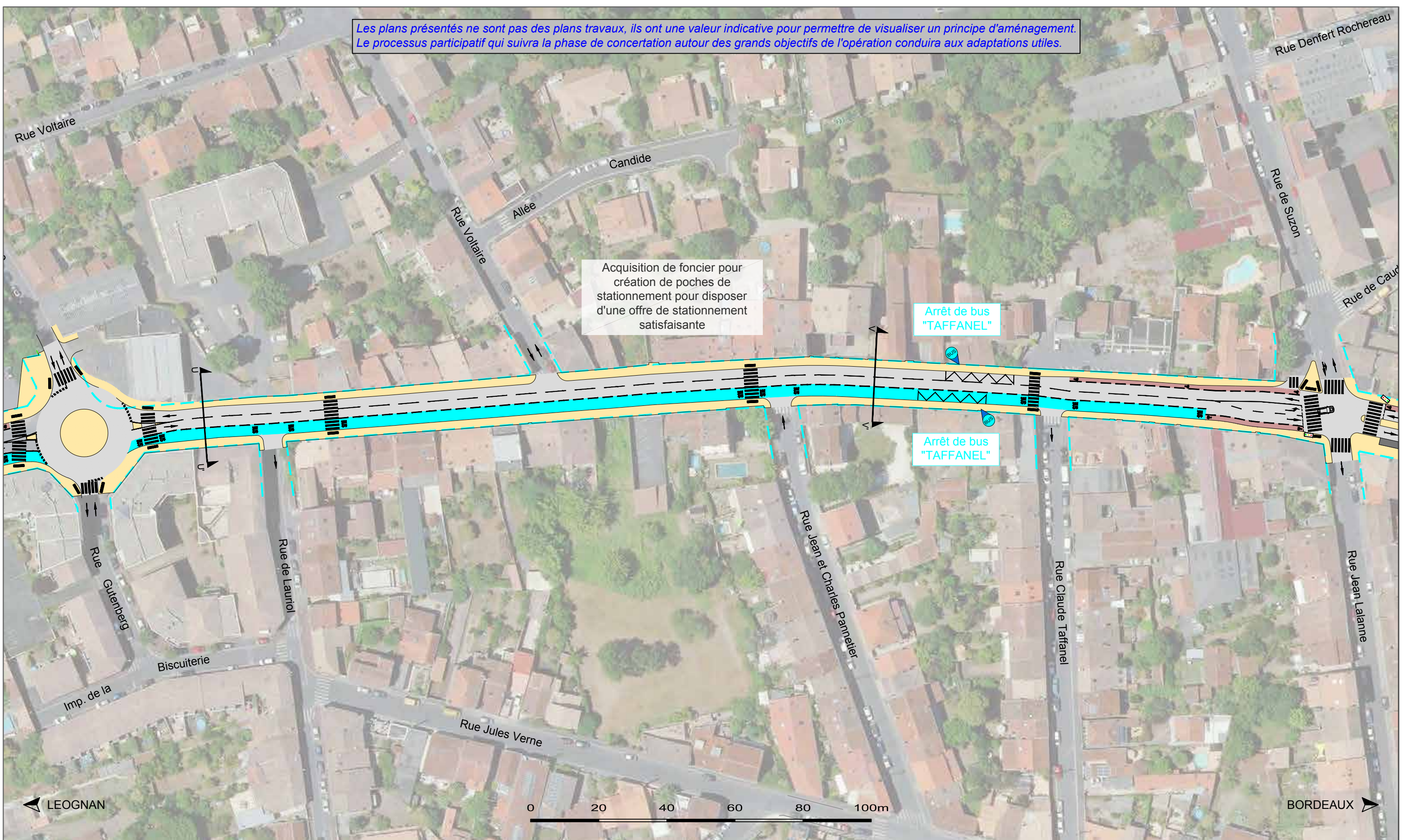
Chaussée	Trottoir
Couloir bus ouvert aux vélos	Espace vert
Stationnement	Arrêt de bus
Bande cyclable	Profils en travers



Echelle : 1/1000

Format : A3

Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.



Acquisition de foncier pour création de poches de stationnement pour disposer d'une offre de stationnement satisfaisante

Arrêt de bus "TAFFANEL"

Arrêt de bus "TAFFANEL"

LEOGNAN ← 0 20 40 60 80 100m → BORDEAUX

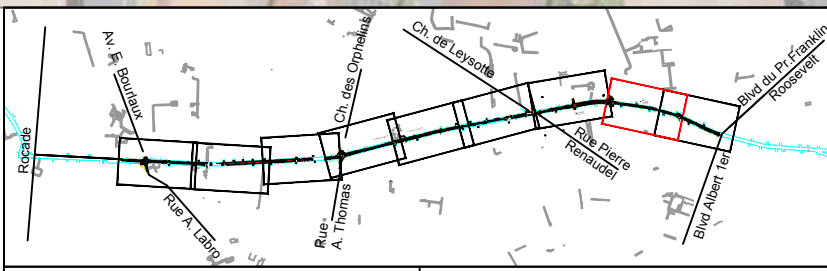


AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE
EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT : SOLUTION N°1

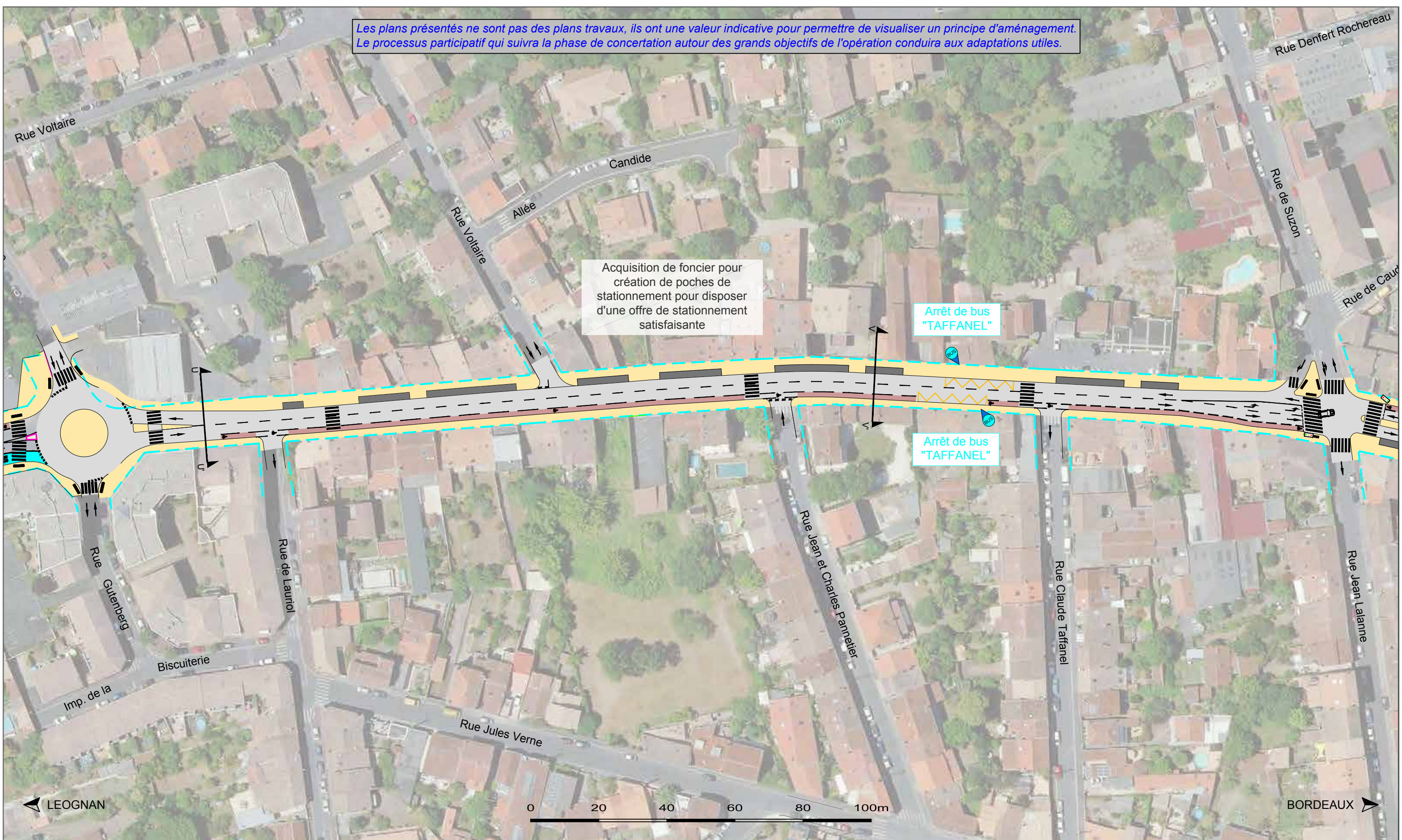
PLANCHE 8 / 9

- LEGENDE**
- Chaussée
 - Couloir bus ouvert aux vélos
 - Stationnement
 - Bande cyclable
 - Trottoir
 - Espace vert
 - Arrêt de bus
 - Profils en travers



Echelle : 1/1000 Format : A3

Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.



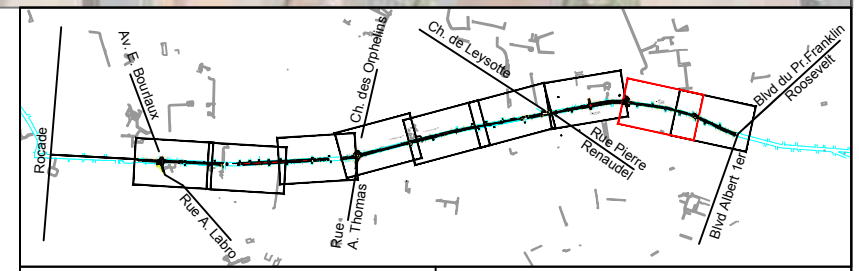
AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE
EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT : SOLUTION N°2

PLANCHE 8 / 9

LEGENDE

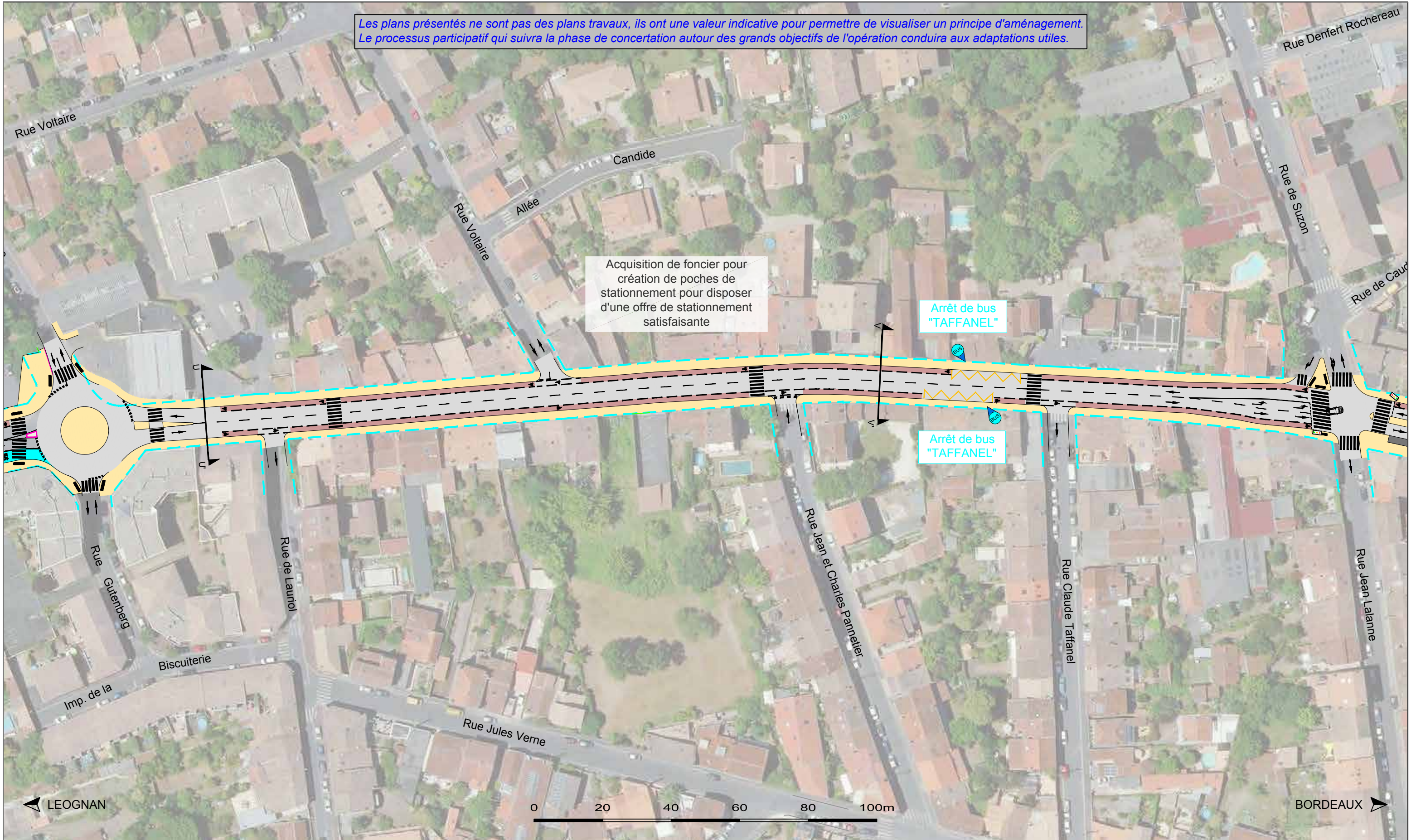
- Chaussée
- Trottoir
- Coulloir bus ouvert aux vélos
- Espace vert
- Stationnement
- Bande cyclable
- Arrêt de bus
- Profils en travers



Echelle : 1/1000

Format : A3

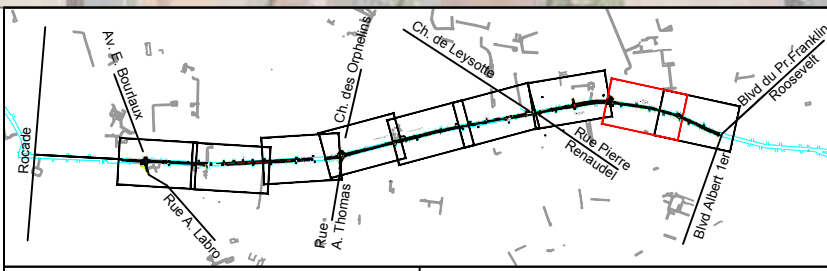
Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.



AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE
EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT : SOLUTION N°3

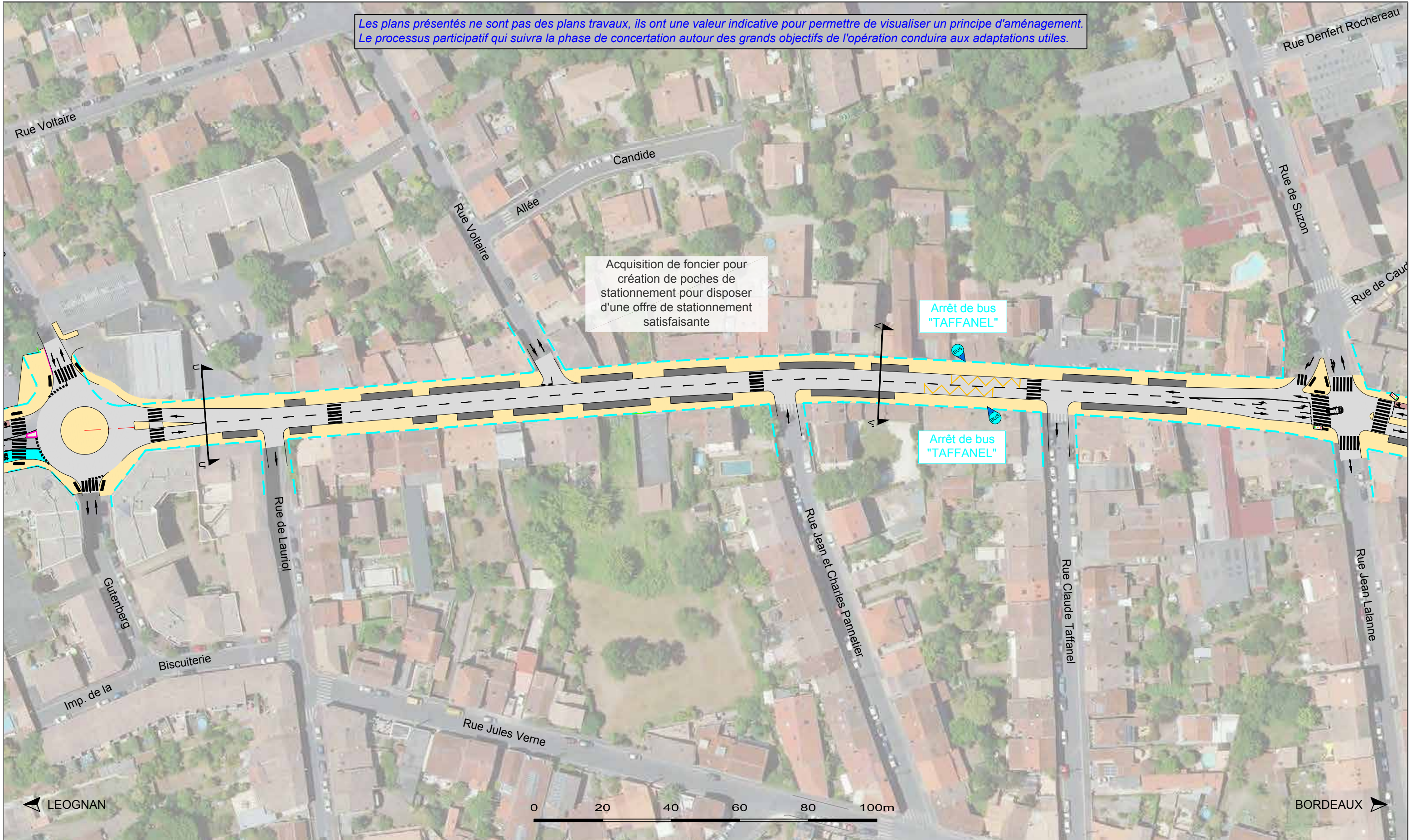
- LEGENDE**
- Chaussée
 - Couloir bus ouvert aux vélos
 - Stationnement
 - Bande cyclable
 - Trottoir
 - Espace vert
 - Arrêt de bus
 - Profils en travers



Echelle : 1/1000

Format : A3

Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.



Acquisition de foncier pour création de poches de stationnement pour disposer d'une offre de stationnement satisfaisante

Arrêt de bus "TAFFANEL"

Arrêt de bus "TAFFANEL"

LEOGNAN ← 0 20 40 60 80 100m → BORDEAUX

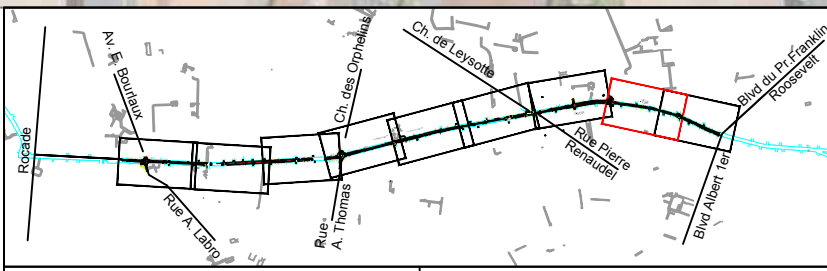


AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE
EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT : SOLUTION N°4

LEGENDE

Chaussée	Trottoir
Couloir bus ouvert aux vélos	Espace vert
Stationnement	Arrêt de bus
Bande cyclable	Profils en travers

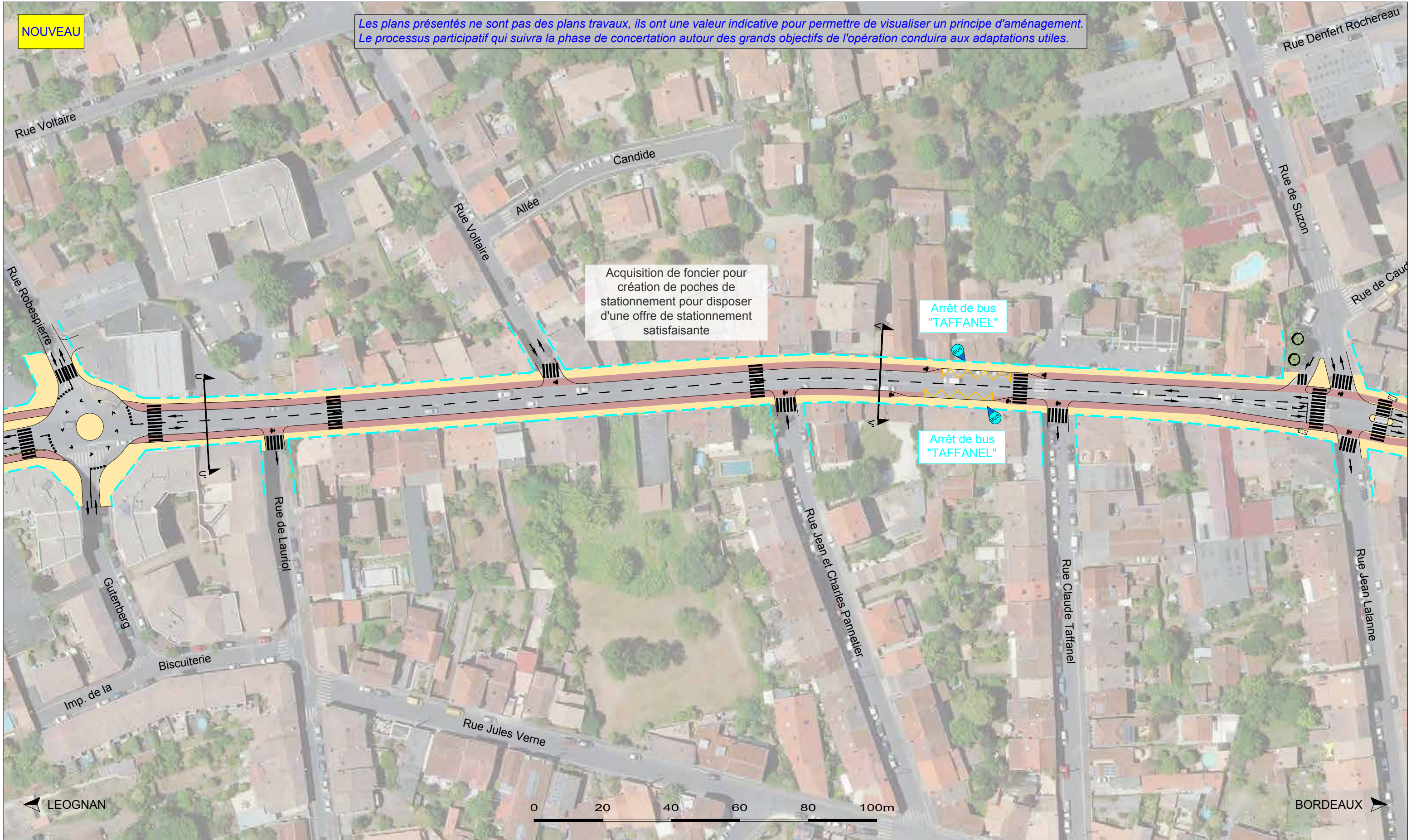


Echelle : 1/1000

Format : A3

NOUVEAU

Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement. Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.

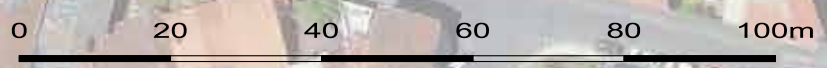


Acquisition de foncier pour création de poches de stationnement pour disposer d'une offre de stationnement satisfaisante

Arrêt de bus "TAFFANEL"

Arrêt de bus "TAFFANEL"

LEOGNAN



BORDEAUX



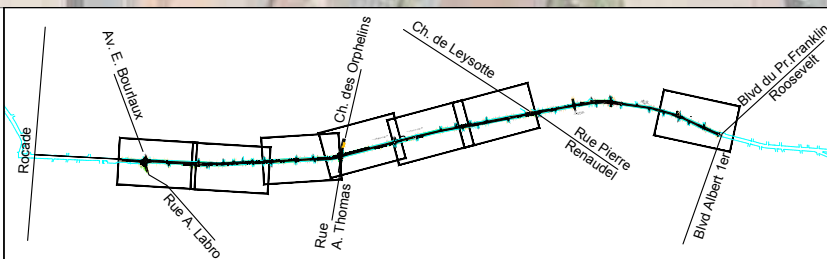
AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE
 EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT
 RESEAU CYCLABLE A HAUT NIVEAU DE SERVICE

PLANCHE 8 / 9

LEGENDE

- Chaussée
- Couloir bus ouvert aux vélos
- Stationnement
- Bande cyclable
- Trottoir
- Espace vert
- Arrêt de bus
- Profils en travers



Echelle : 1/1000

Format : A3

Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.

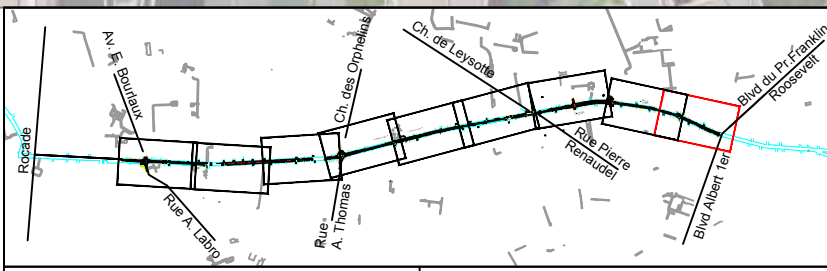


AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE
EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT : SOLUTION N°1

LEGENDE

- Chaussée
- Couloir bus ouvert aux vélos
- Stationnement
- Bande cyclable
- Trottoir
- Espace vert
- Arrêt de bus
- Profils en travers



Echelle : 1/1000

Format : A3

Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.

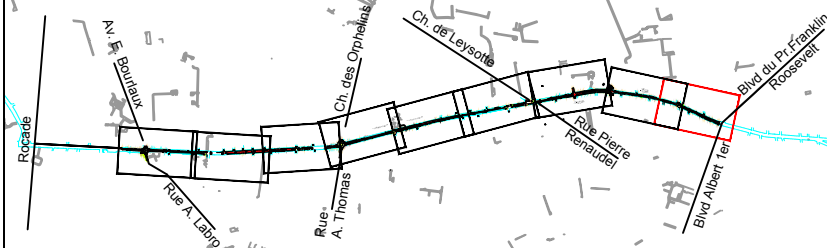


AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE
EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT : SOLUTION N°2

LEGENDE

- Chaussée
- Couloir bus ouvert aux vélos
- Stationnement
- Bande cyclable
- Trottoir
- Espace vert
- Arrêt de bus
- Profils en travers



Echelle : 1/1000

Format : A3

NOUVEAU

Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement. Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.

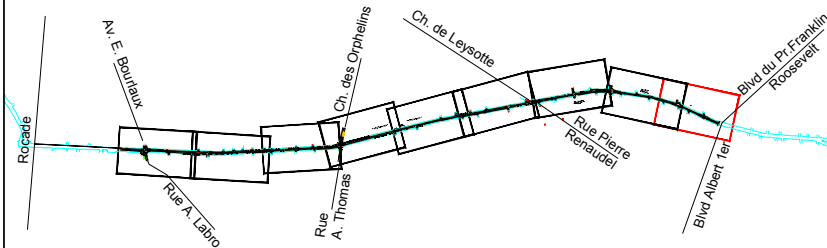


AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE
 EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT
 RESEAU CYCLABLE A HAUT NIVEAU DE SERVICE

LEGENDE

- Chaussée
- Couloir bus ouvert aux vélos
- Stationnement
- Bande cyclable
- Trottoir
- Espace vert
- Arrêt de bus
- Profils en travers



Echelle : 1/1000

Format : A3

Annexe 2.2 :

Vue en plan du projet de la Rue des Deux Esteys

Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.

Avenue Danielle Mitterrand

Equipements sportifs

LEOGNAN

0 20 40 60 80 100m

BORDEAUX



AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE
EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

Rue des Deux Esteys

PLANCHE 1 / 2

LEGENDE

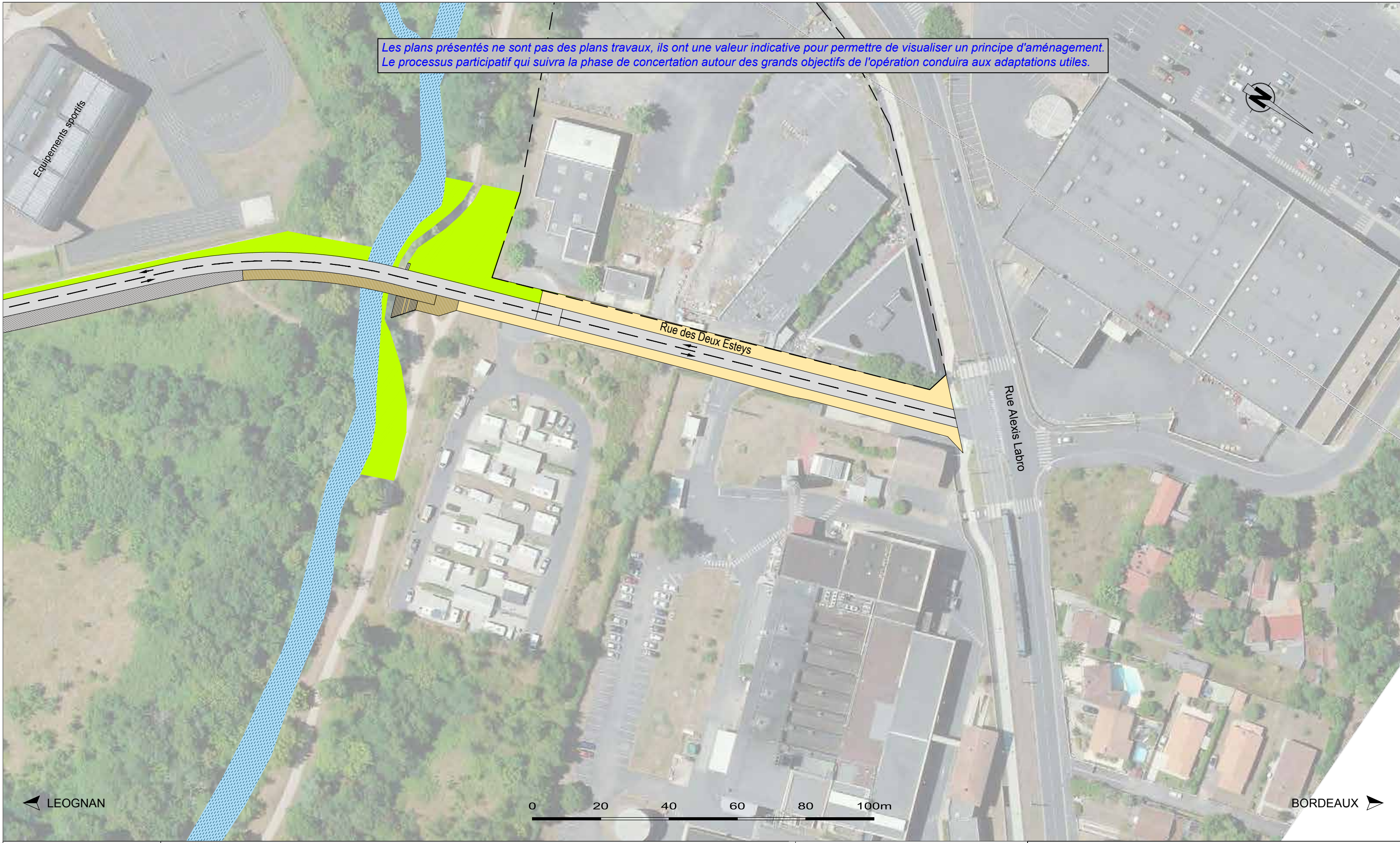
- | | |
|----------------|-------------|
| Chaussée | Trottoir |
| Stabilisé | Espace vert |
| Platelage bois | |



Echelle : 1/1000

Format : A3

Les plans présentés ne sont pas des plans travaux, ils ont une valeur indicative pour permettre de visualiser un principe d'aménagement.
Le processus participatif qui suivra la phase de concertation autour des grands objectifs de l'opération conduira aux adaptations utiles.



AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE
EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

Rue des Deux Esteys

PLANCHE 2 / 2

LEGENDE

- Chaussée
- Stabilisé
- Platelage bois
- Trottoir
- Espace vert

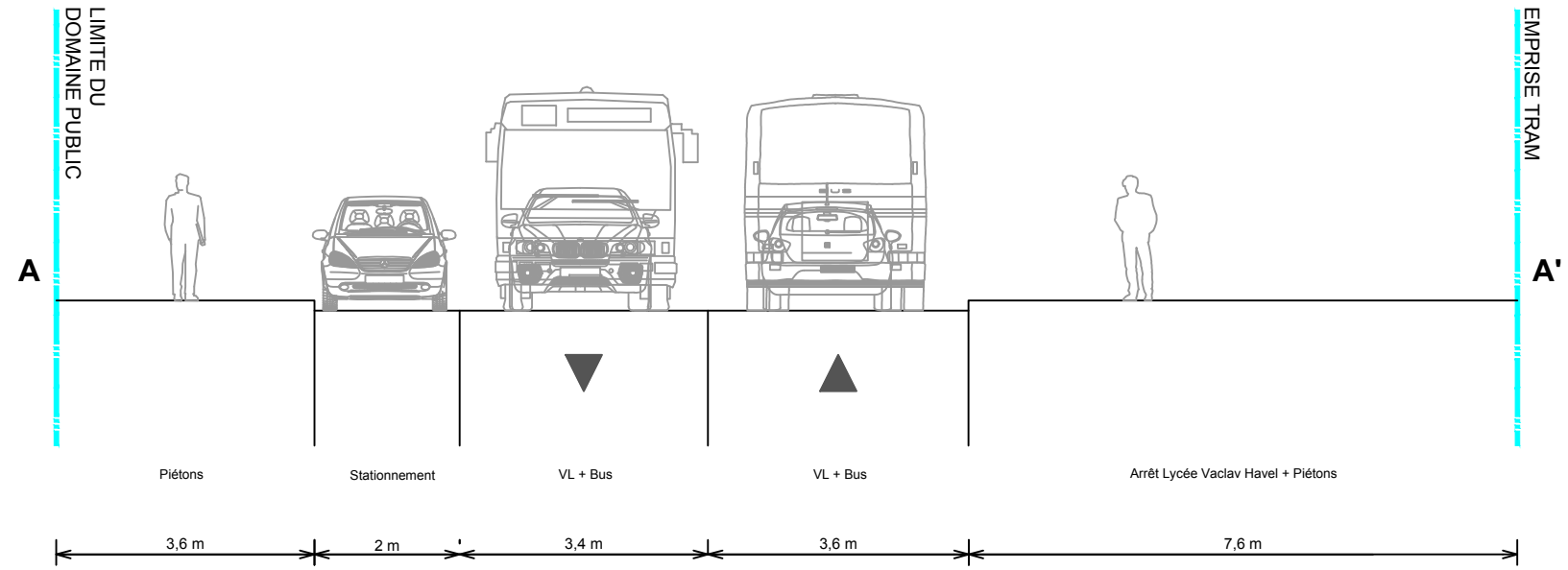


Echelle : 1/1000

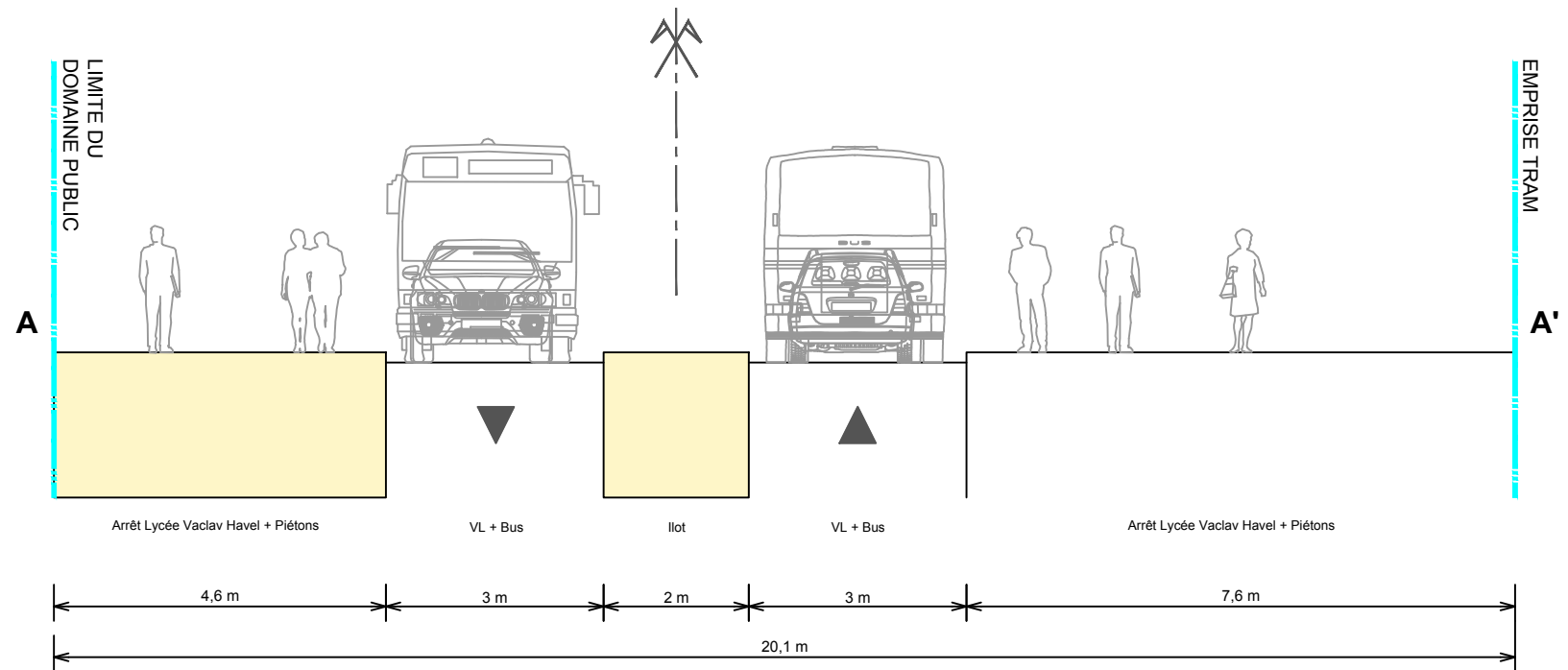
Format : A3

Annexe 3.1 :
Carnet de profils en travers
Projet de la Route de Toulouse
Proposition d'aménagement et alternatives

Profil existant



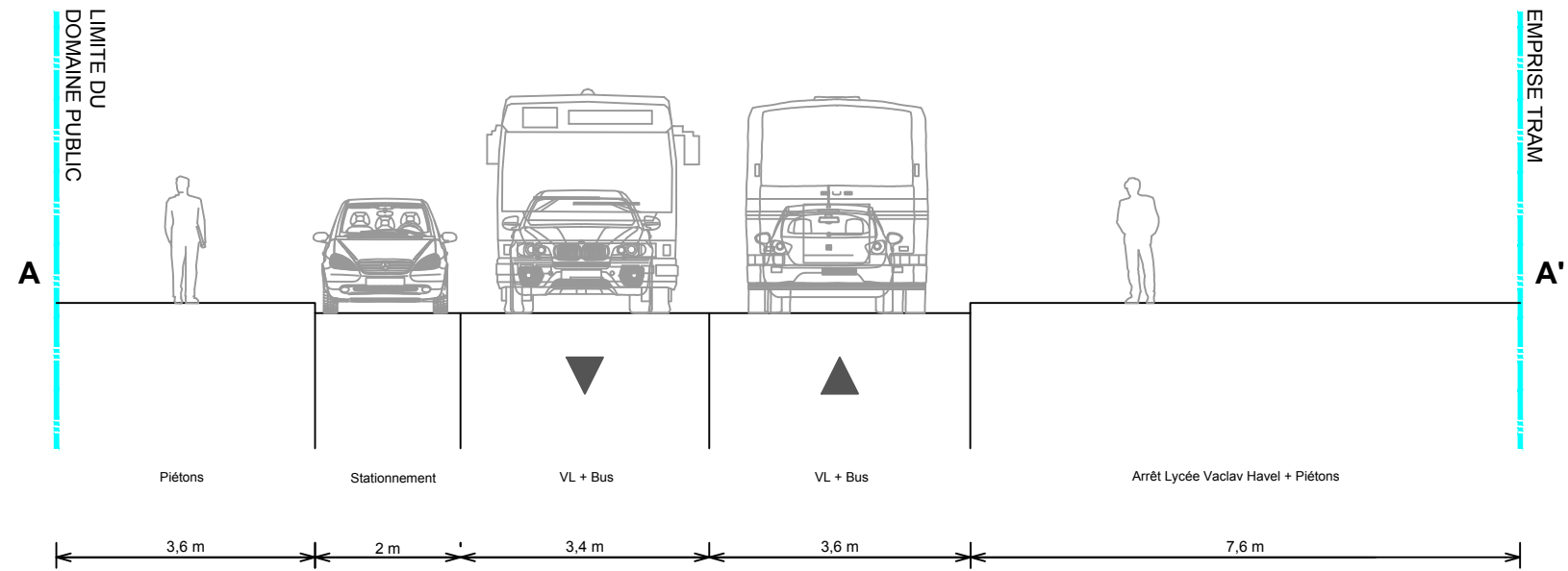
Profil projeté



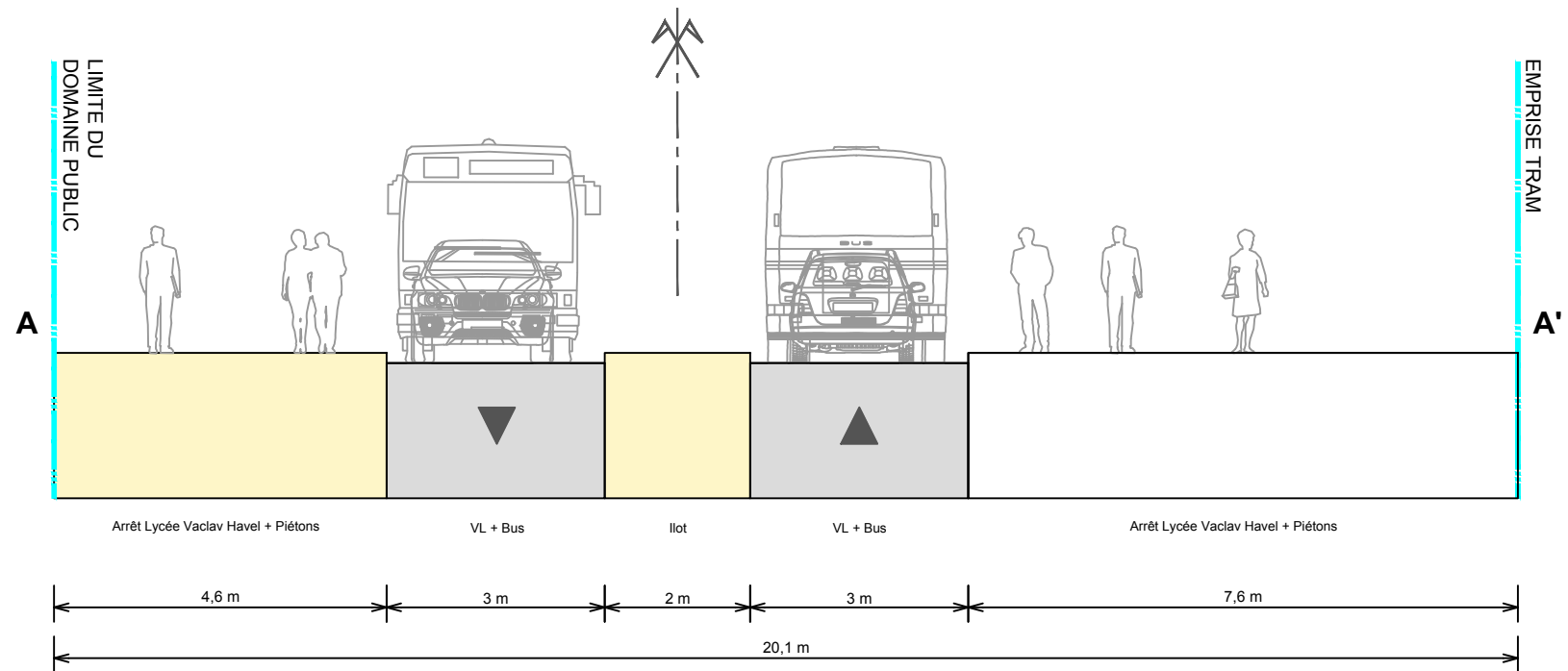
AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT
 CARNET DE PROFILS EN TRAVERS

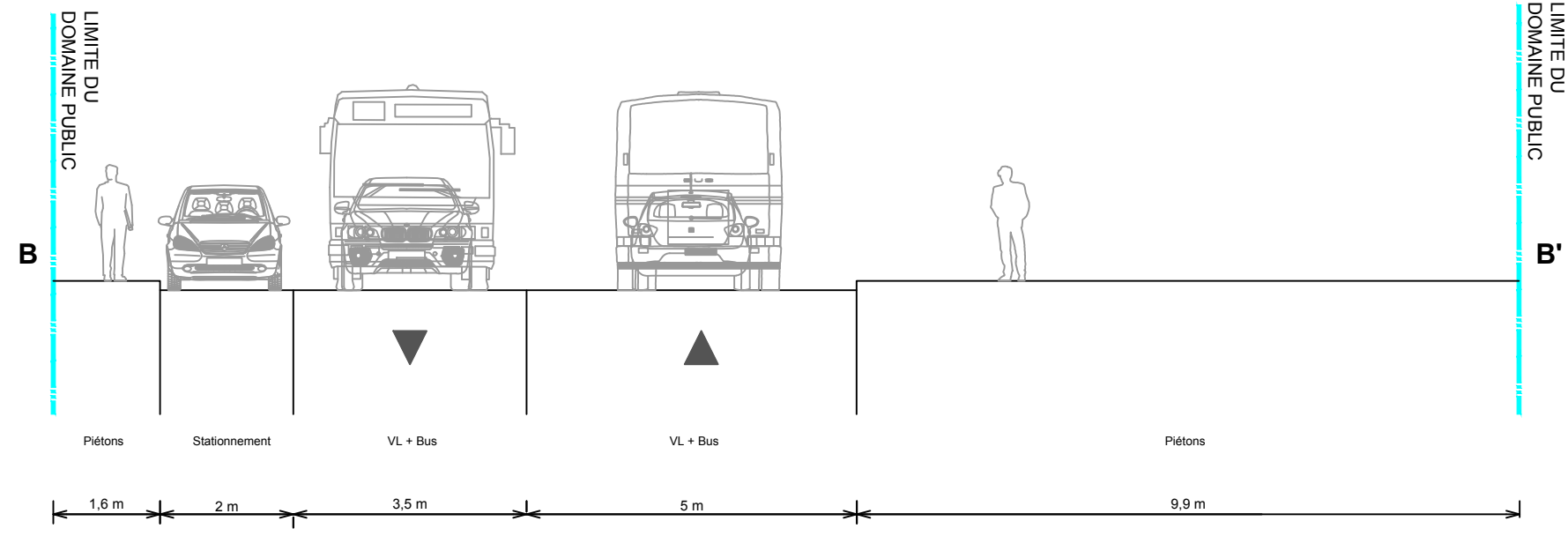
Profil existant



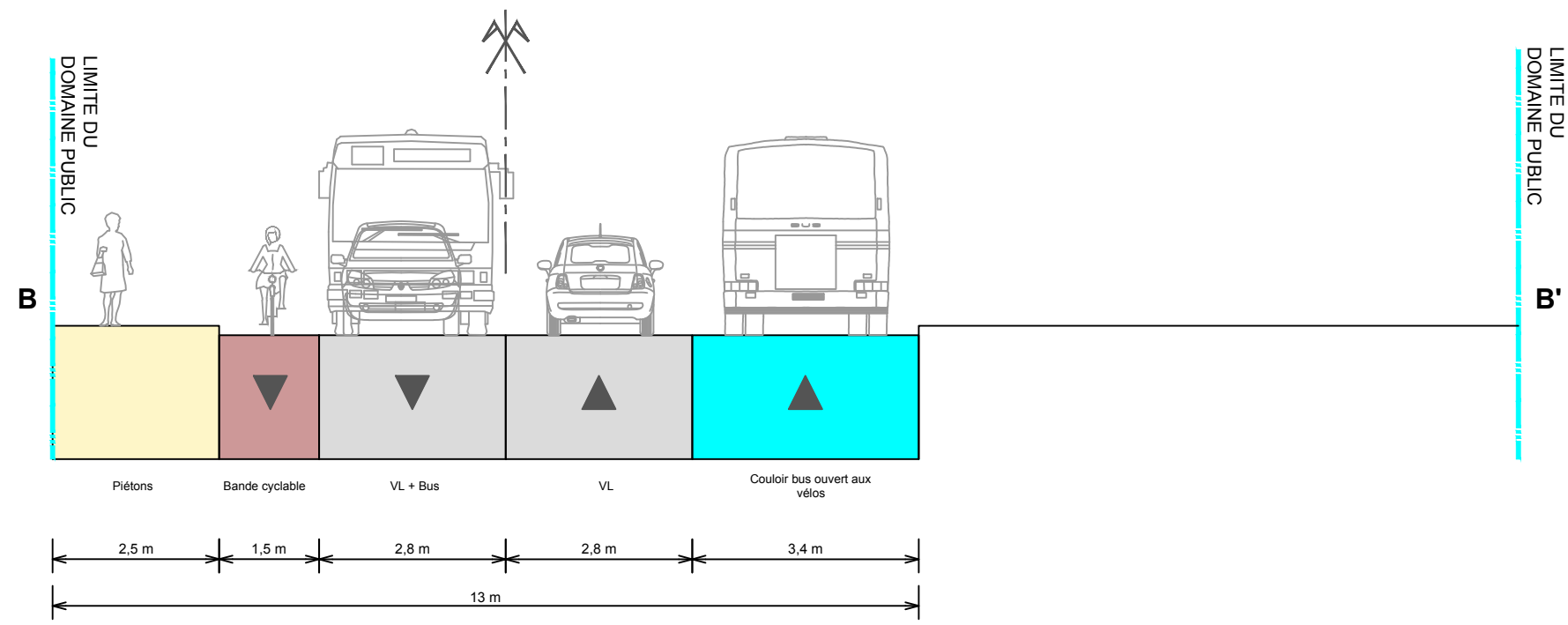
Profil projeté



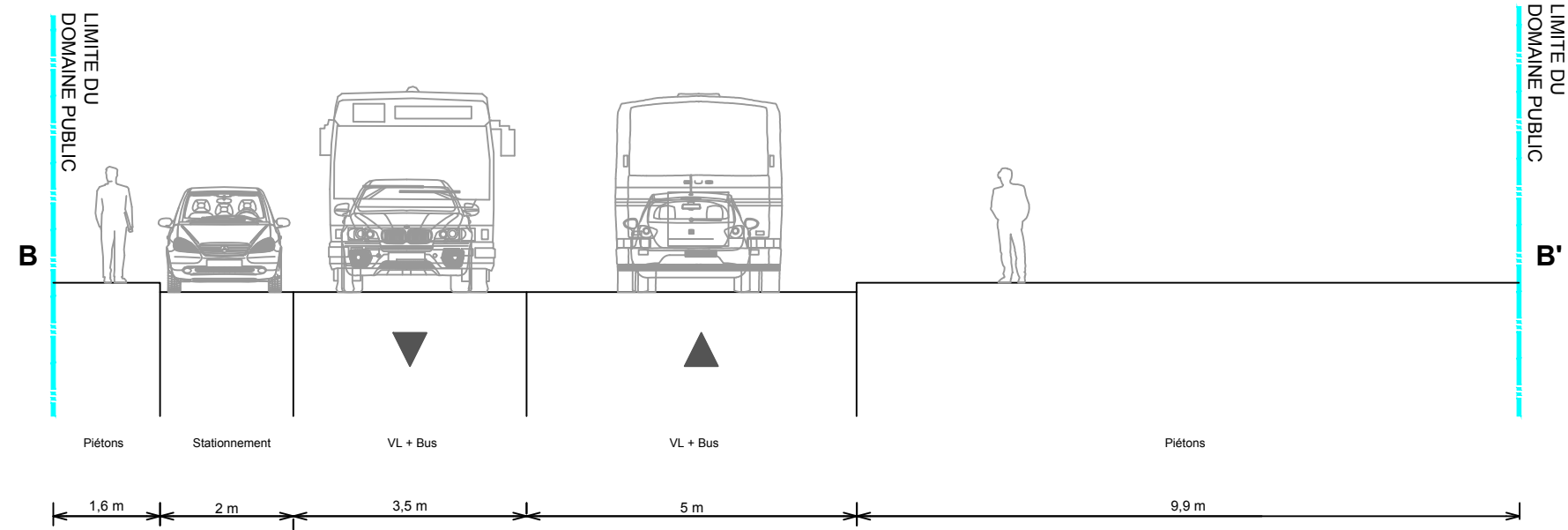
Profil existant



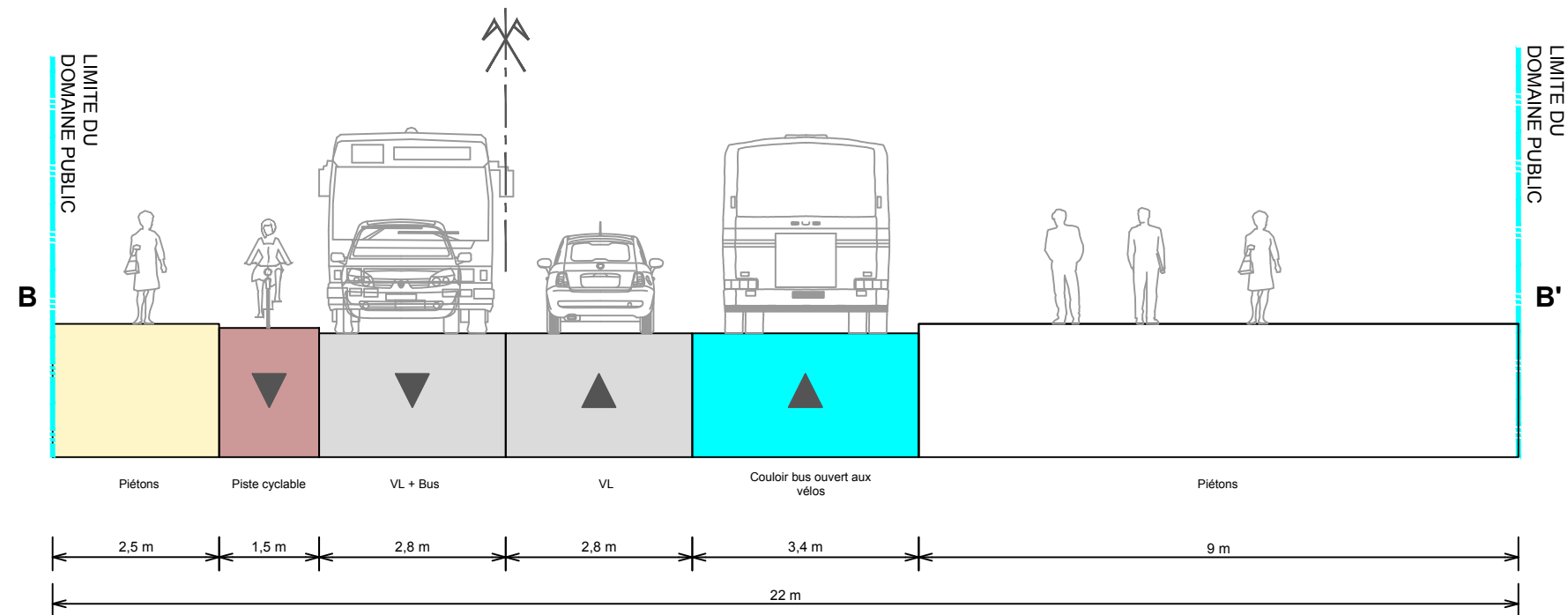
Profil projeté



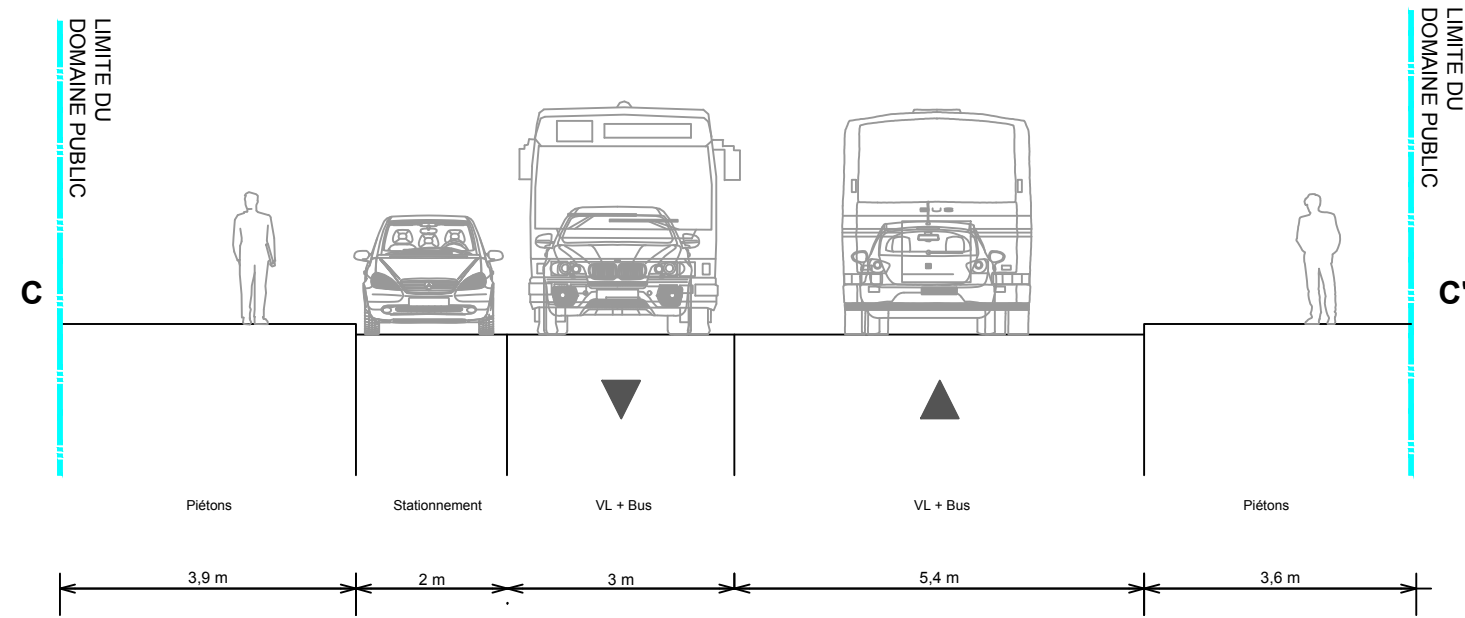
Profil existant



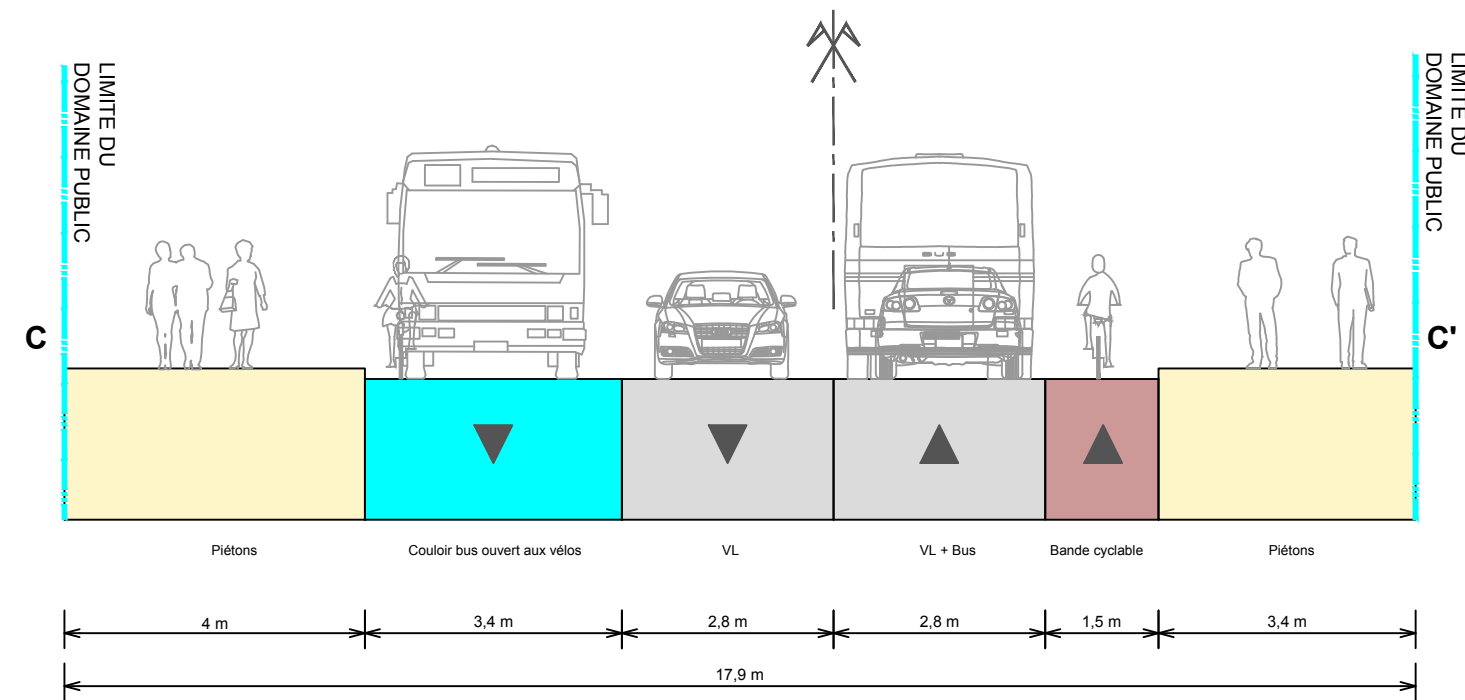
Profil projeté



Profil existant



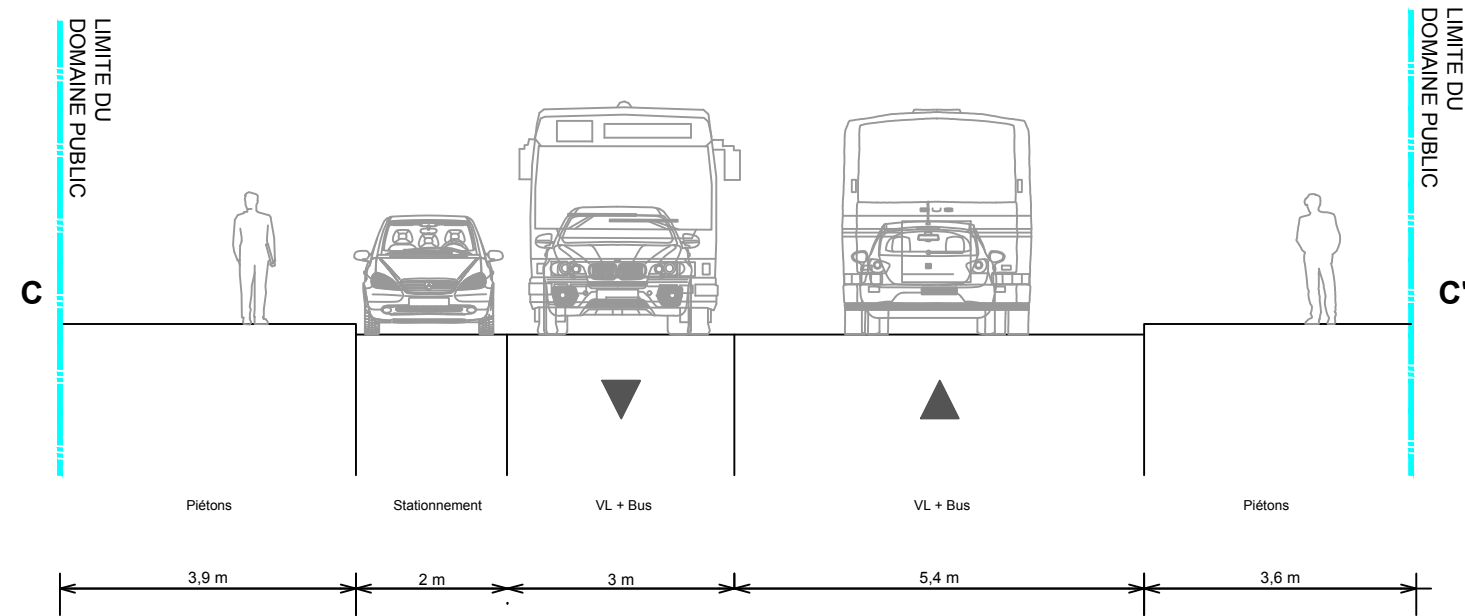
Profil projeté



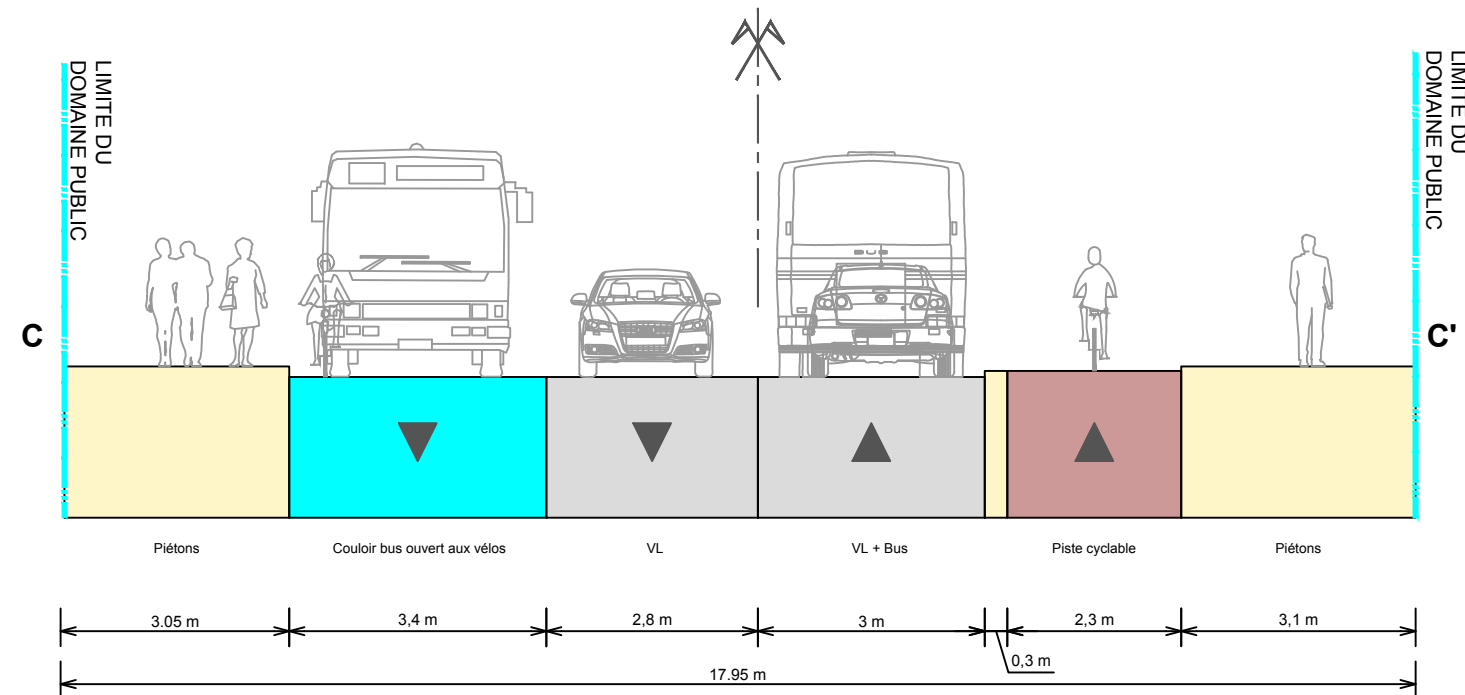
AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT
CARNET DE PROFILS EN TRAVERS

Profil existant

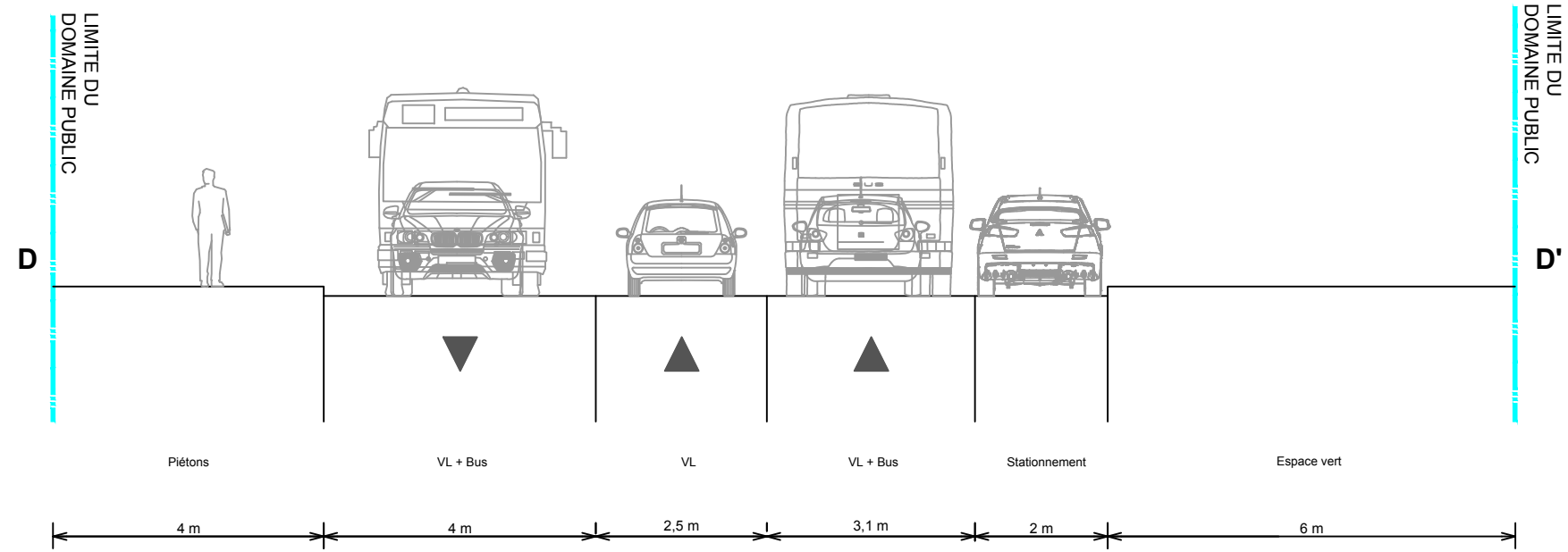


Profil projeté

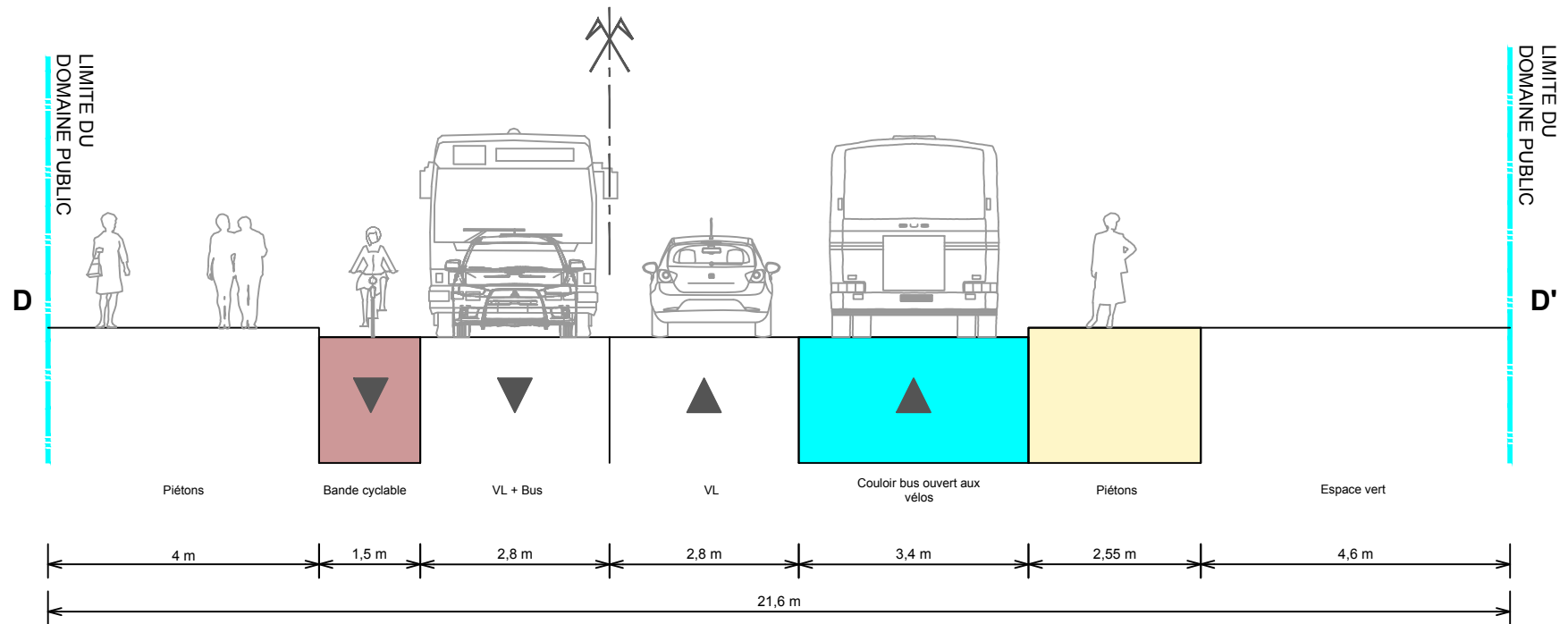


AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES
 PROPOSITION D'AMENAGEMENT - RESEAU CYCLABLE A HAUT NIVEAU DE SERVICE
 CARNET DE PROFILS EN TRAVERS

Profil existant



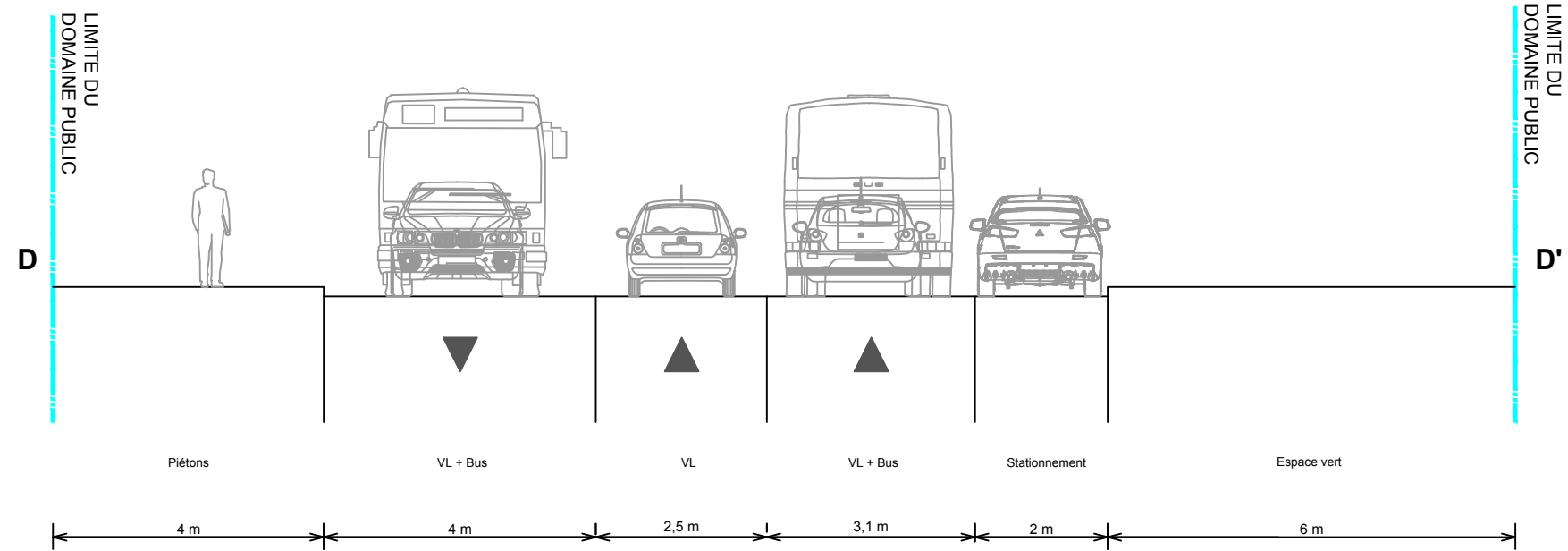
Profil projeté



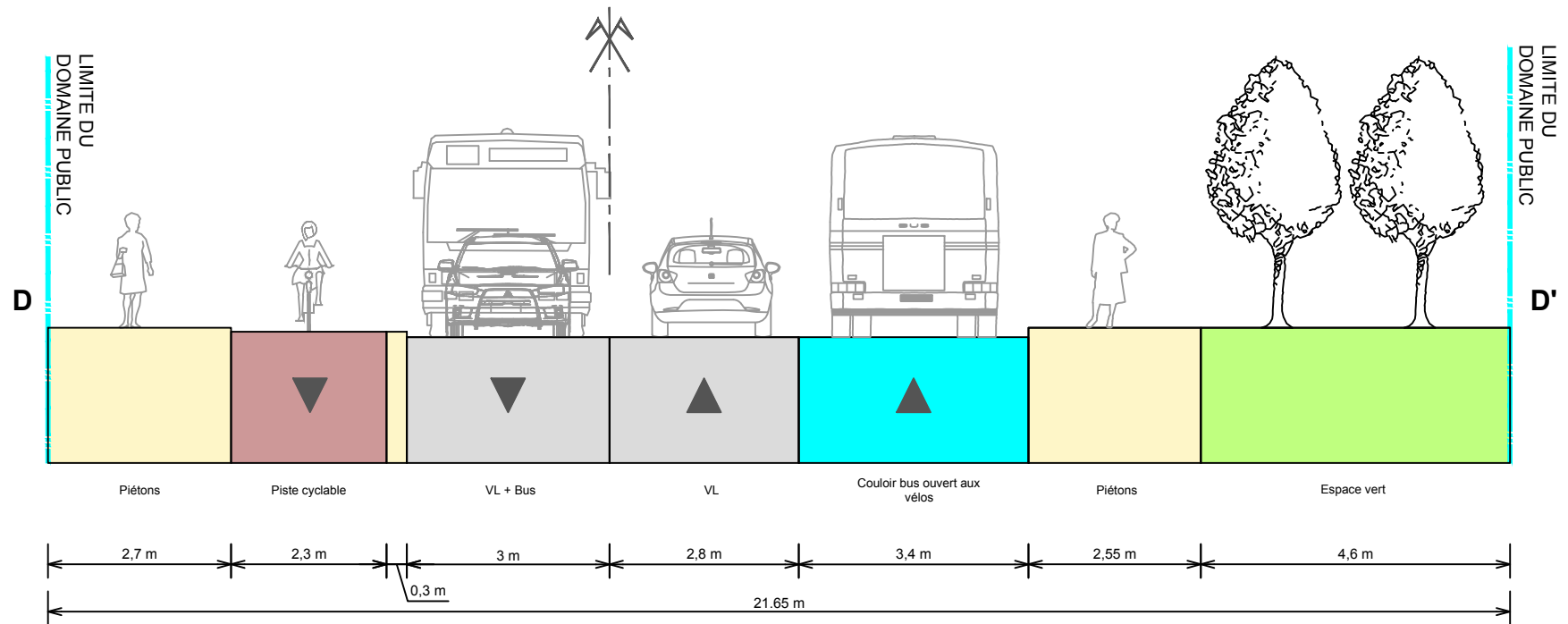
AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT
 CARNET DE PROFILS EN TRAVERS

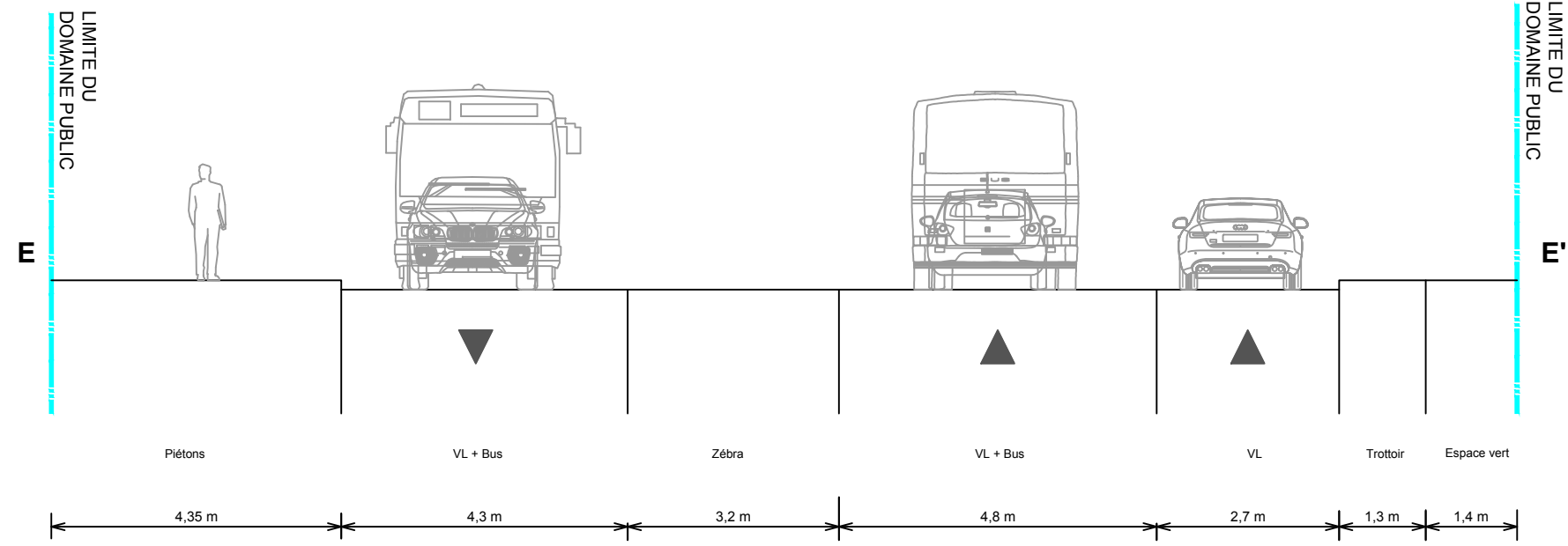
Profil existant



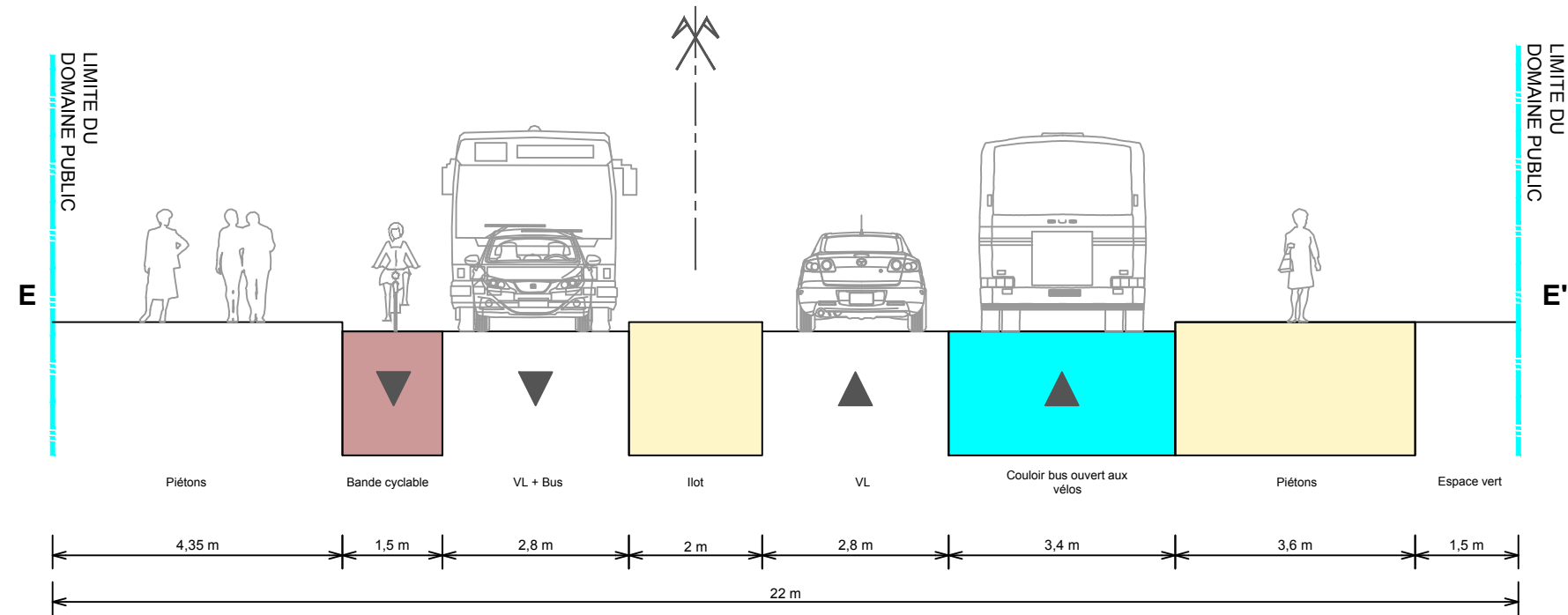
Profil projeté



Profil existant



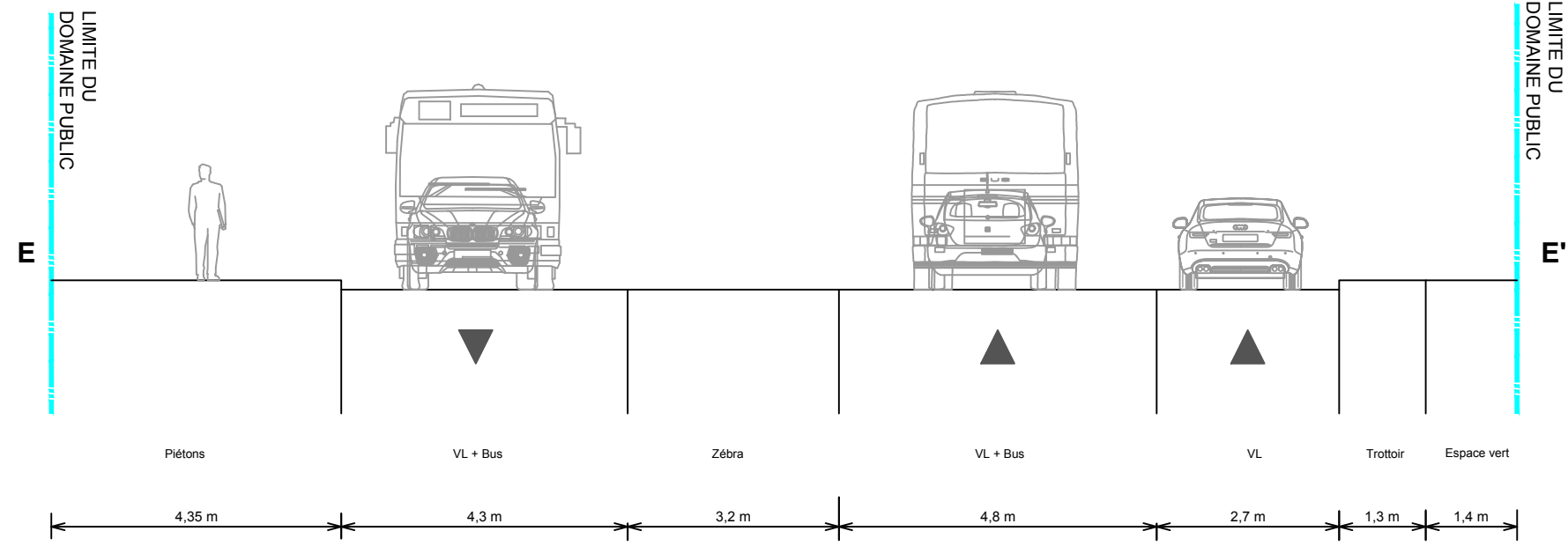
Profil projeté



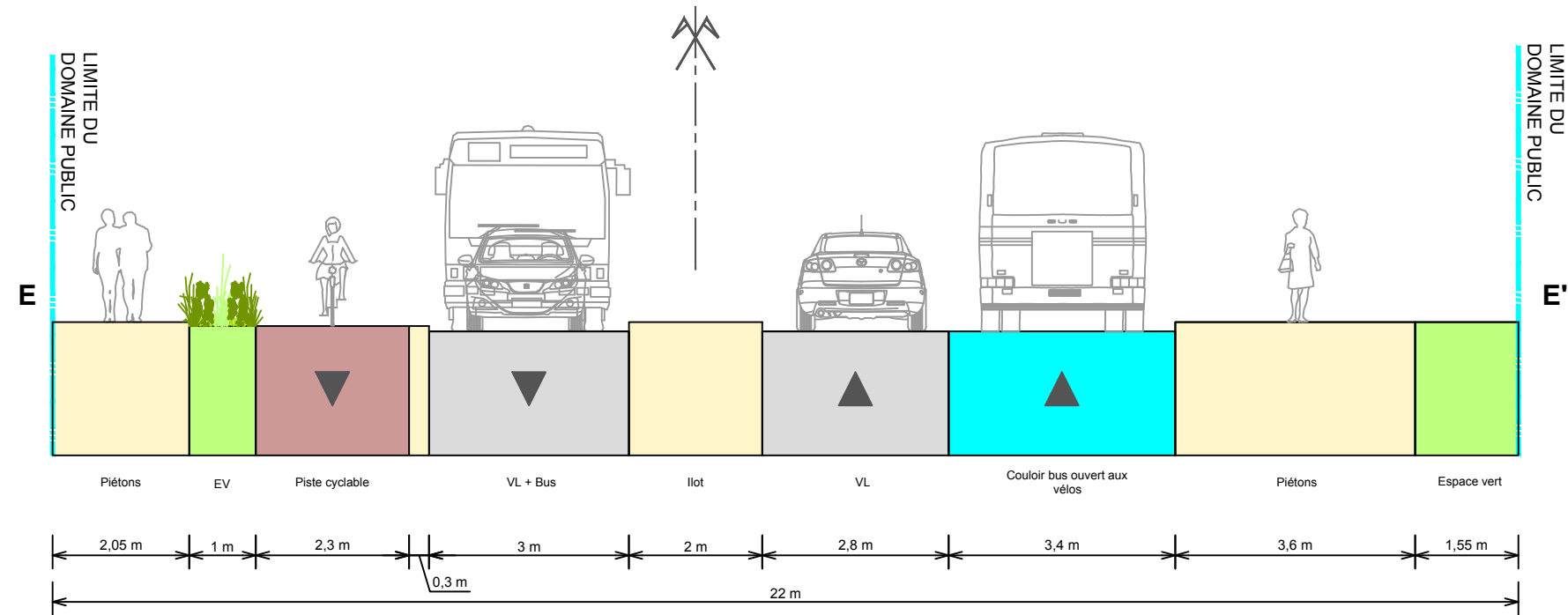
AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT
 CARNET DE PROFILS EN TRAVERS

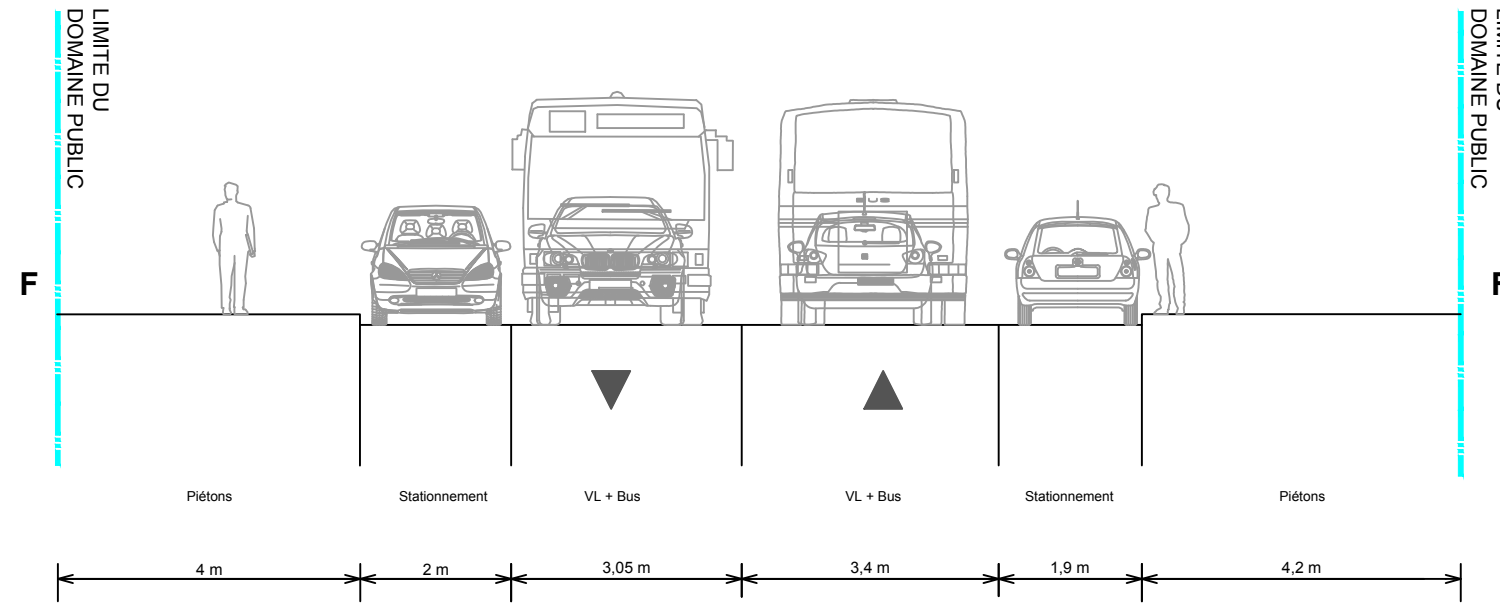
Profil existant



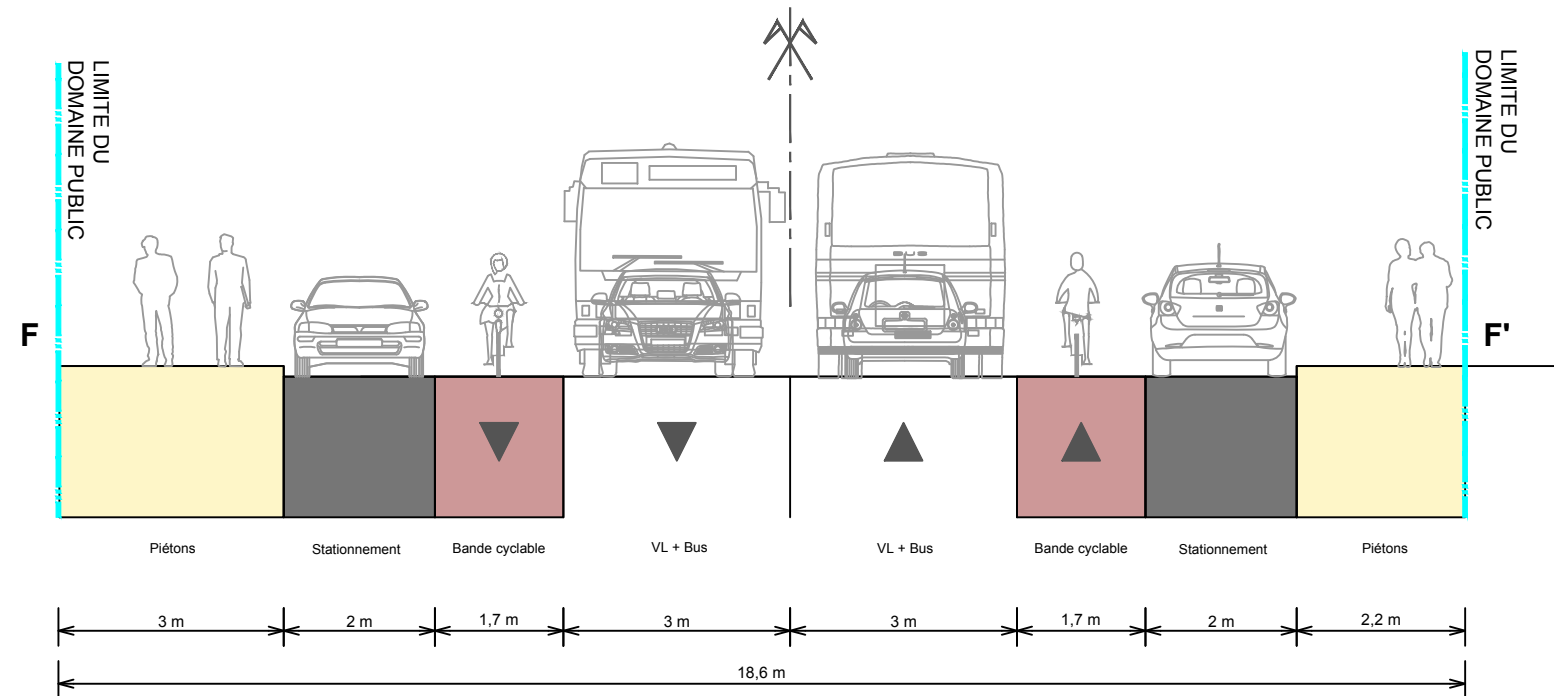
Profil projeté



Profil existant



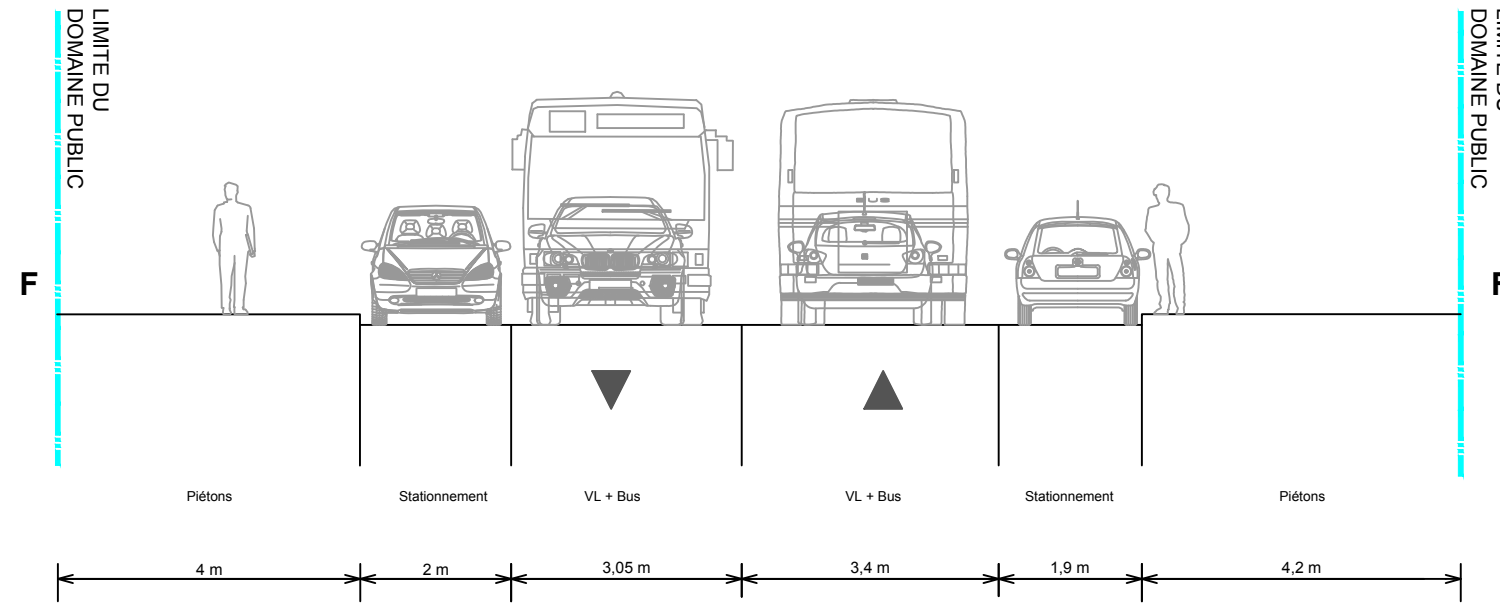
Profil projeté



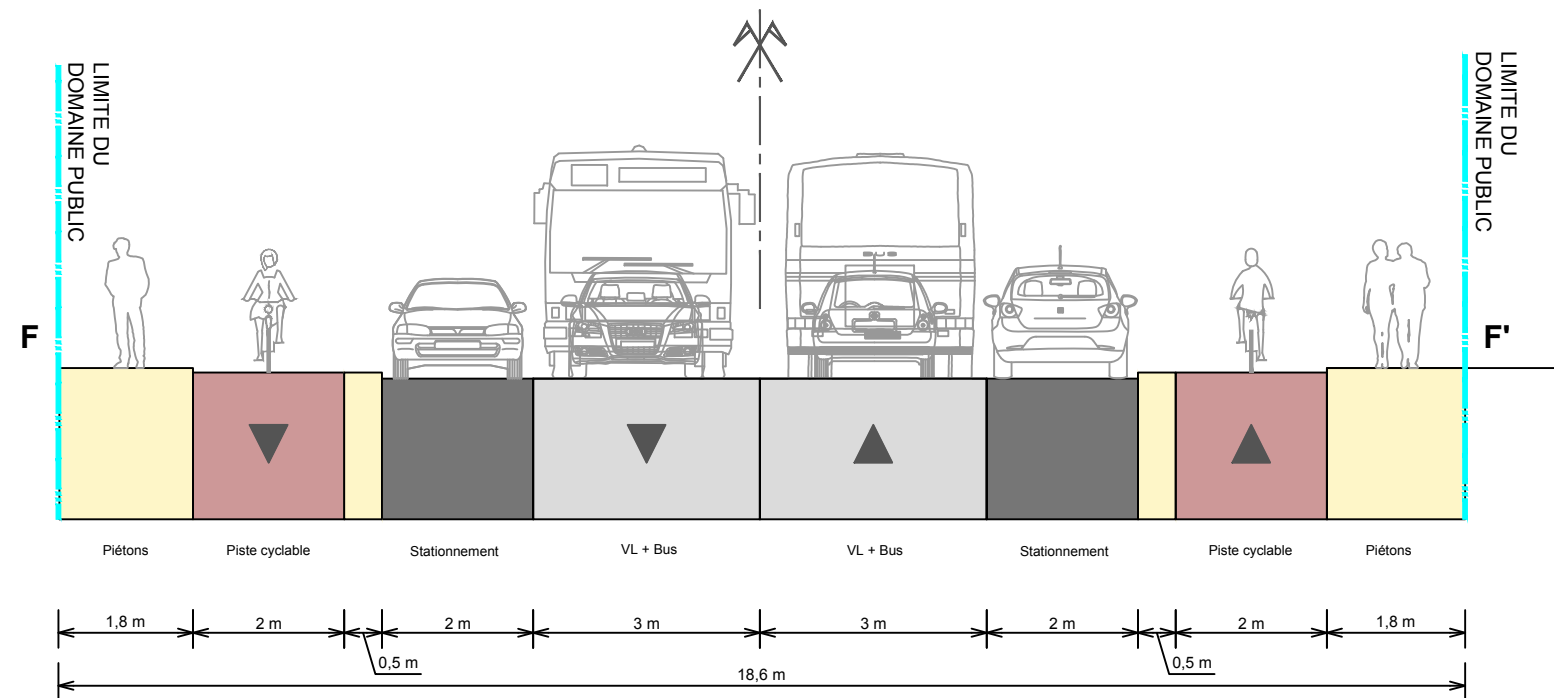
AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT
 CARNET DE PROFILS EN TRAVERS

Profil existant

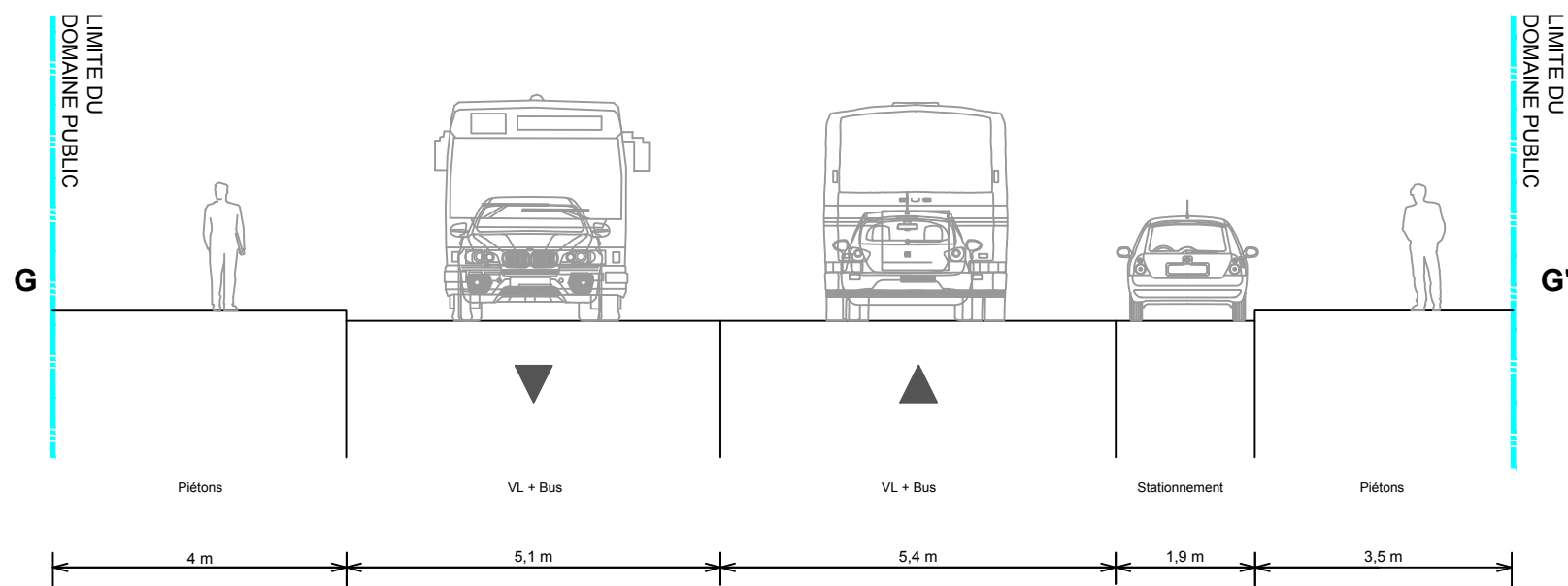


Profil projeté

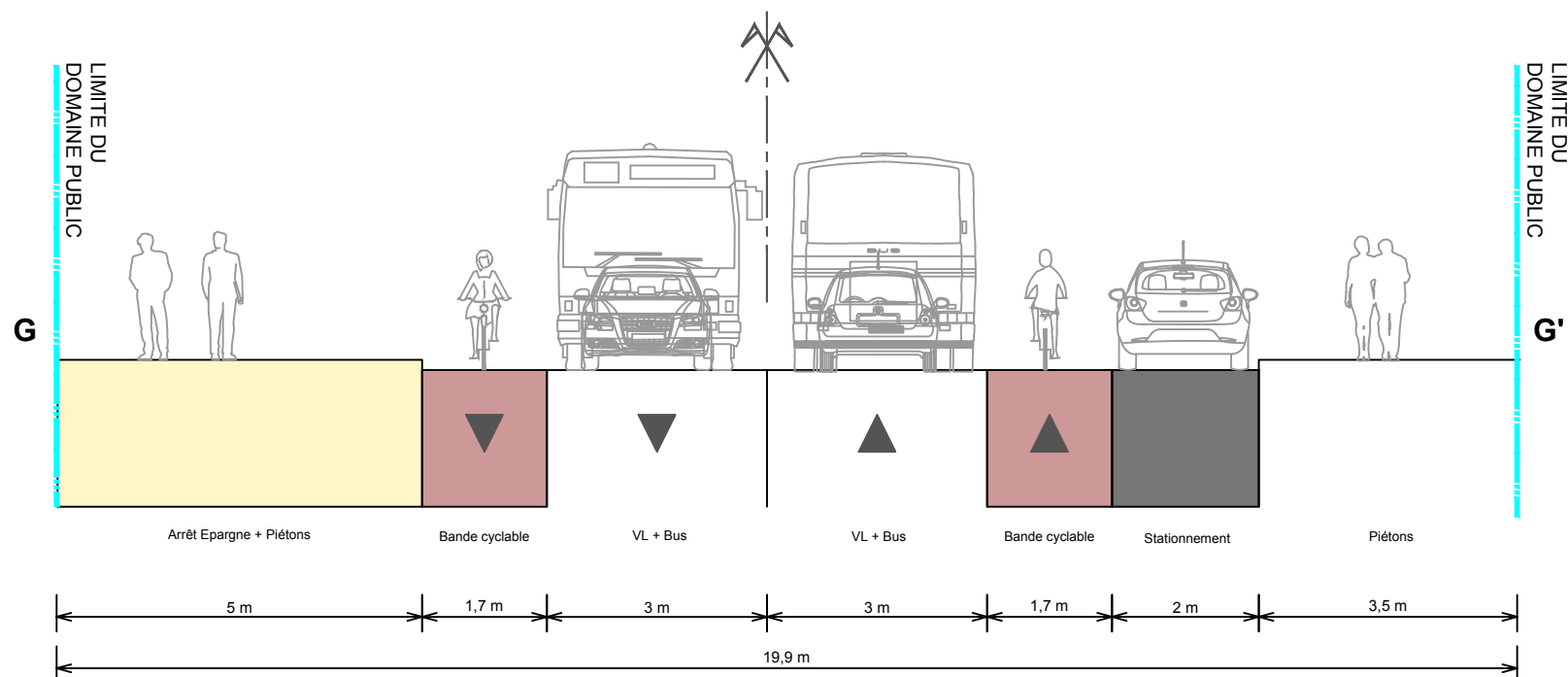


AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES
 PROPOSITION D'AMENAGEMENT - RESEAU CYCLABLE A HAUT NIVEAU DE SERVICE
 CARNET DE PROFILS EN TRAVERS

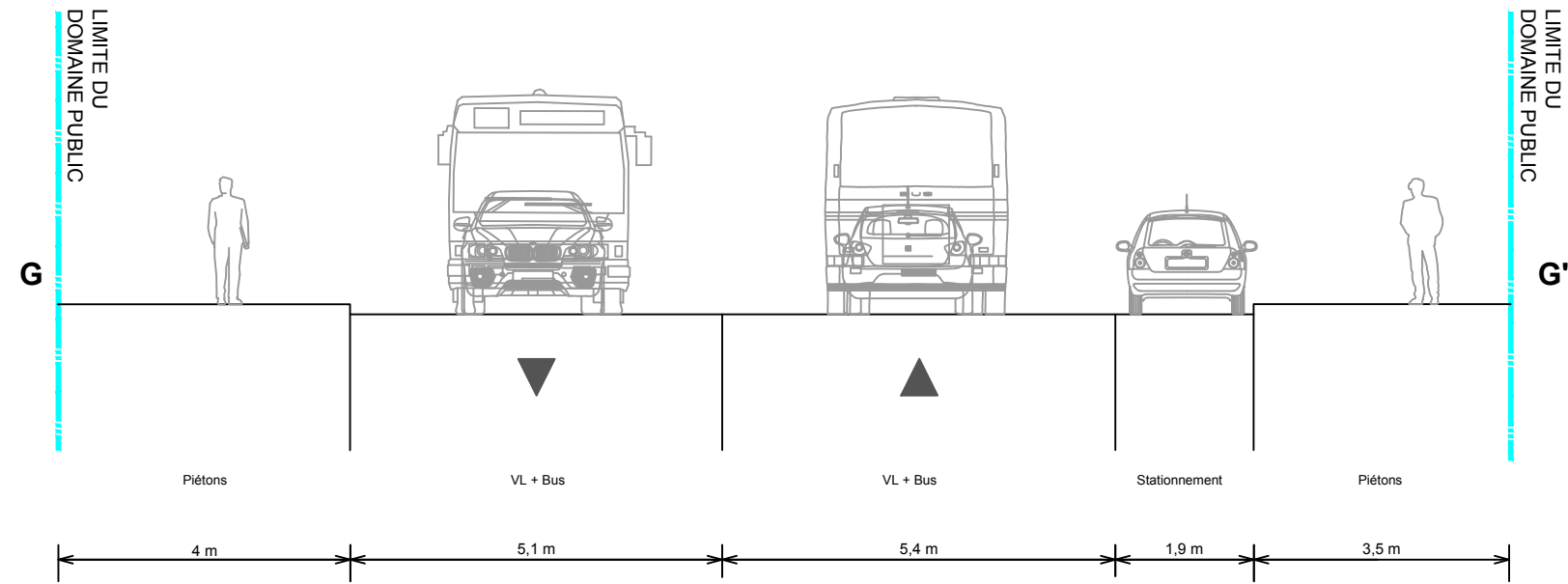
Profil existant



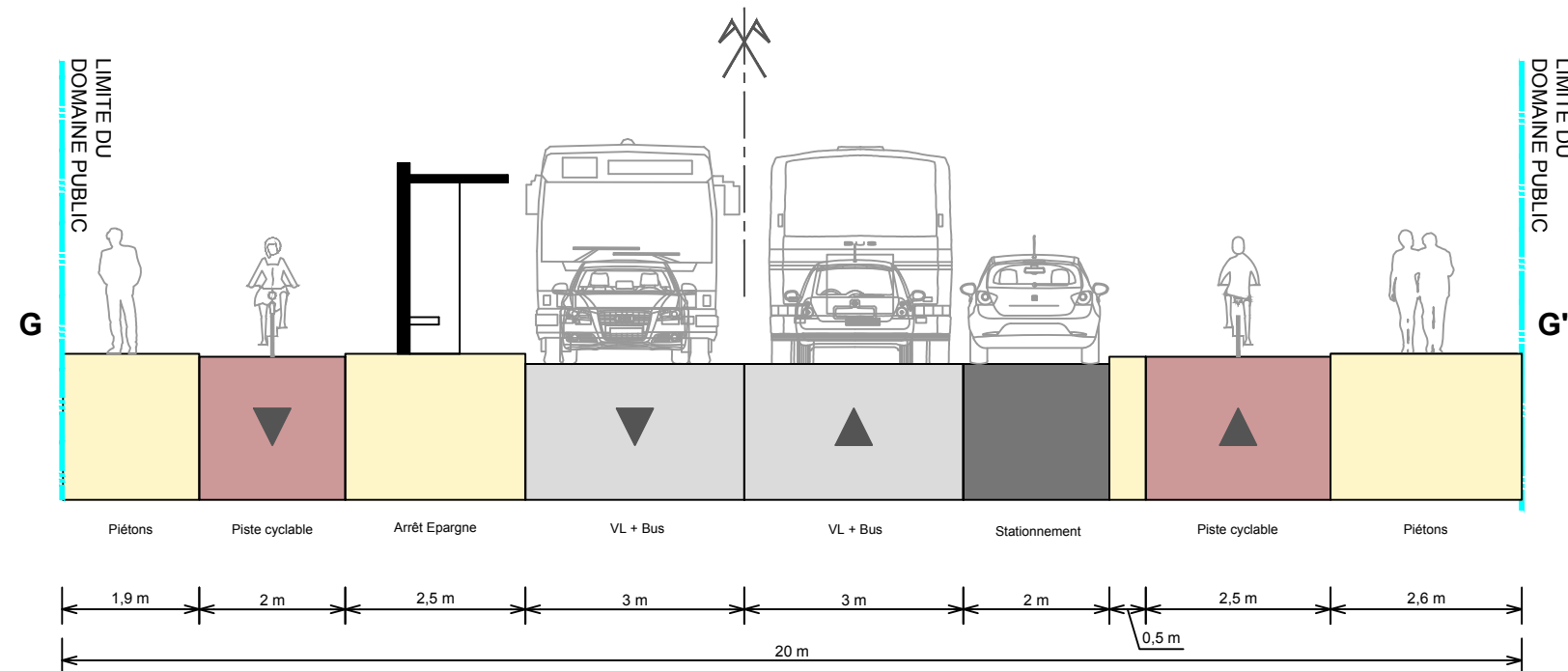
Profil projeté



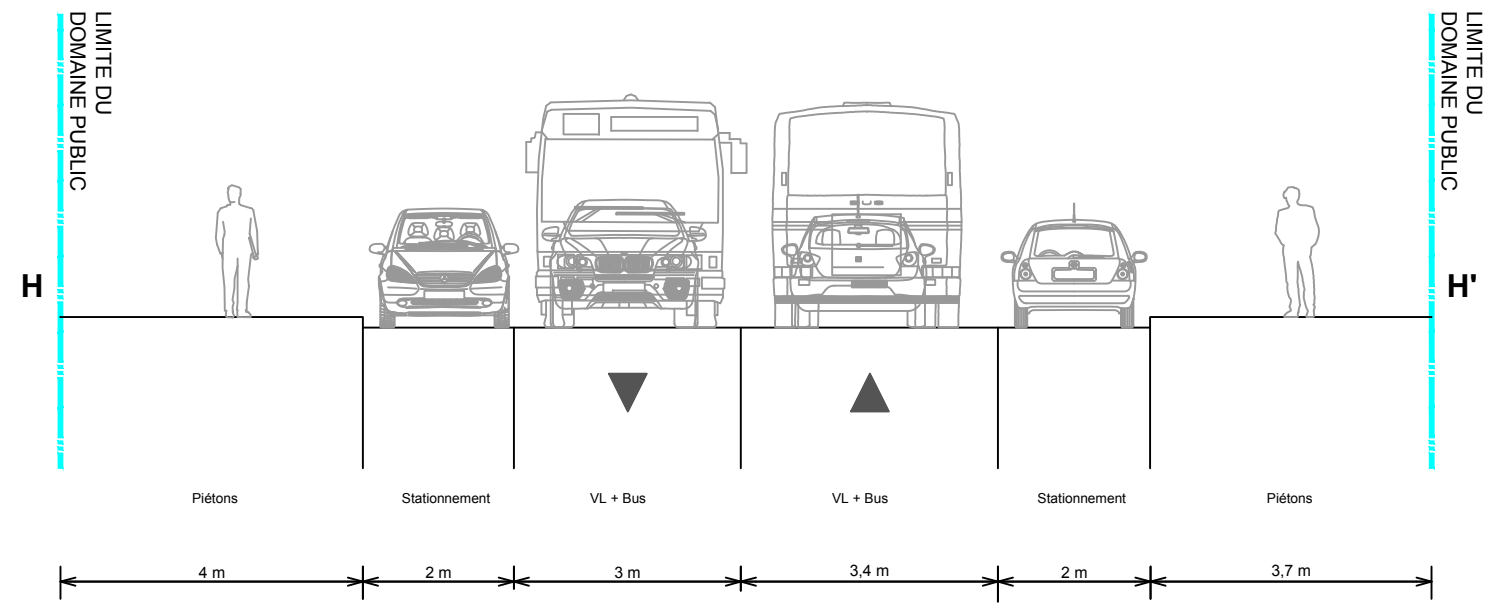
Profil existant



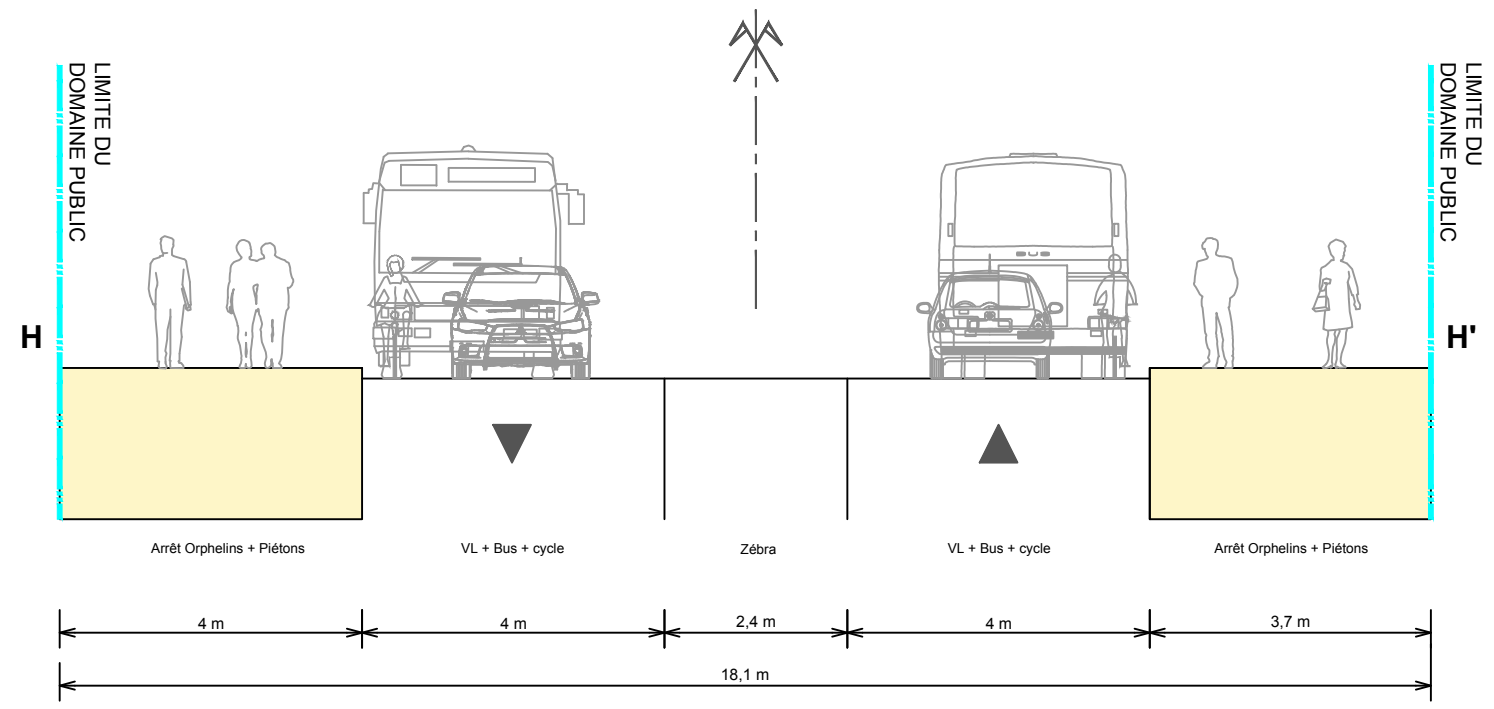
Profil projeté



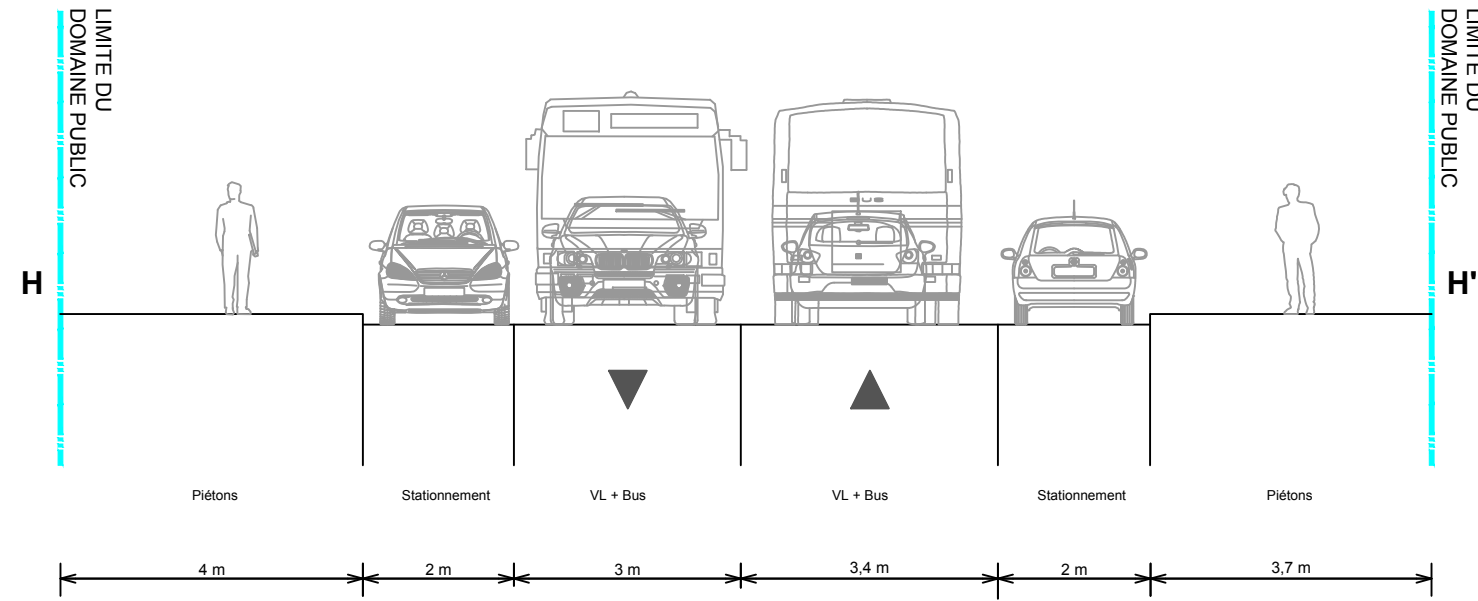
Profil existant



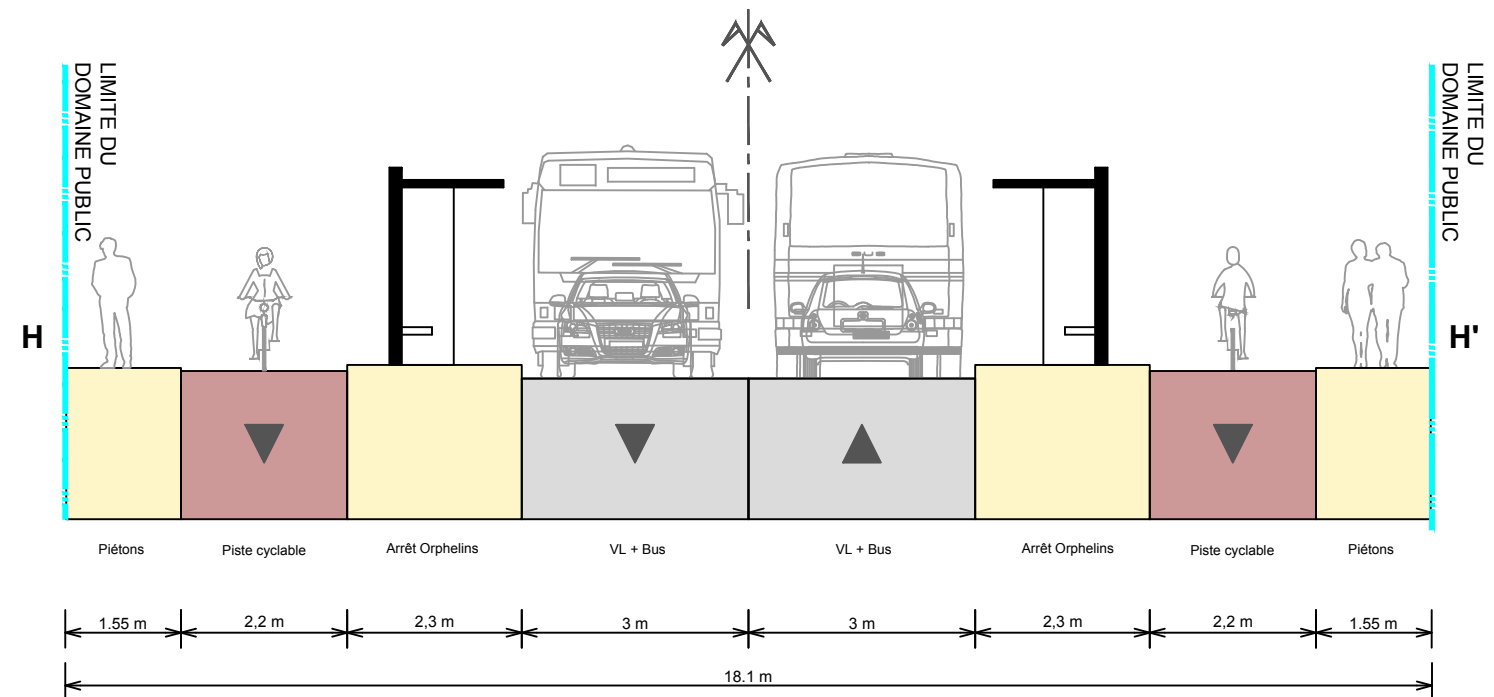
Profil projeté



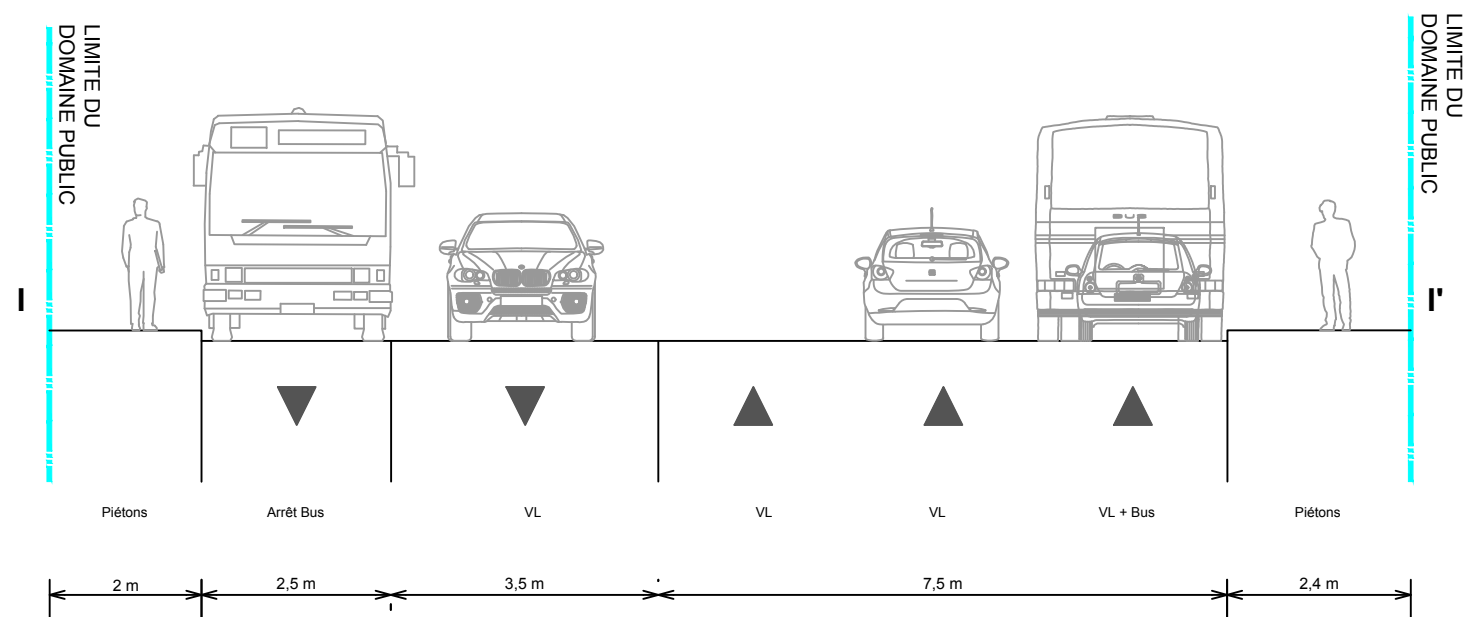
Profil existant



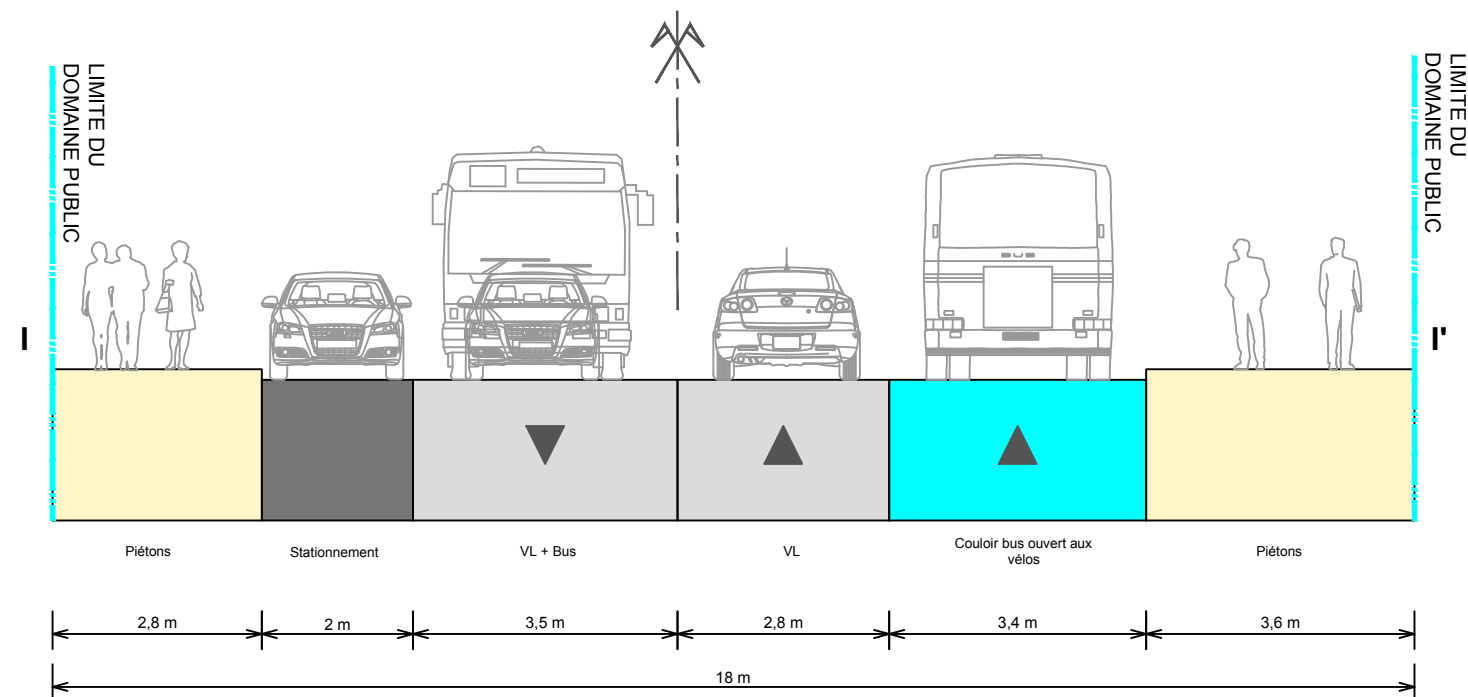
Profil projeté



Profil existant



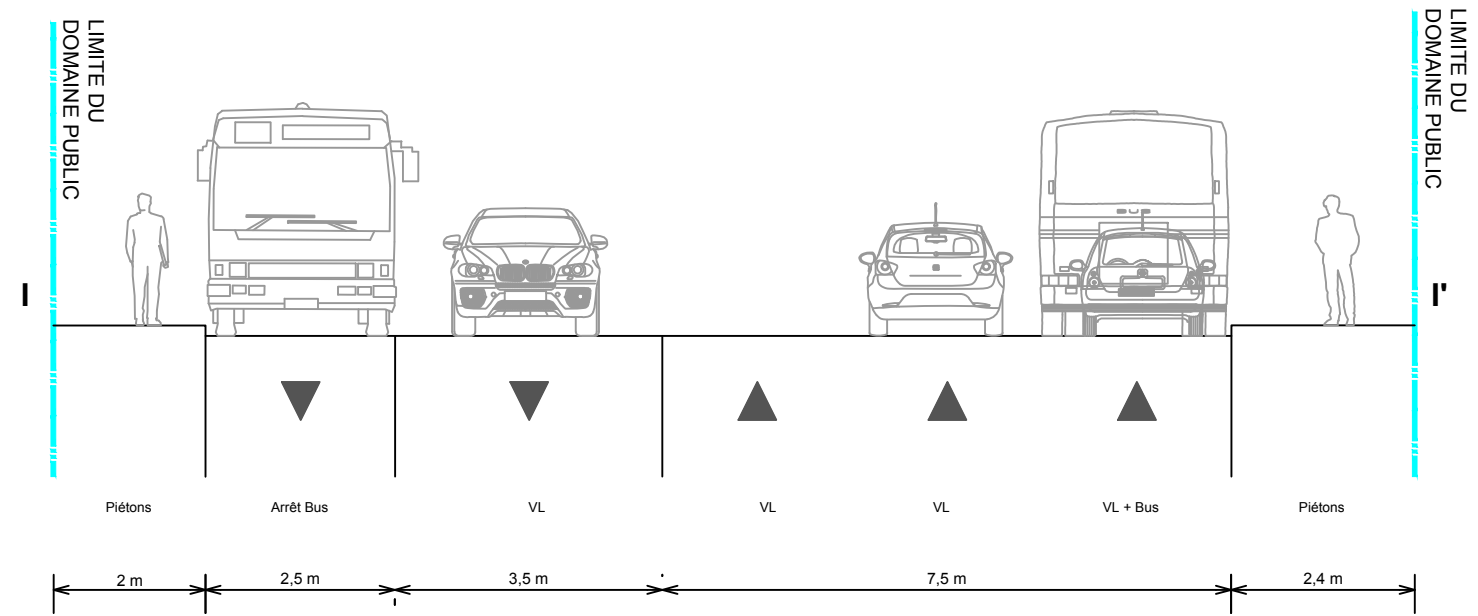
Profil projeté



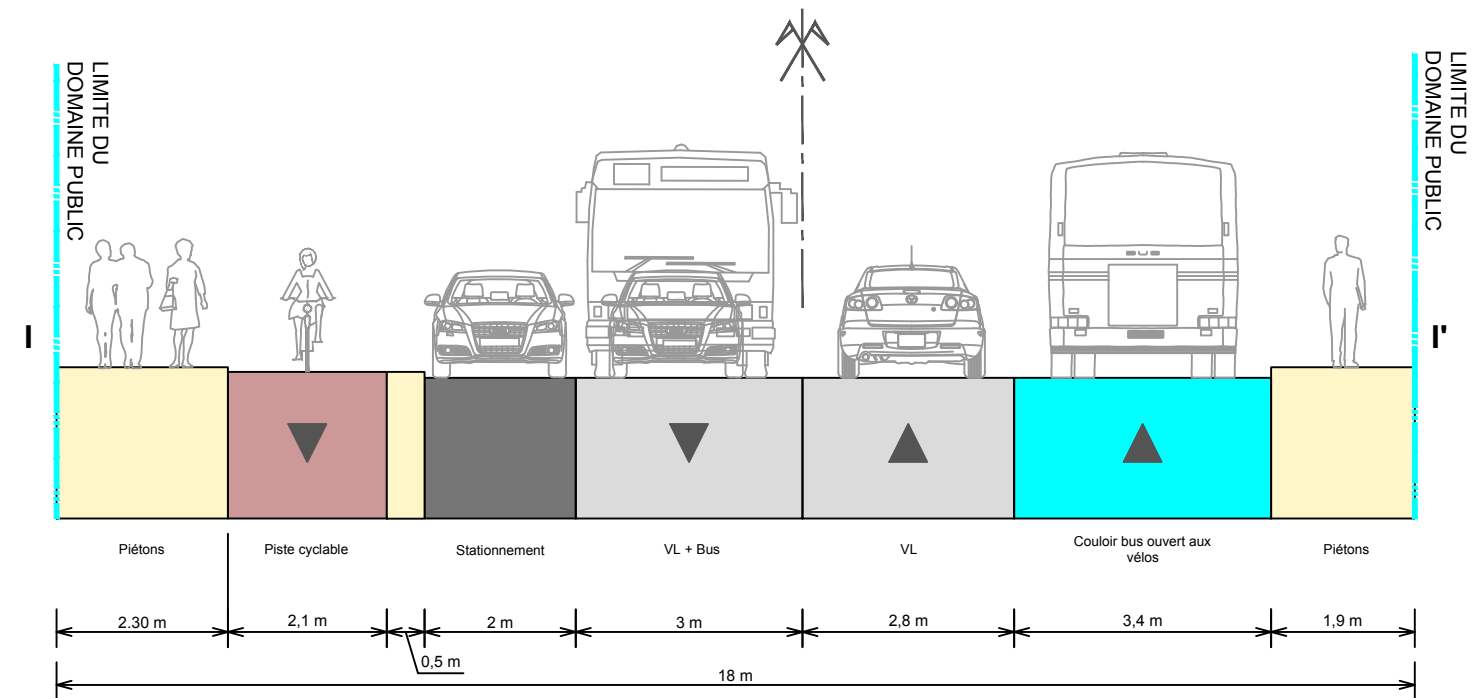
AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT
 CARNET DE PROFILS EN TRAVERS

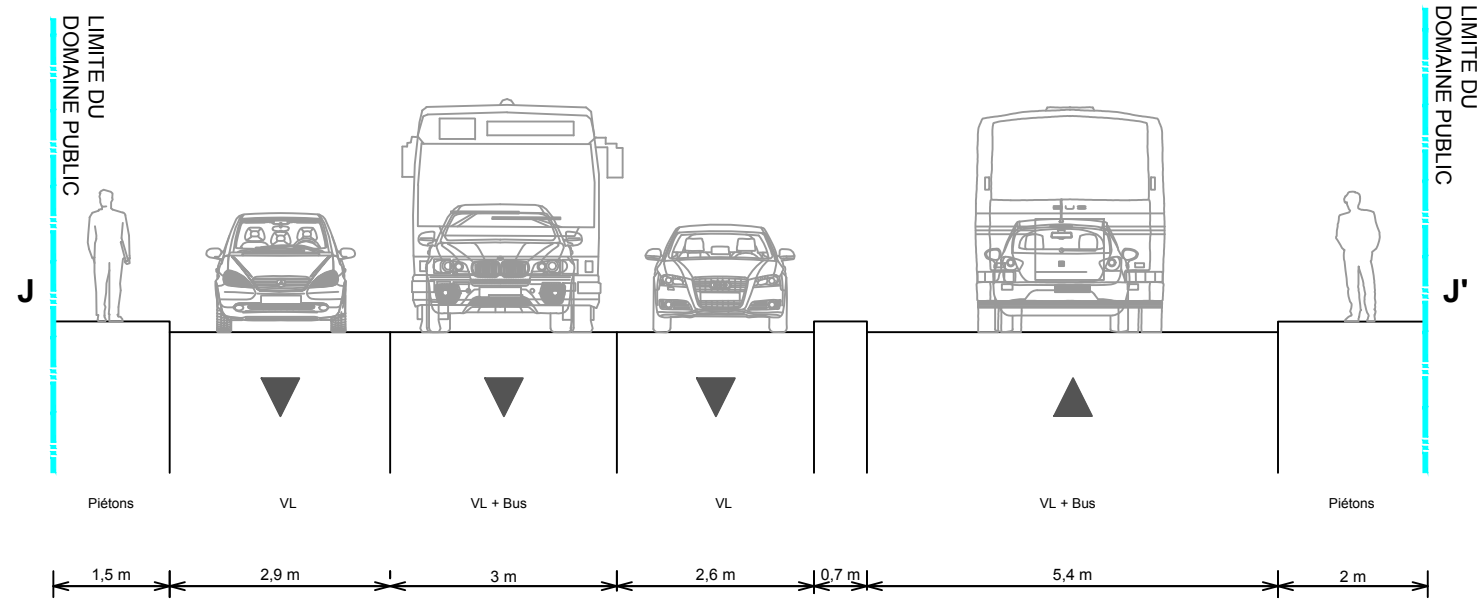
Profil existant



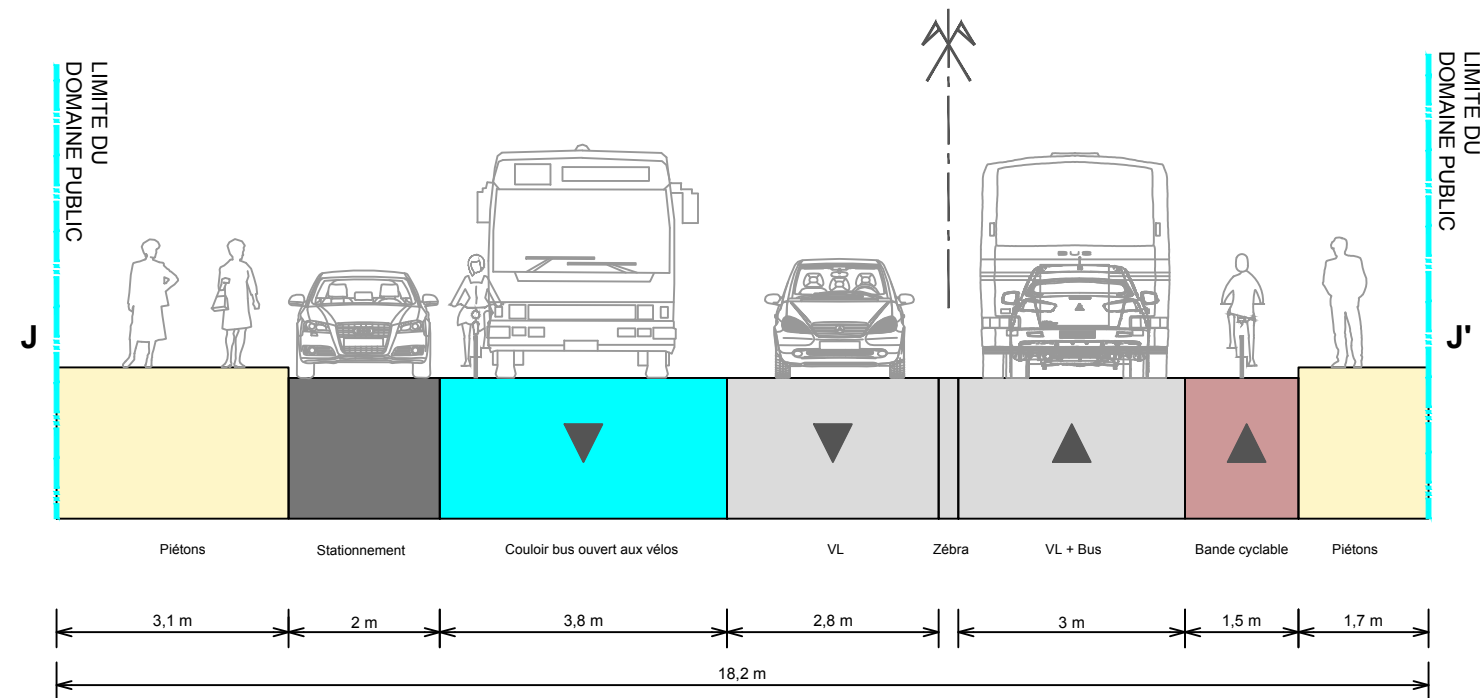
Profil projeté



Profil existant



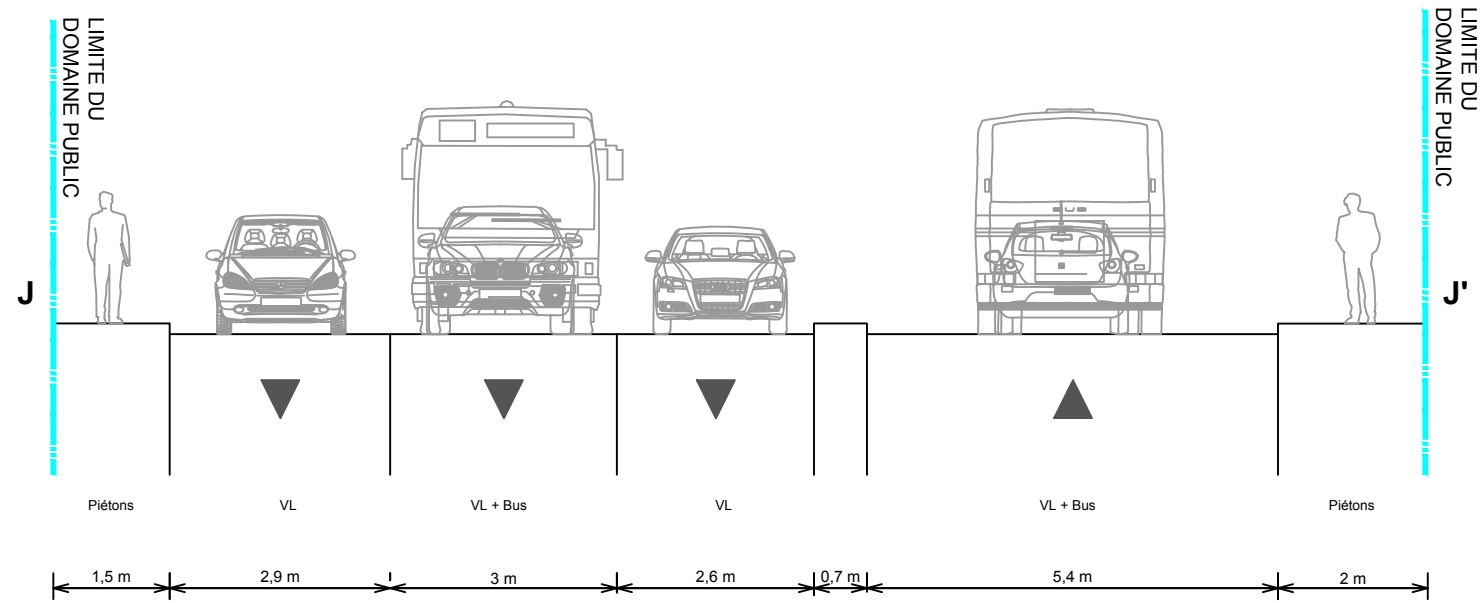
Profil projeté



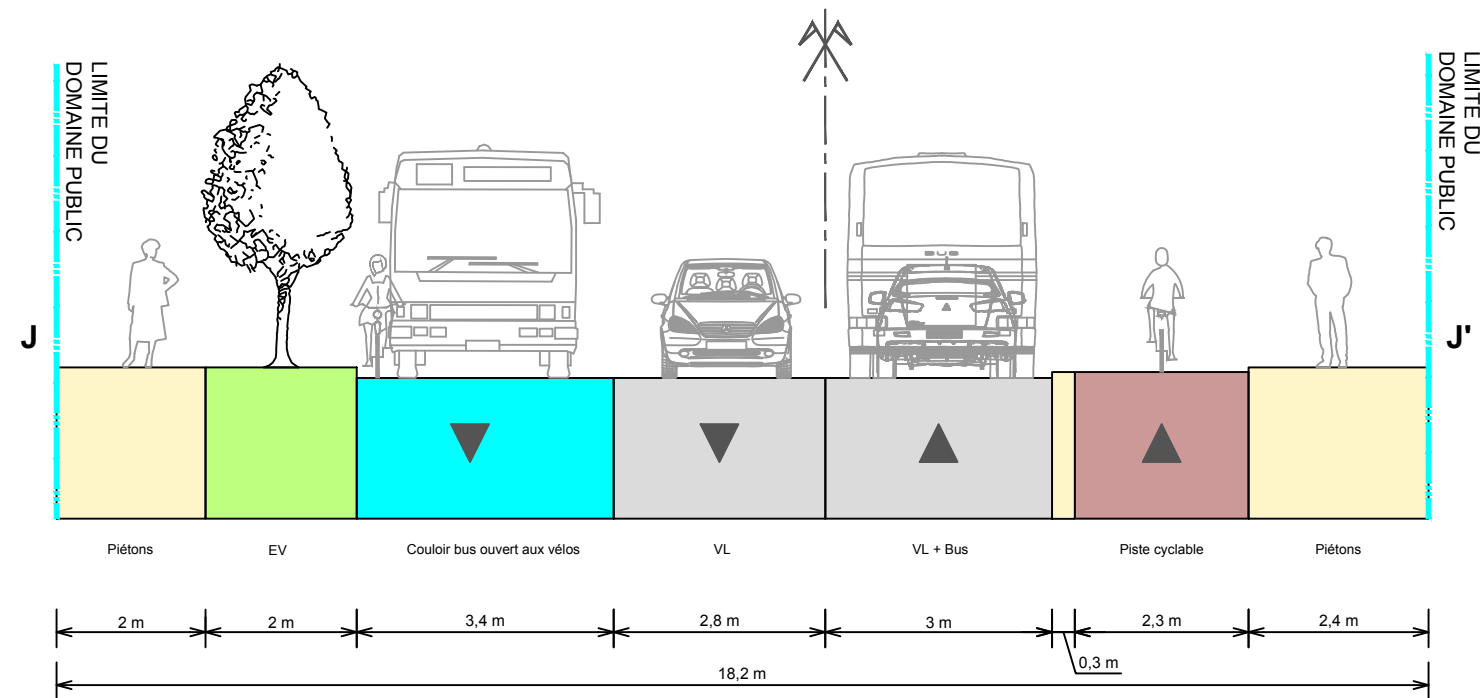
AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT
 CARNET DE PROFILS EN TRAVERS

Profil existant

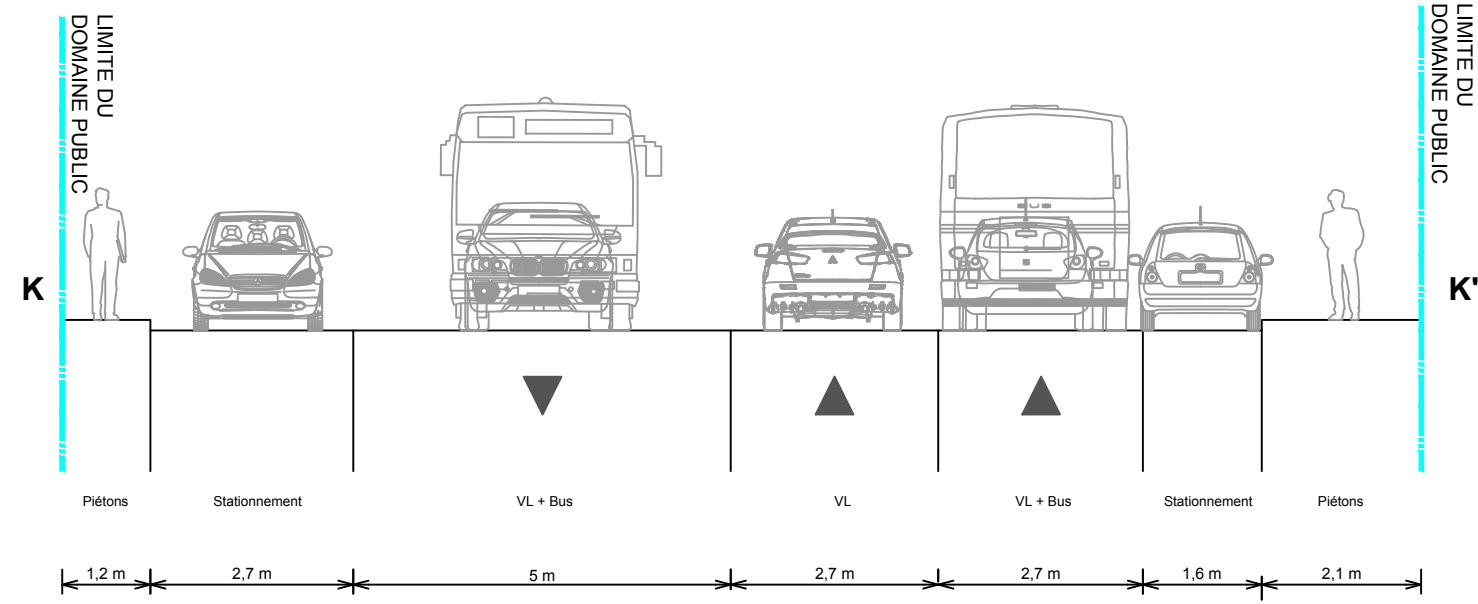


Profil projeté

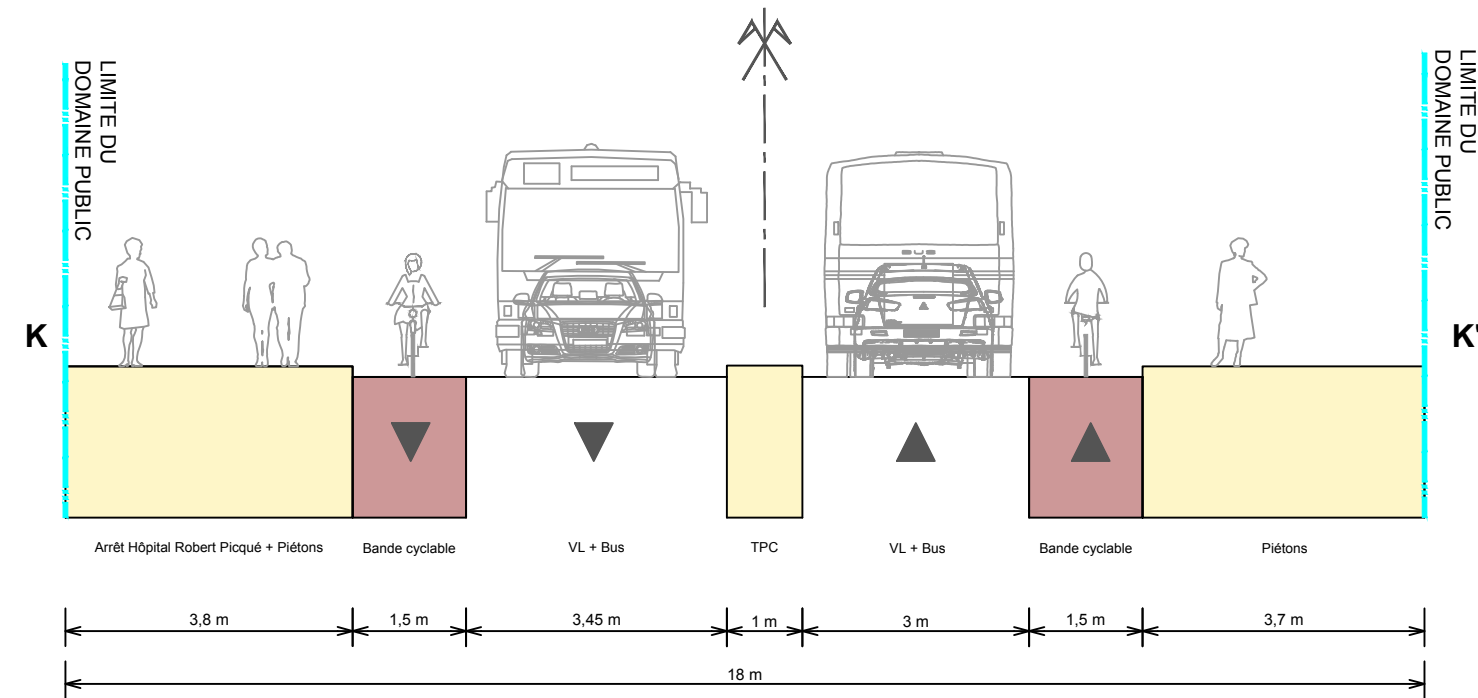


AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES
 PROPOSITION D'AMENAGEMENT - RESEAU CYCLABLE A HAUT NIVEAU DE SERVICE
 CARNET DE PROFILS EN TRAVERS

Profil existant



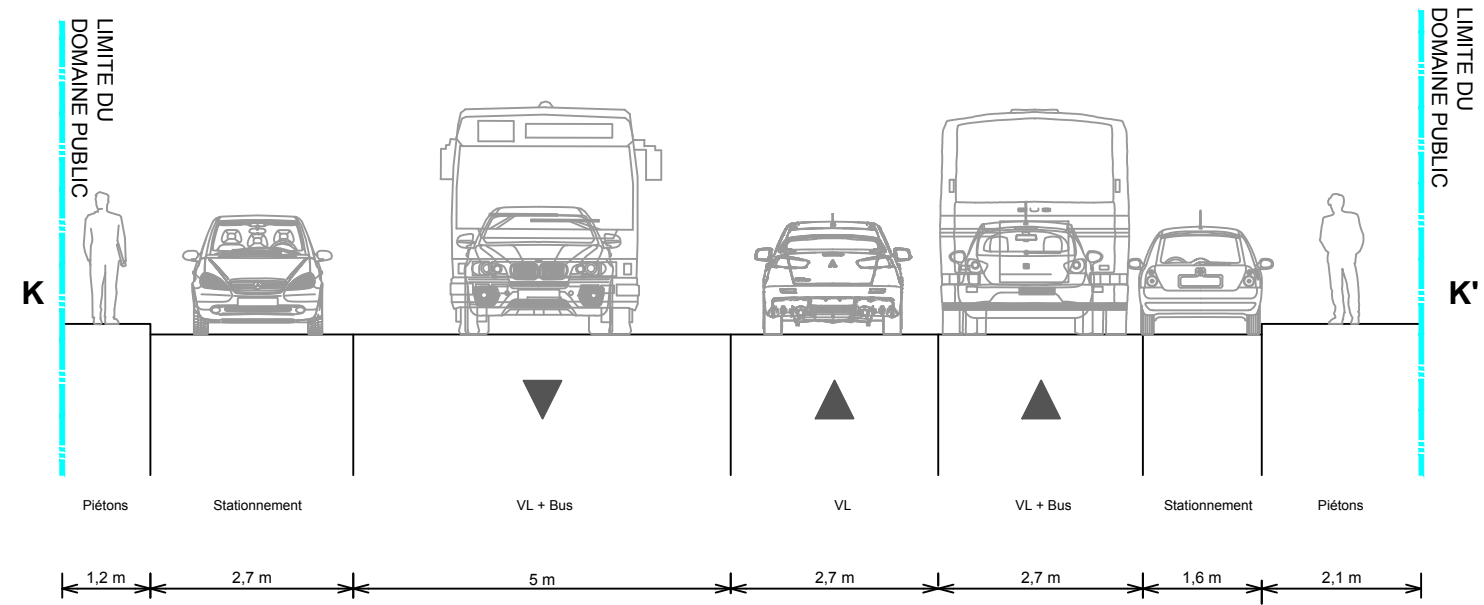
Profil projeté



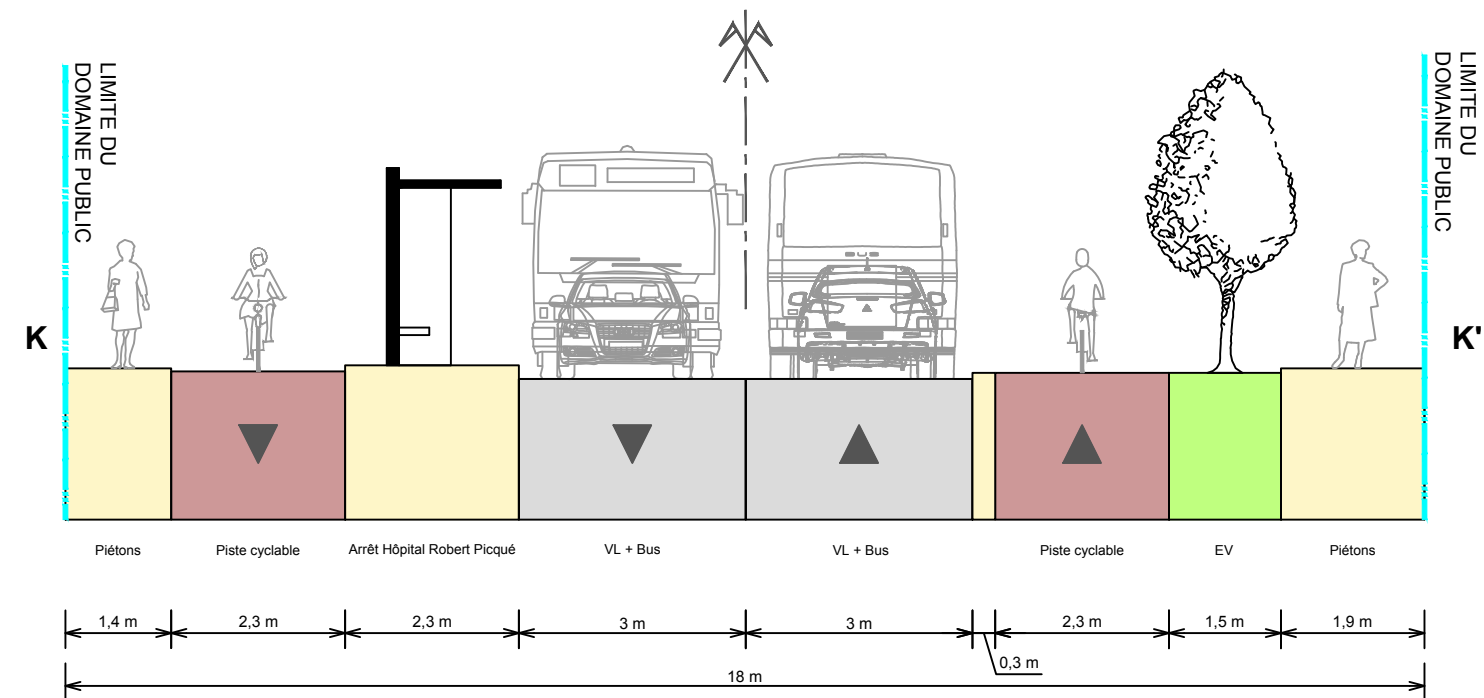
AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT
 CARNET DE PROFILS EN TRAVERS

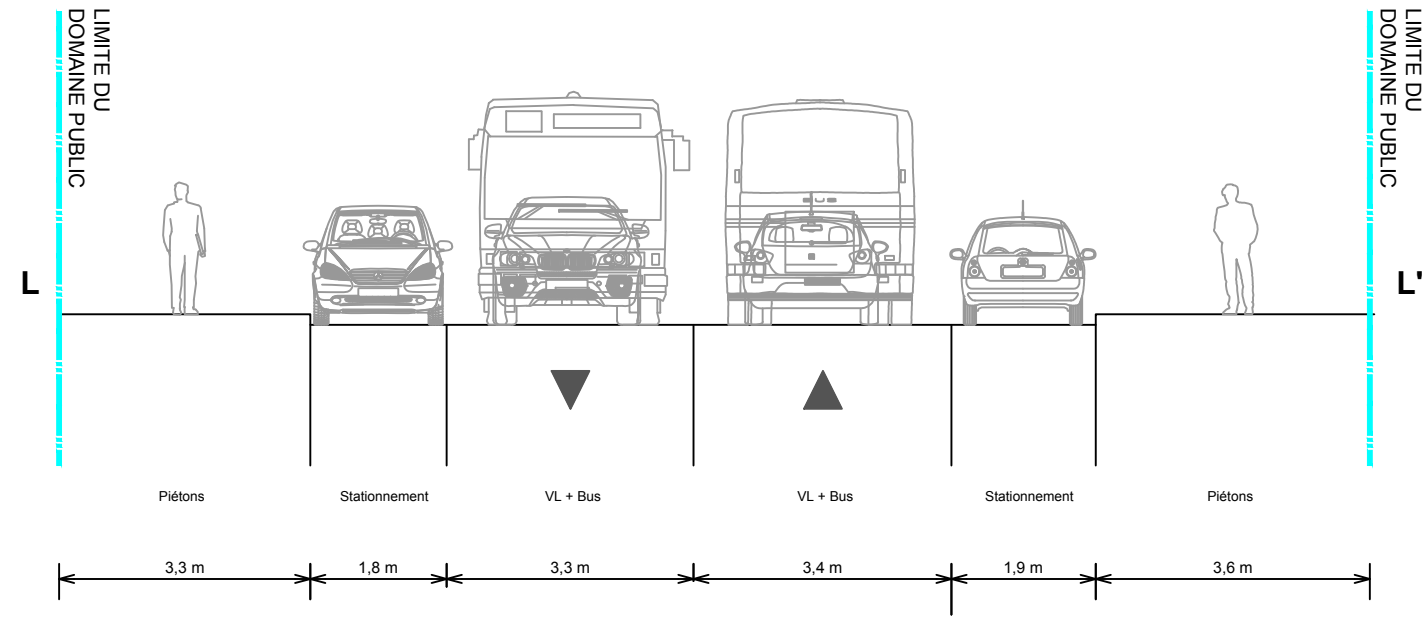
Profil existant



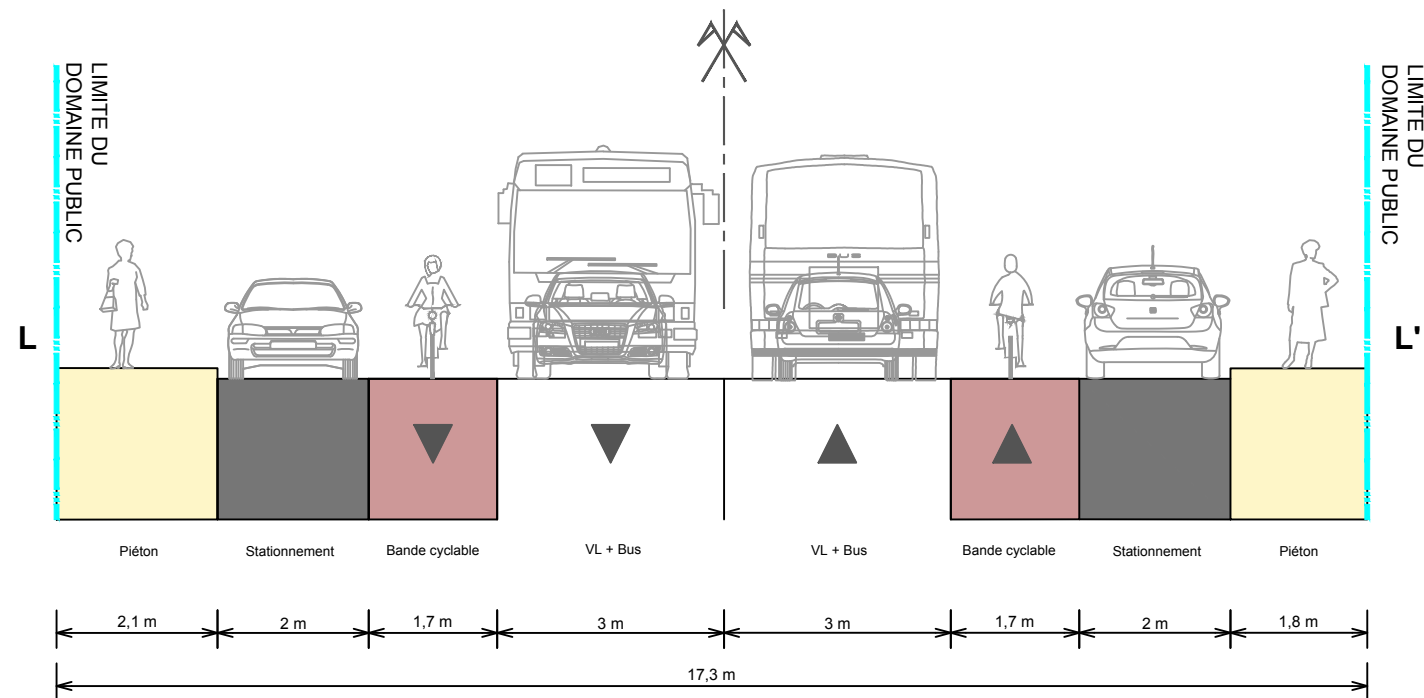
Profil projeté



Profil existant



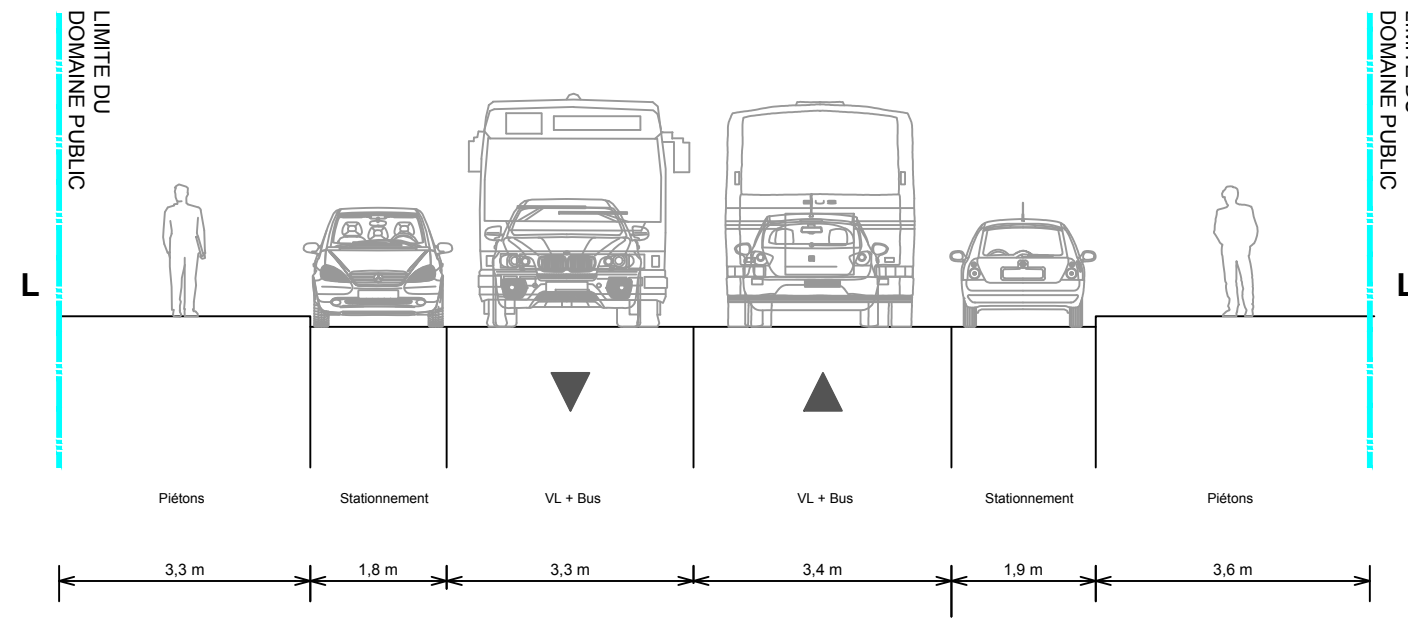
Profil projeté



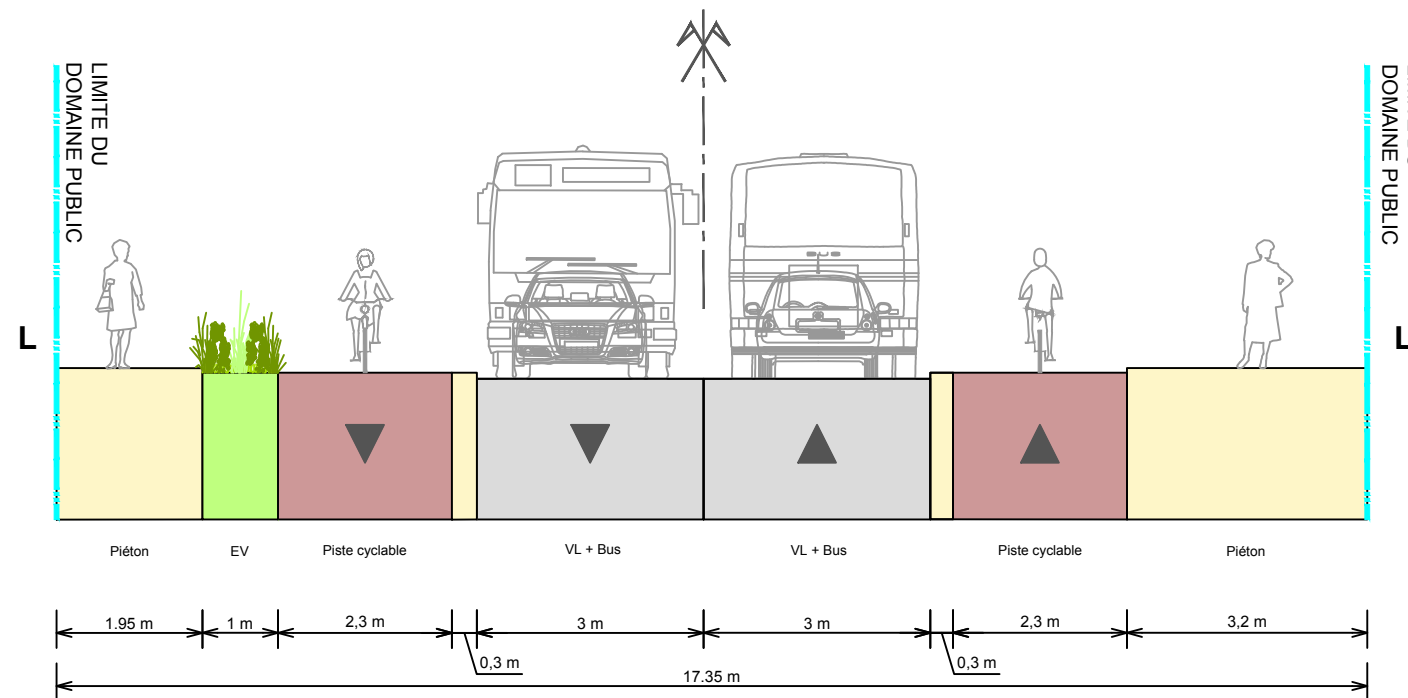
AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT
 CARNET DE PROFILS EN TRAVERS

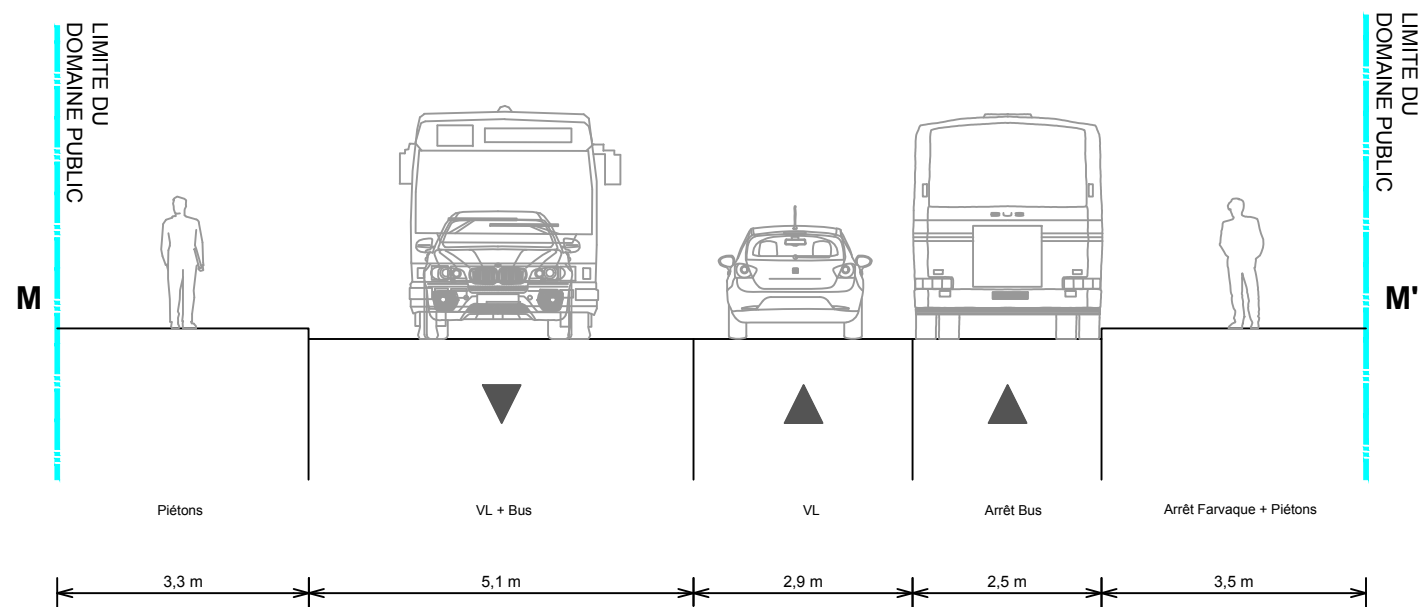
Profil existant



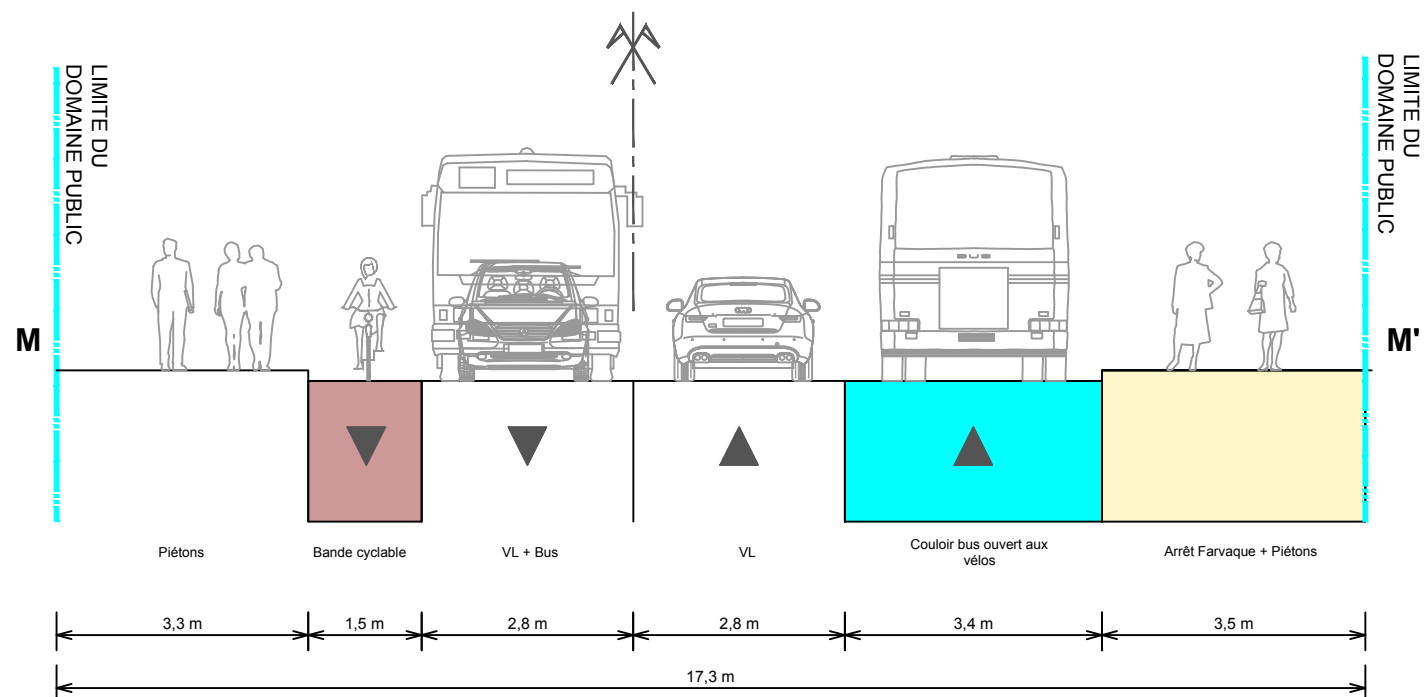
Profil projeté



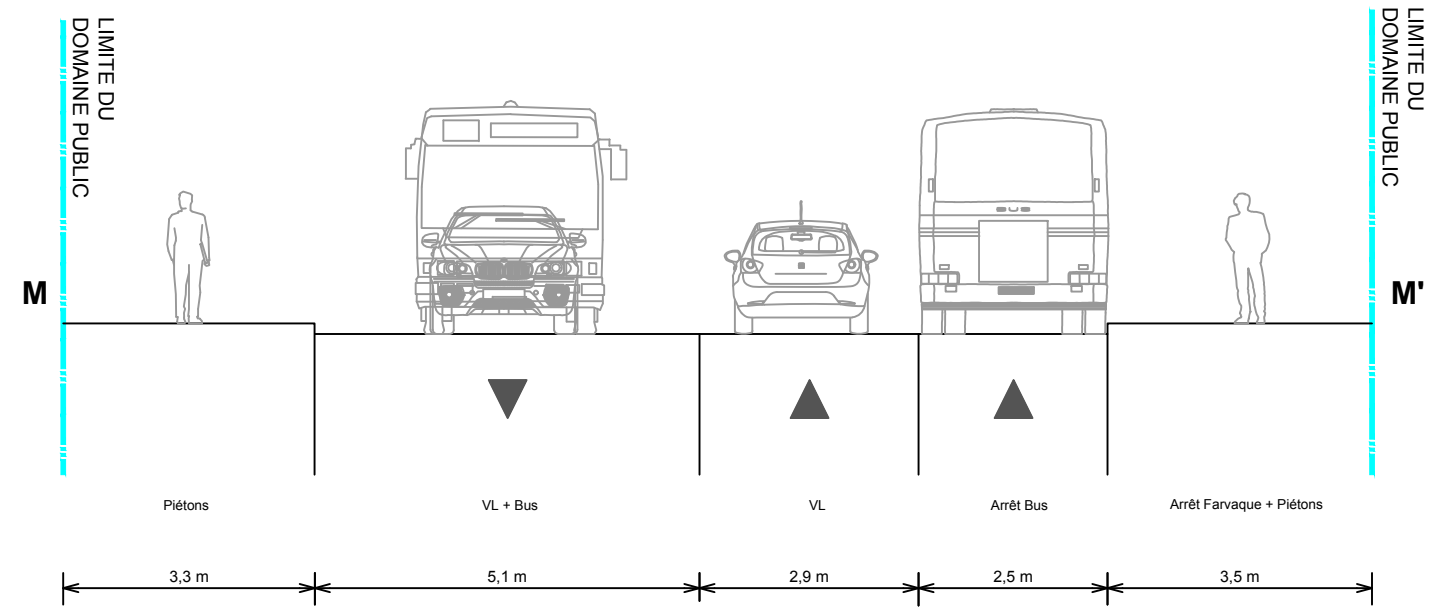
Profil existant



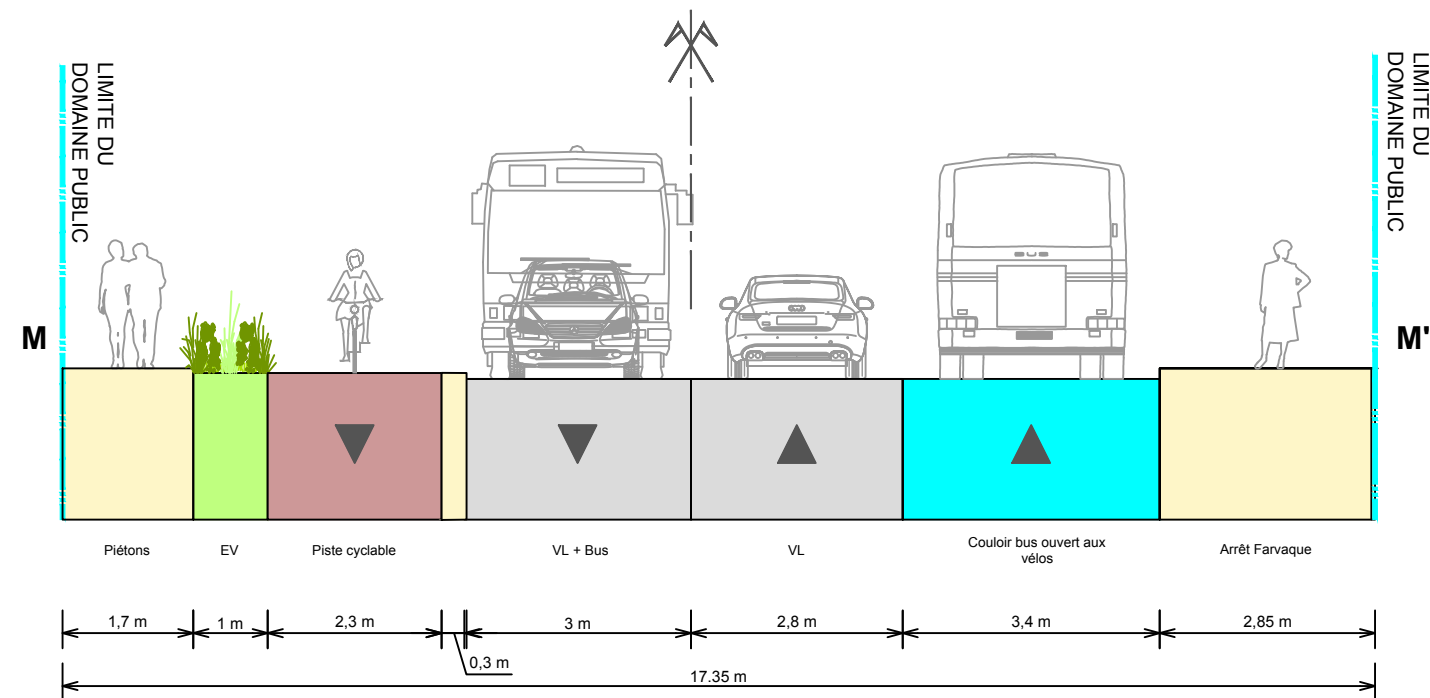
Profil projeté



Profil existant

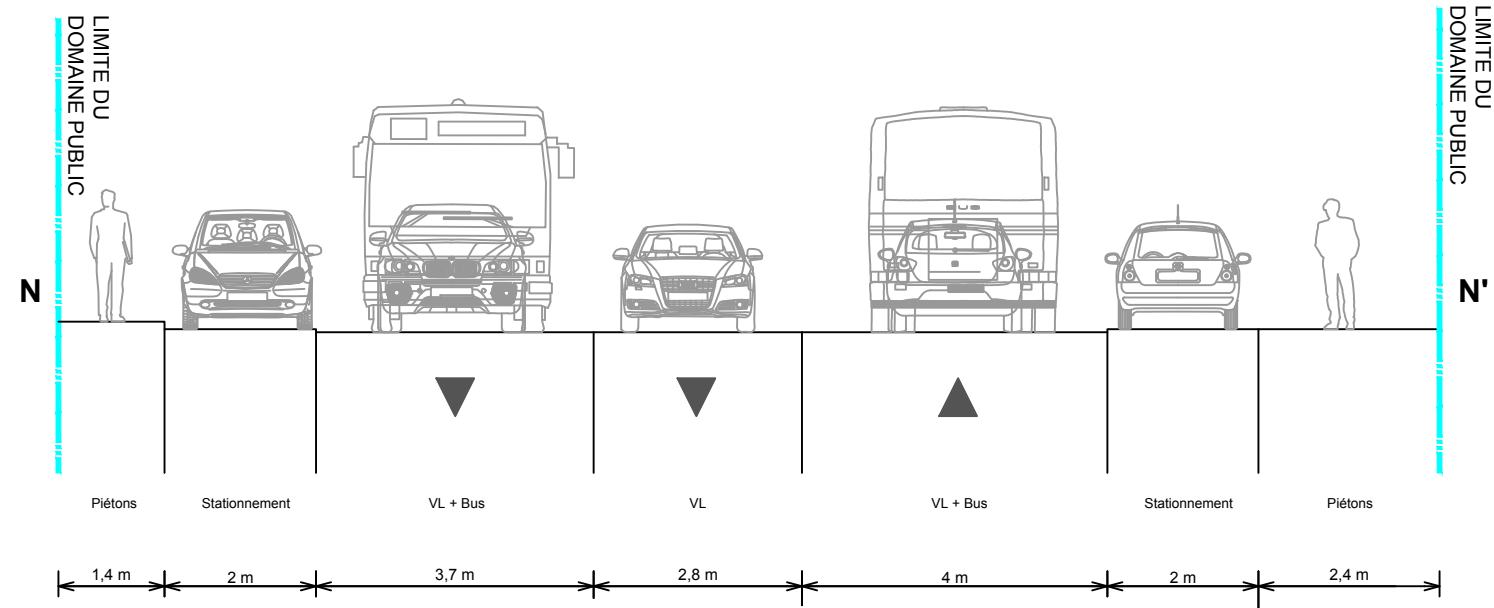


Profil projeté

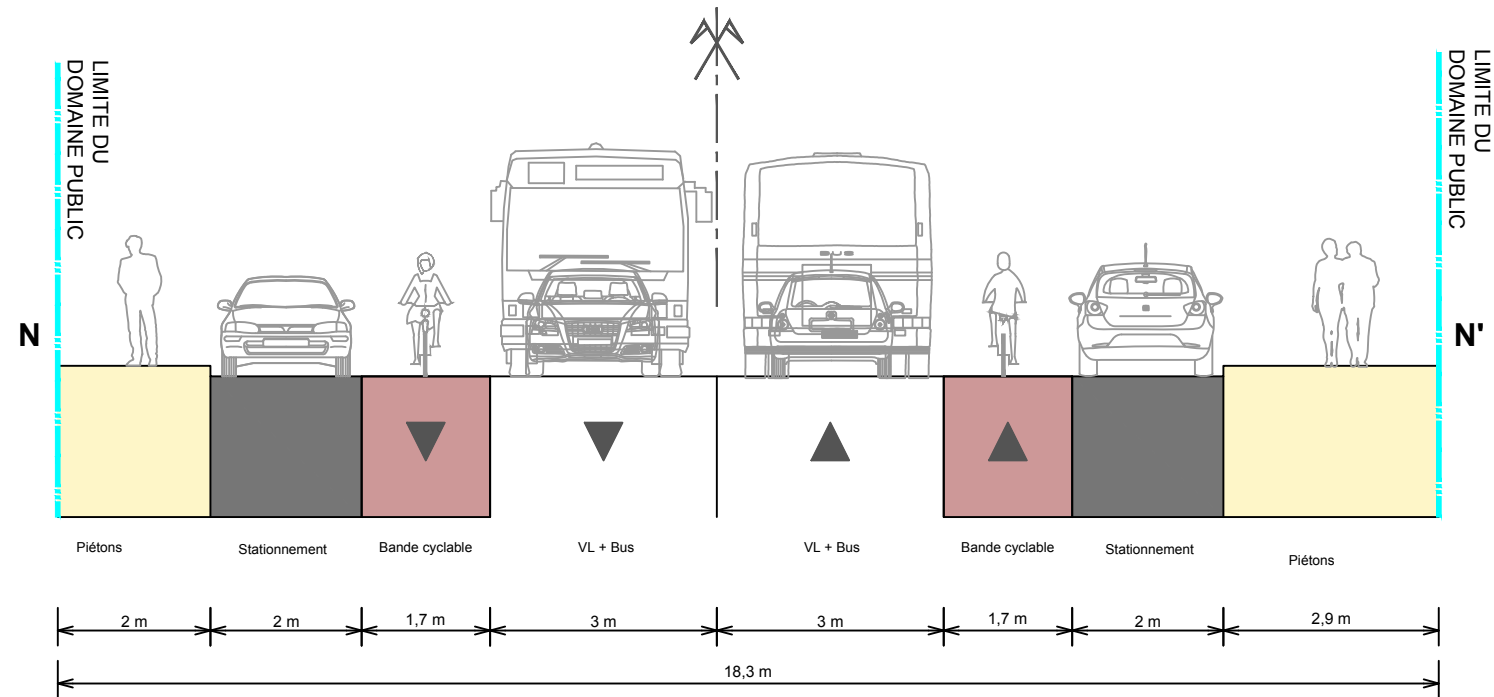


AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES
 PROPOSITION D'AMENAGEMENT - RESEAU CYCLABLE A HAUT NIVEAU DE SERVICE
 CARNET DE PROFILS EN TRAVERS

Profil existant



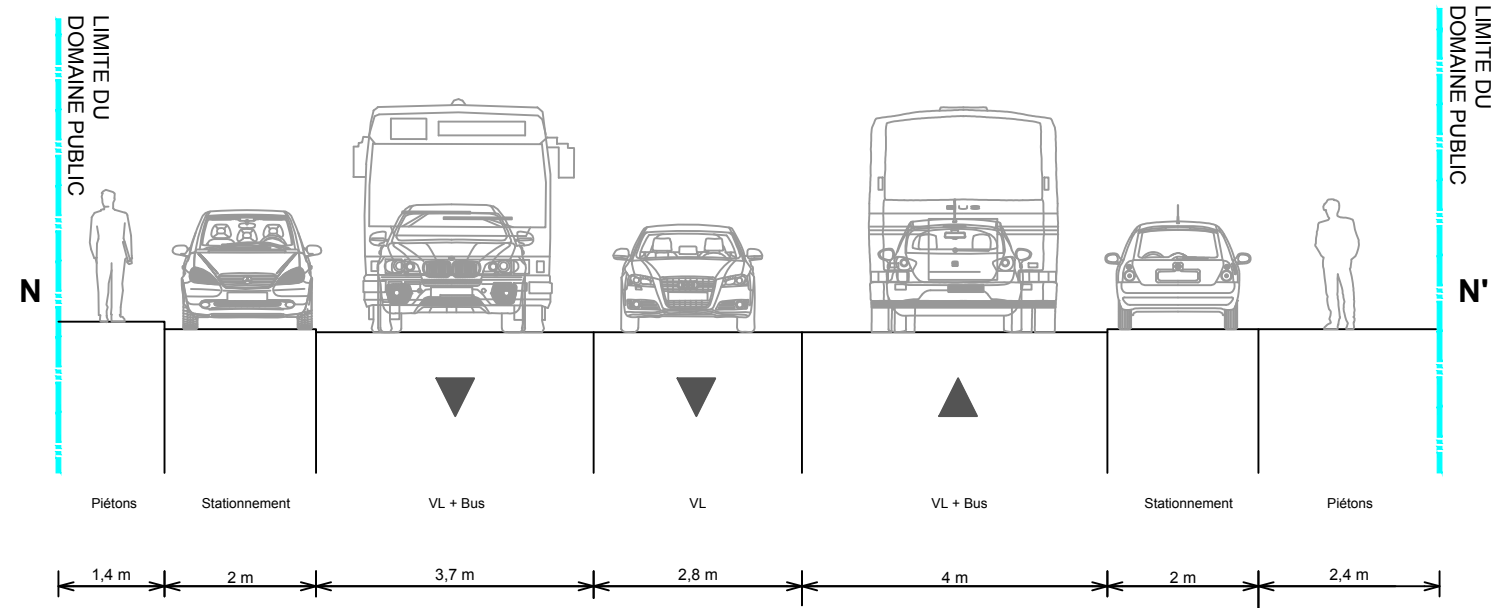
Profil projeté



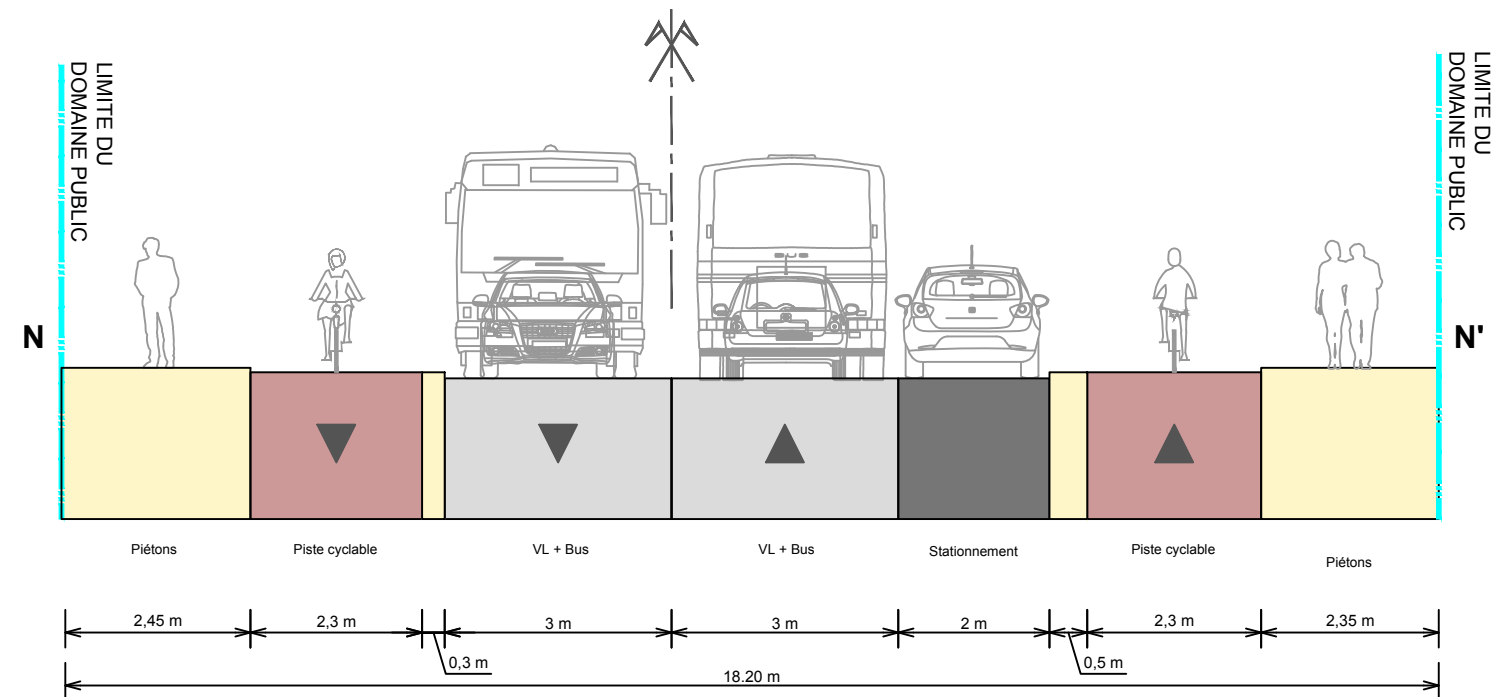
AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT
CARNET DE PROFILS EN TRAVERS

Profil existant

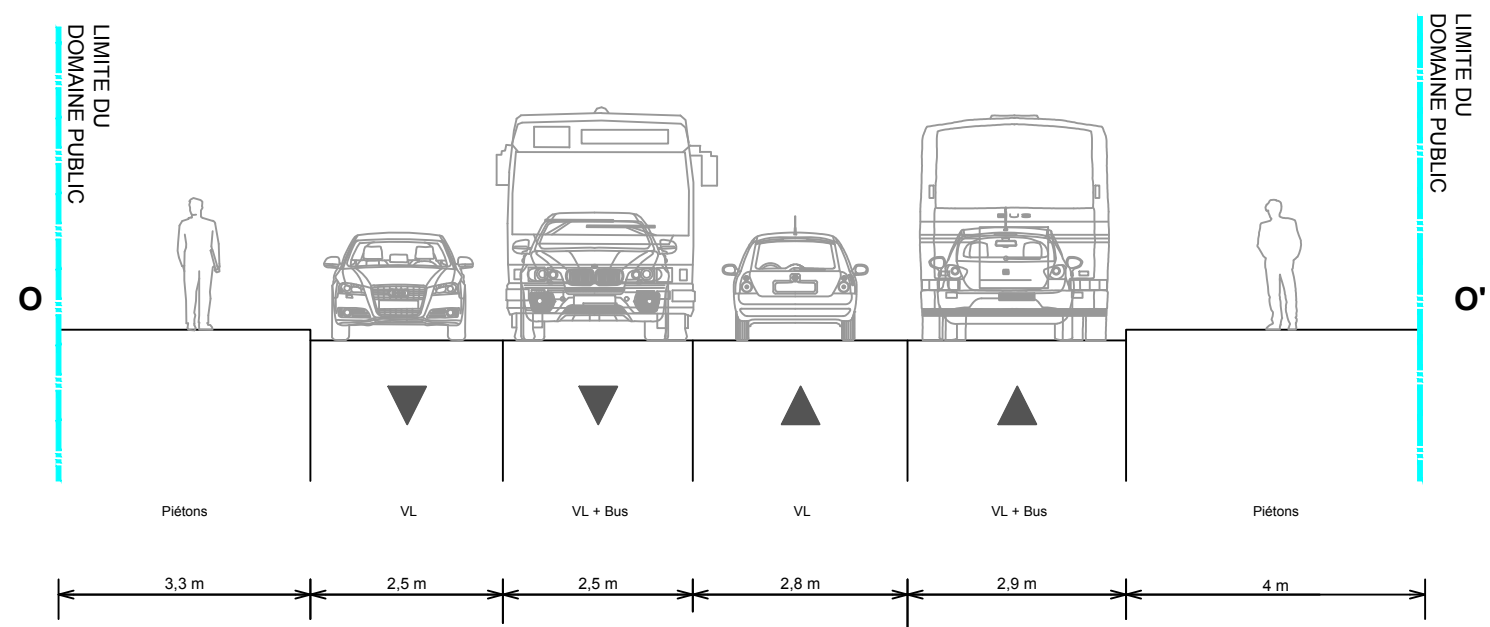


Profil projeté

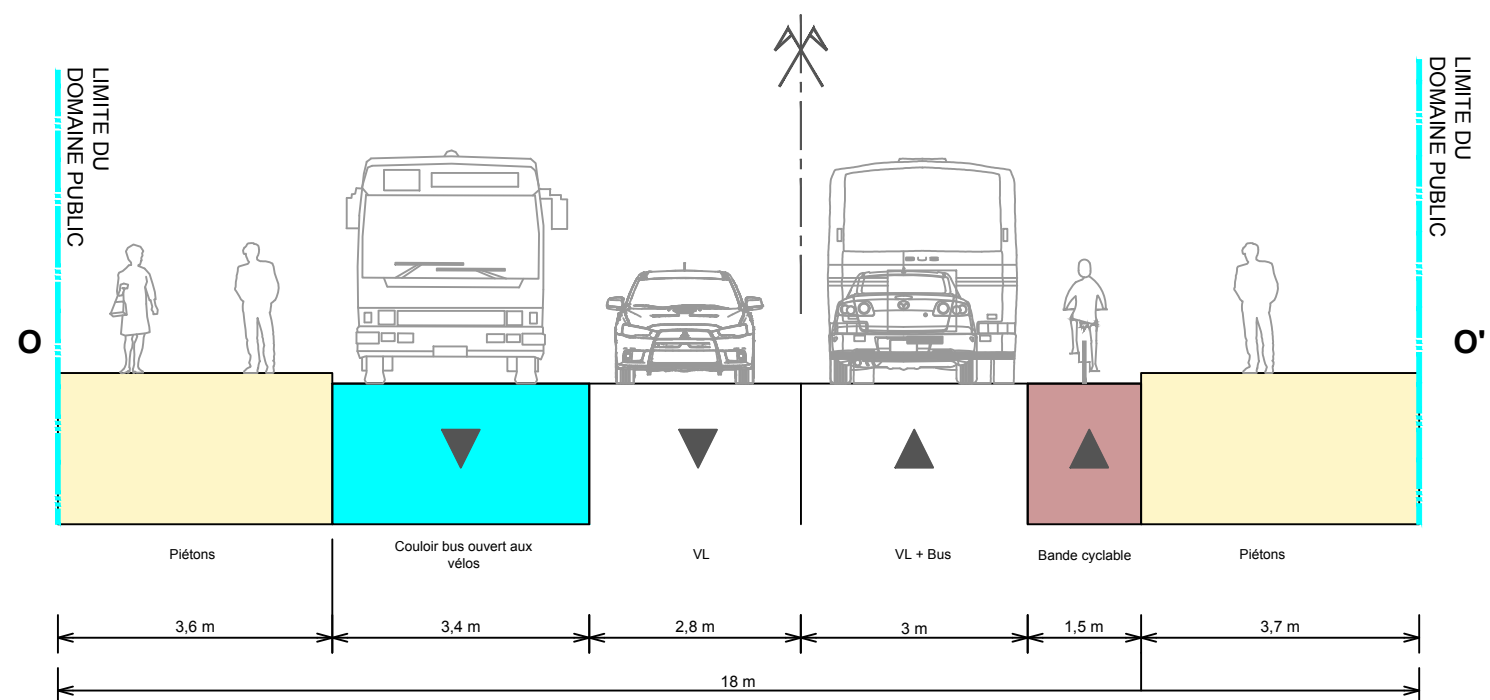


AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES
 PROPOSITION D'AMENAGEMENT - RESEAU CYCLABLE A HAUT NIVEAU DE SERVICE
 CARNET DE PROFILS EN TRAVERS

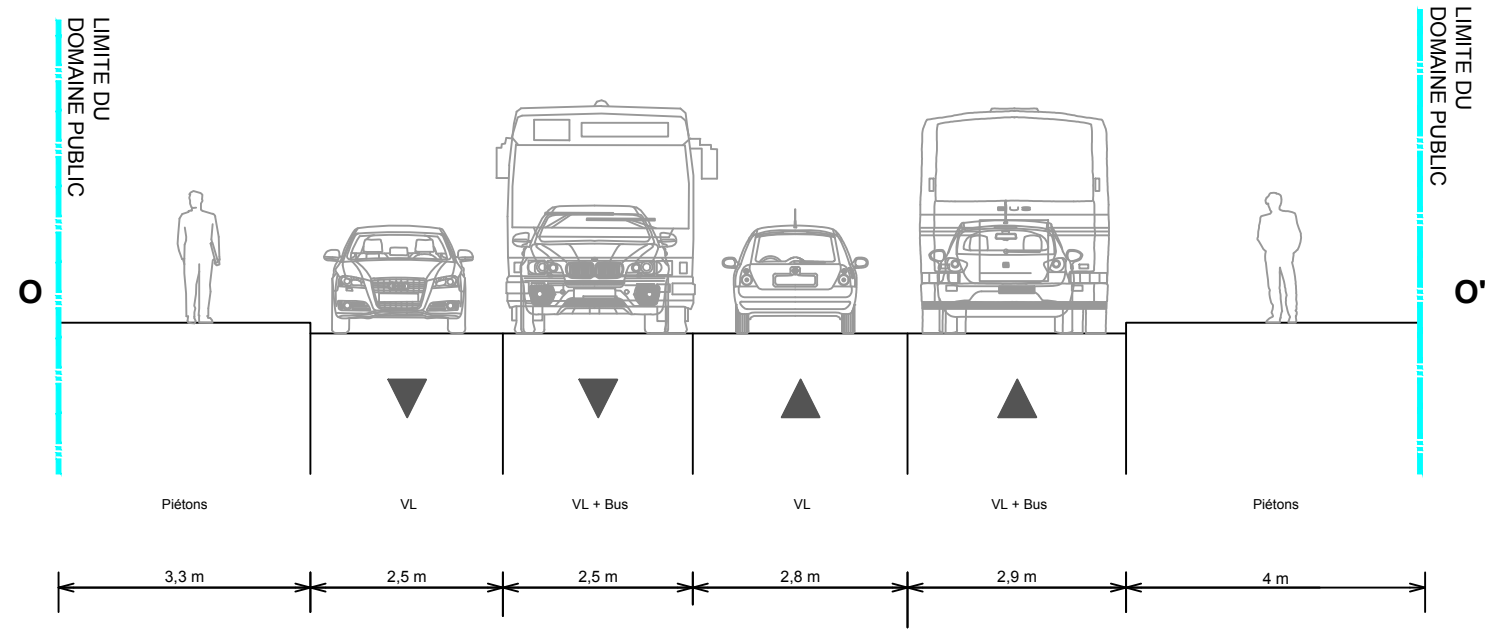
Profil existant



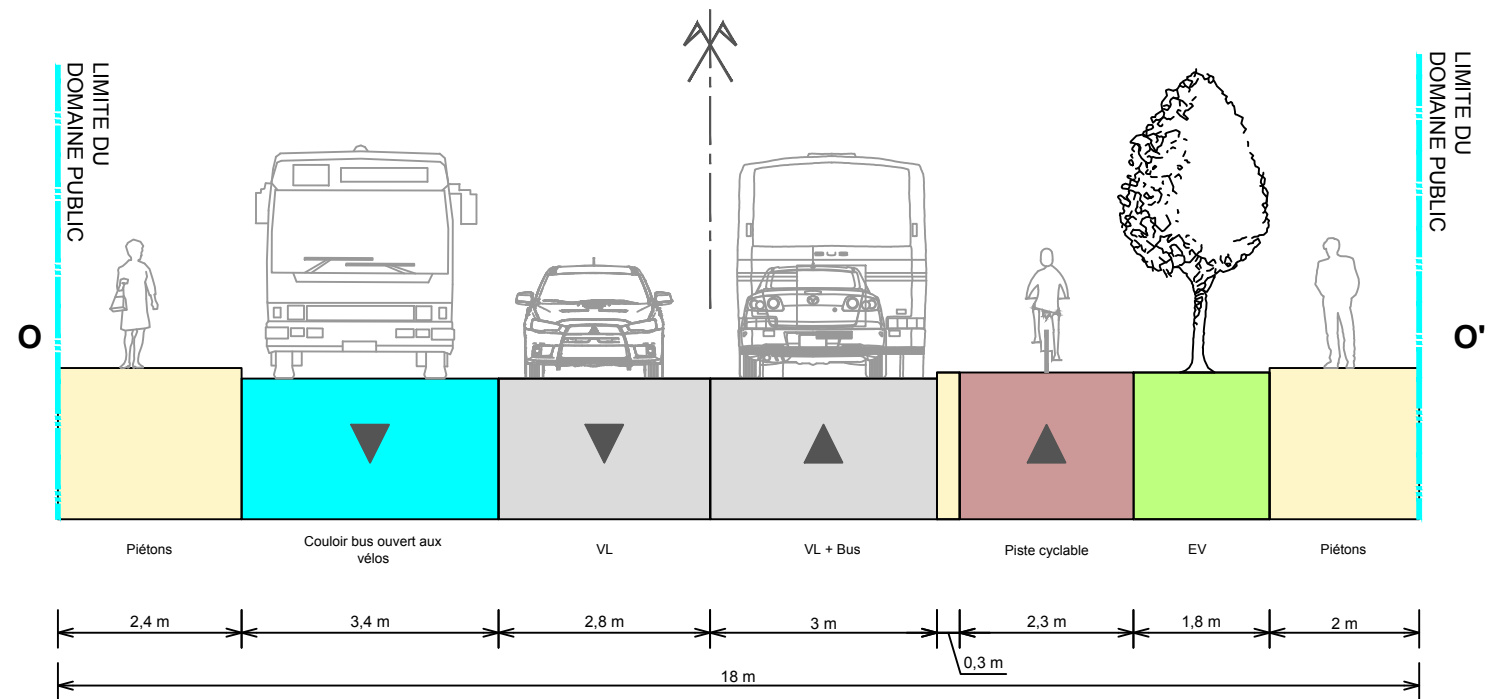
Profil projeté



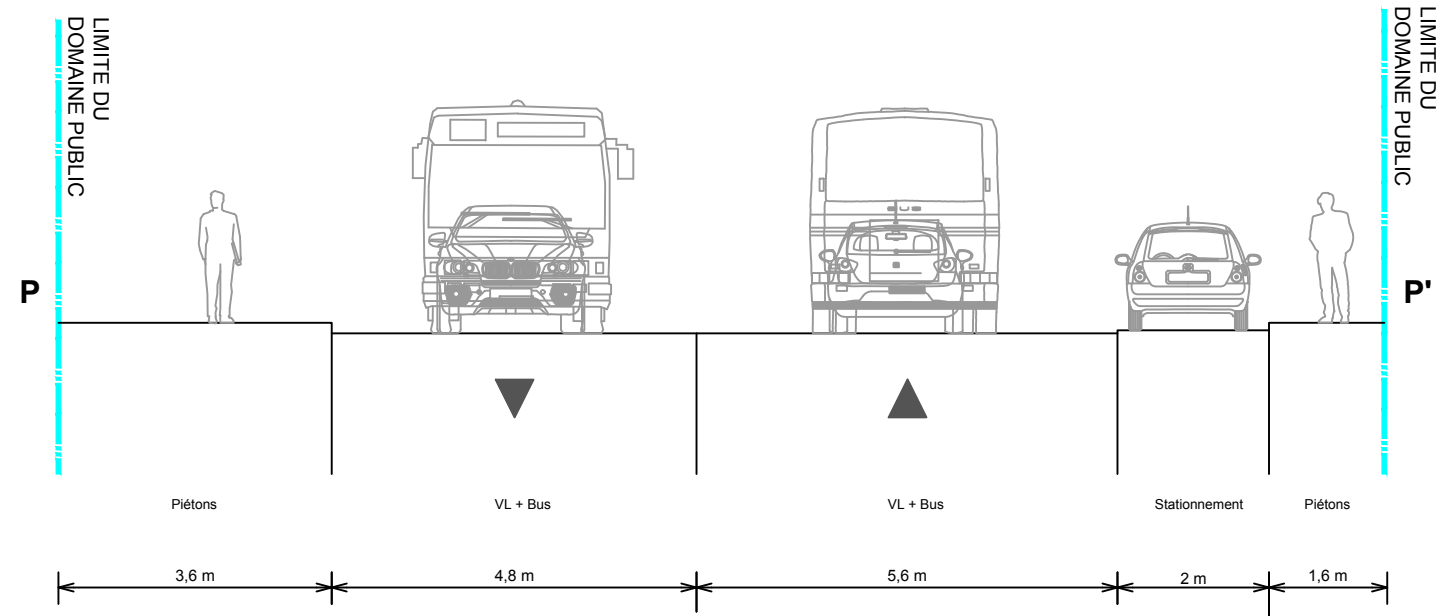
Profil existant



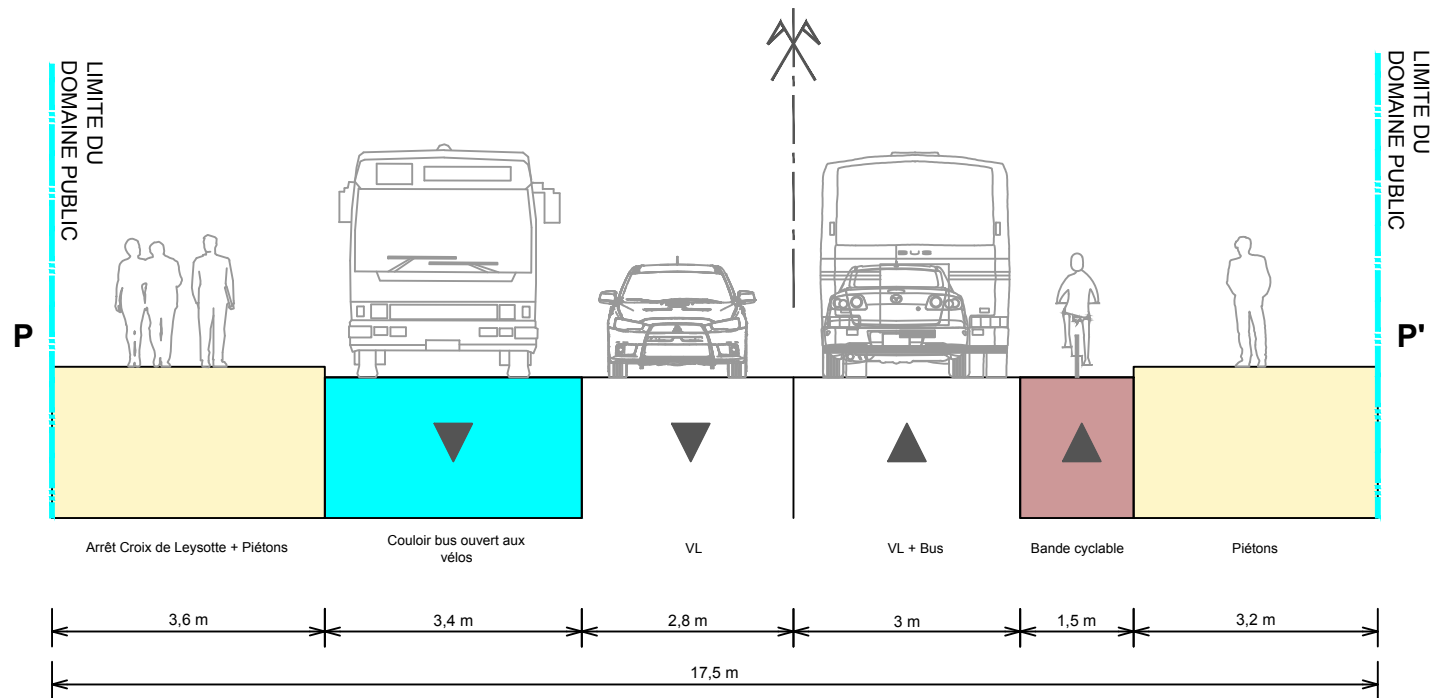
Profil projeté



Profil existant



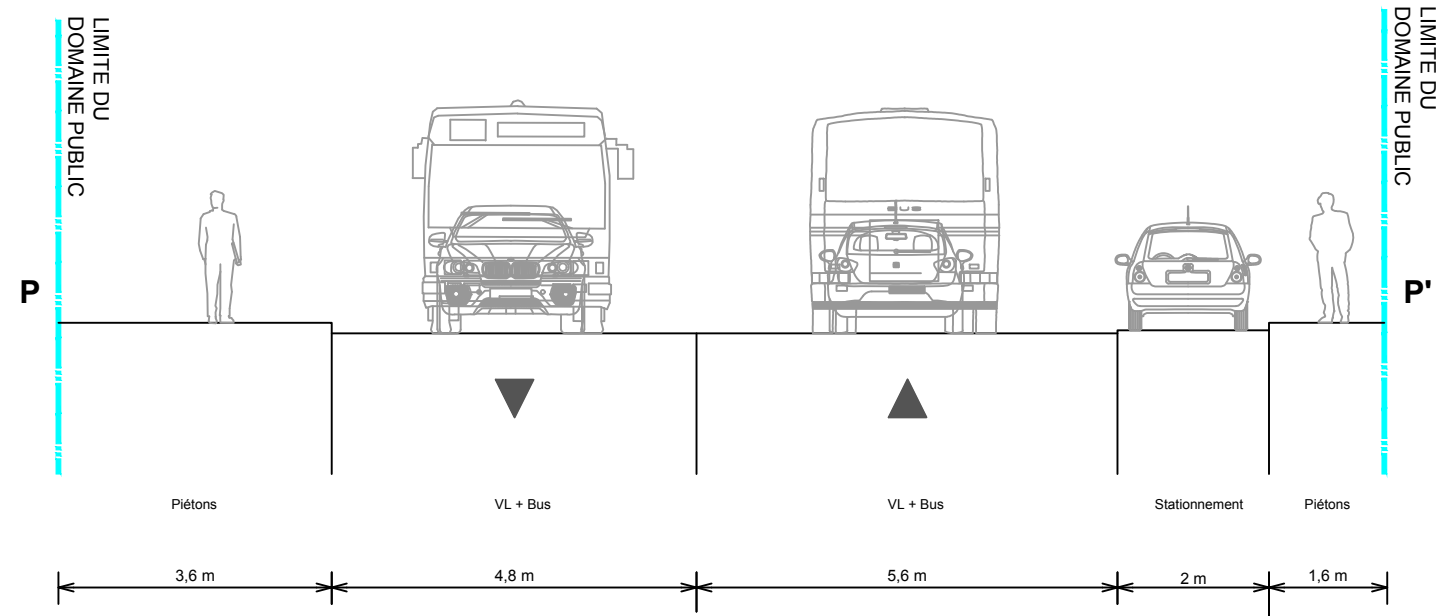
Profil projeté



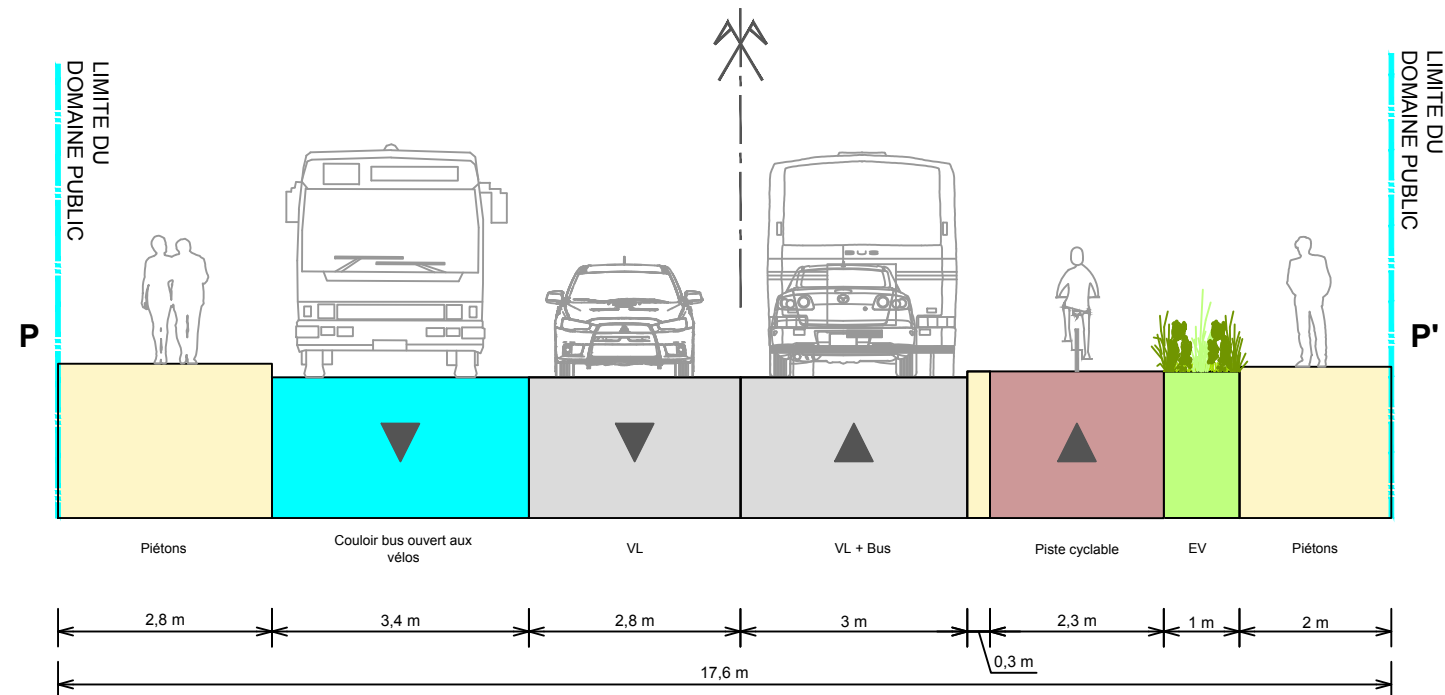
AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT
 CARNET DE PROFILS EN TRAVERS

Profil existant

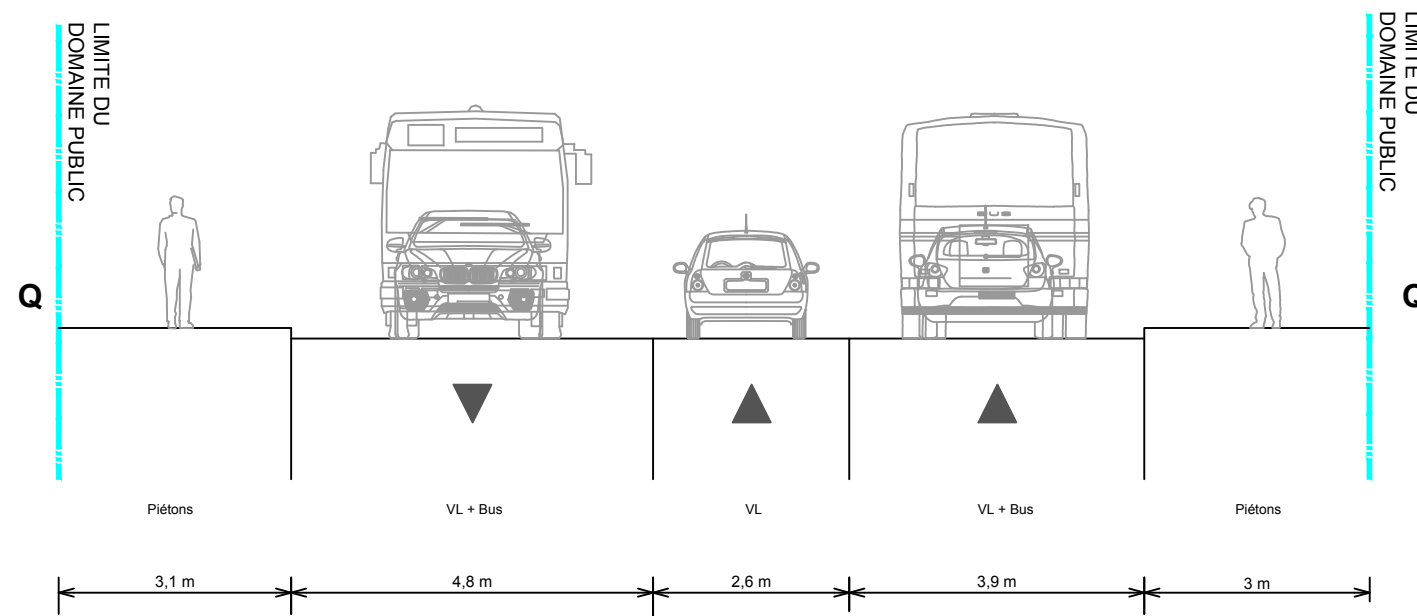


Profil projeté

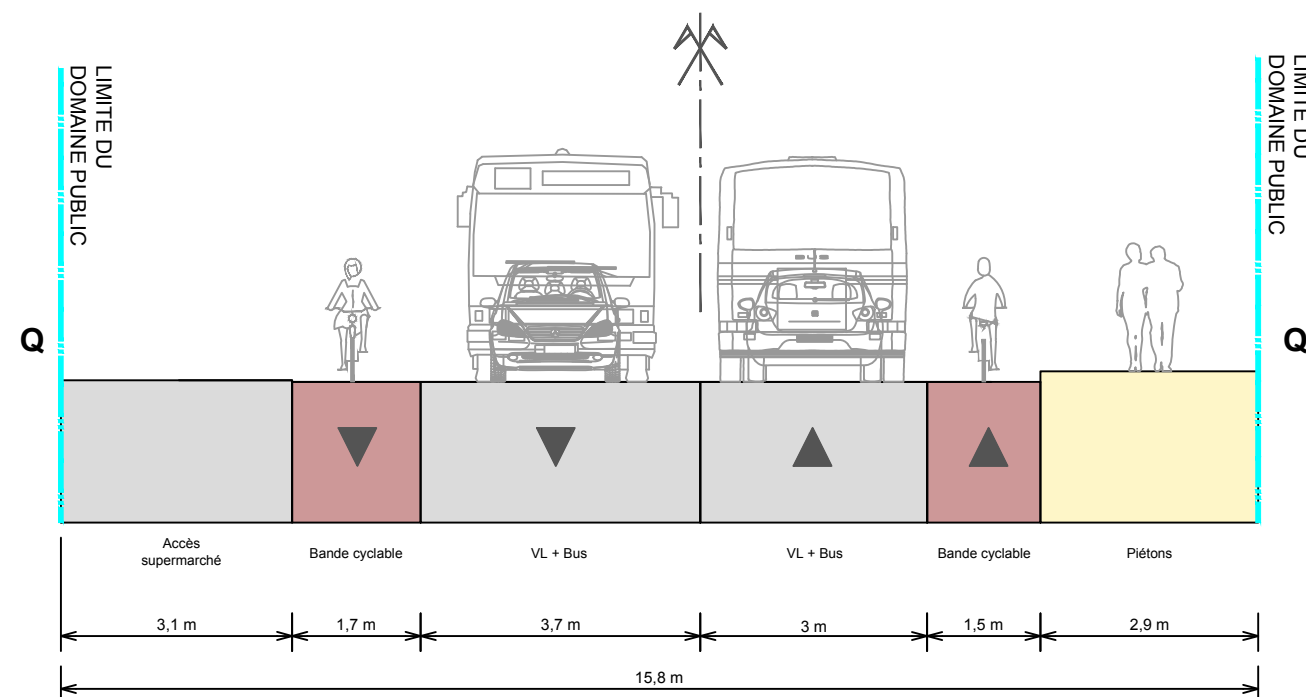


AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES
 PROPOSITION D'AMENAGEMENT - RESEAU CYCLABLE A HAUT NIVEAU DE SERVICE
 CARNET DE PROFILS EN TRAVERS

Profil existant



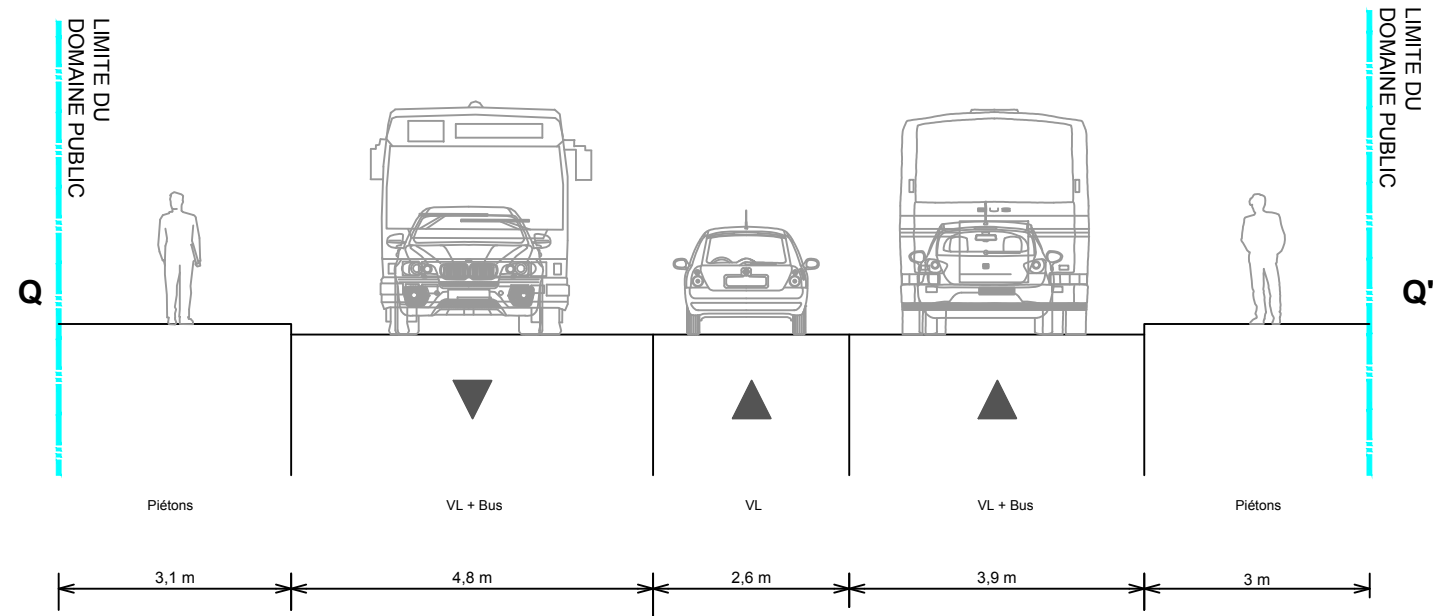
Profil projeté



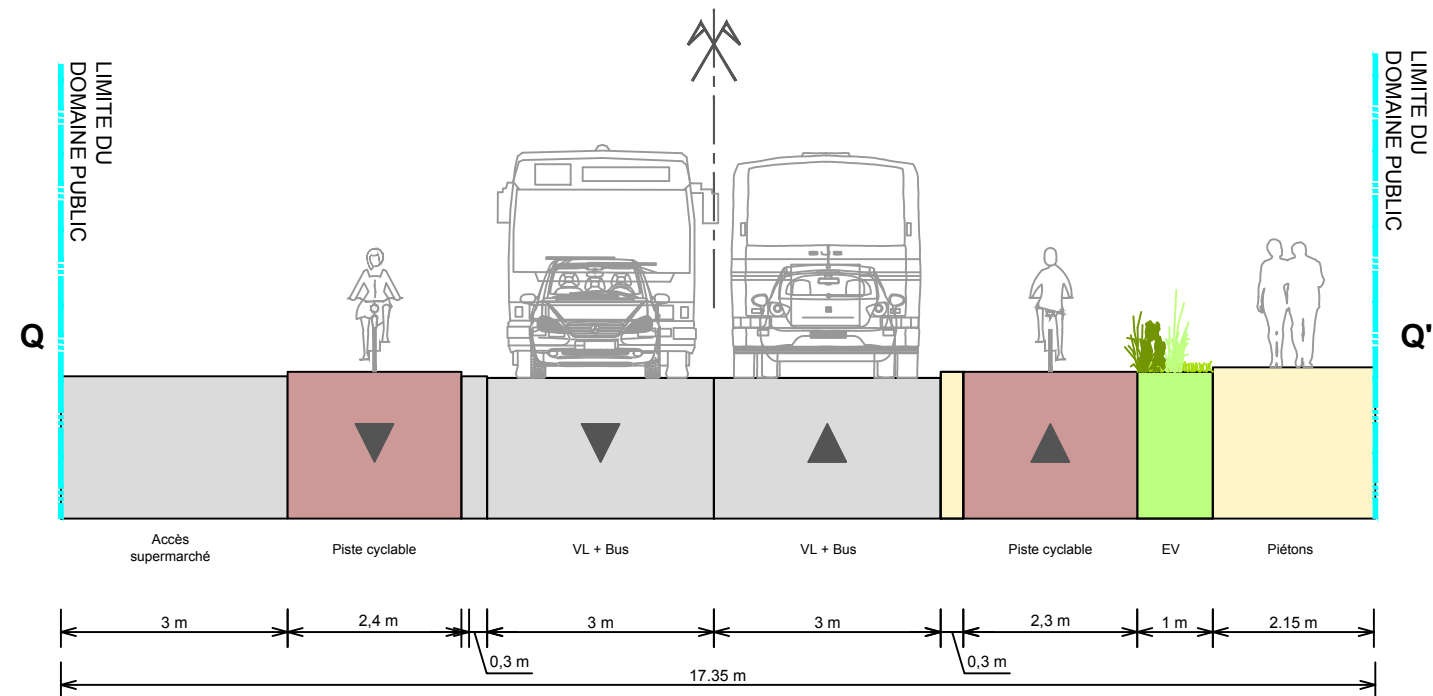
AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT
 CARNET DE PROFILS EN TRAVERS

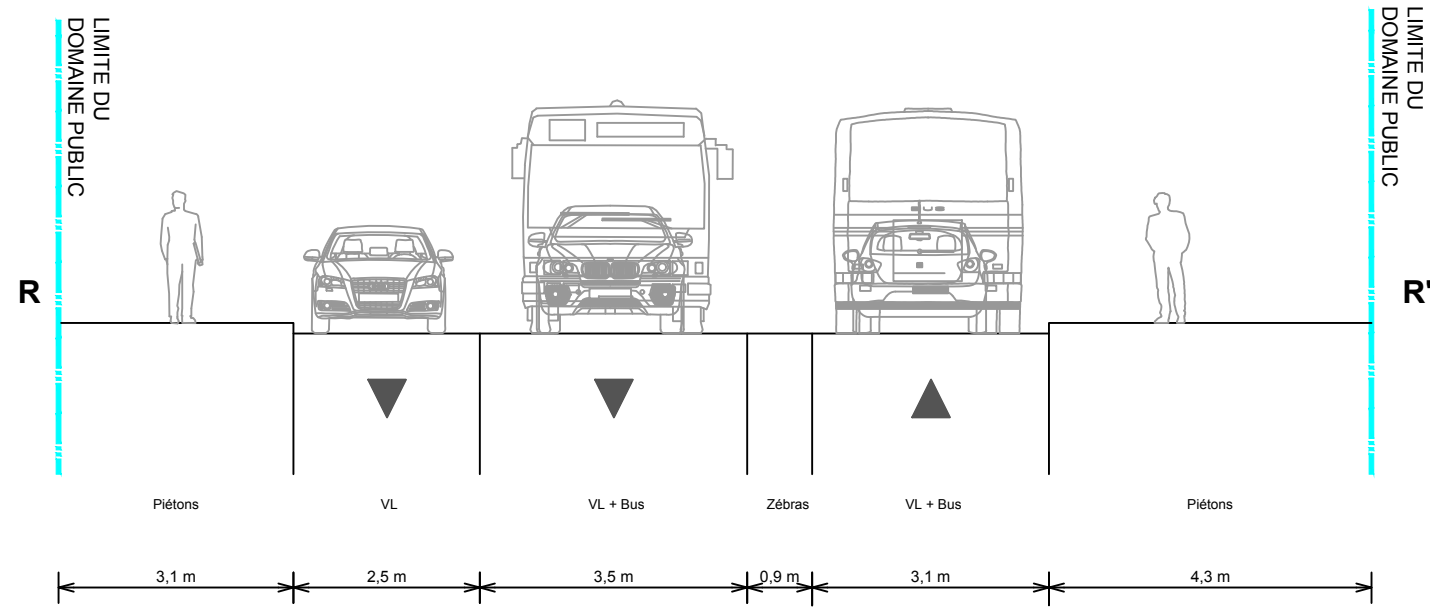
Profil existant



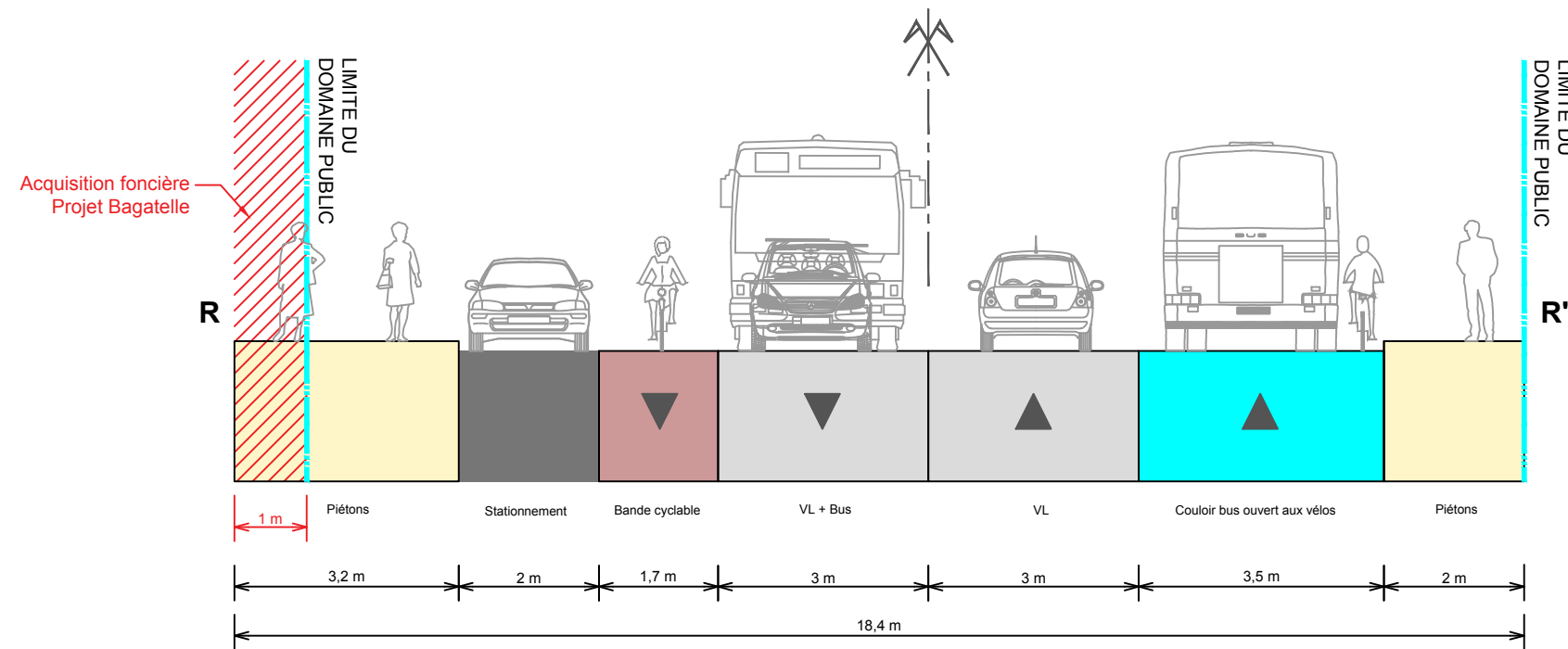
Profil projeté



Profil existant



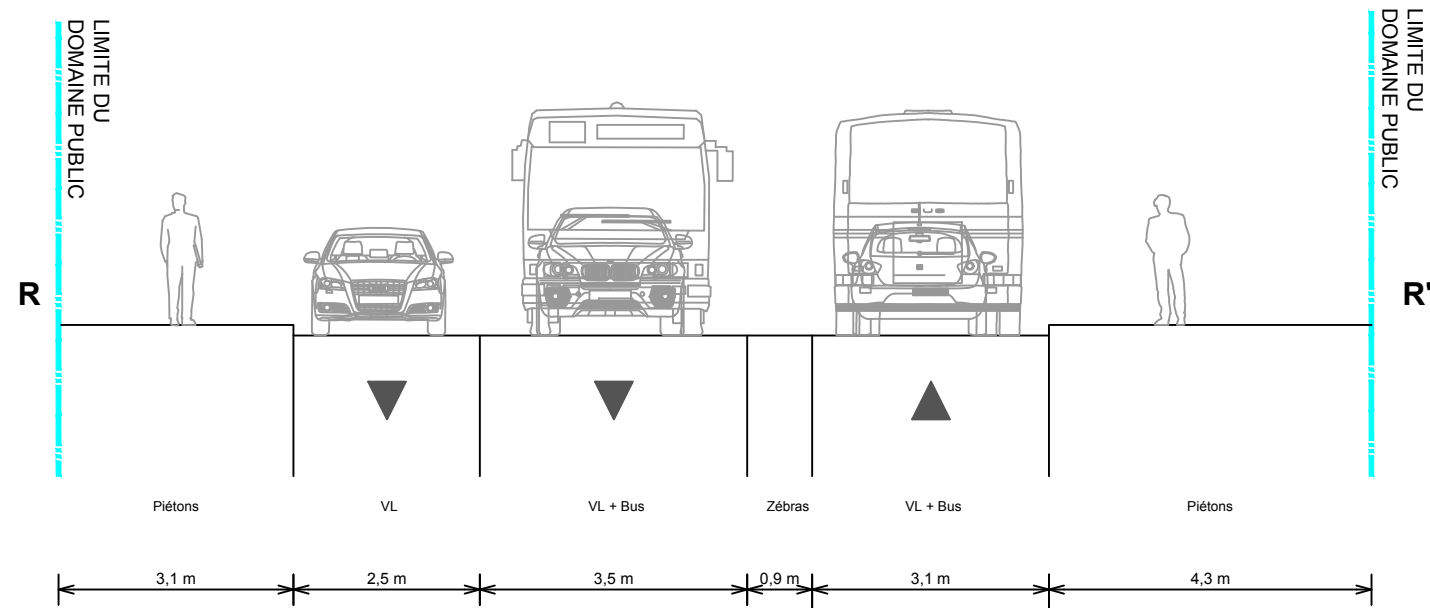
Profil projeté



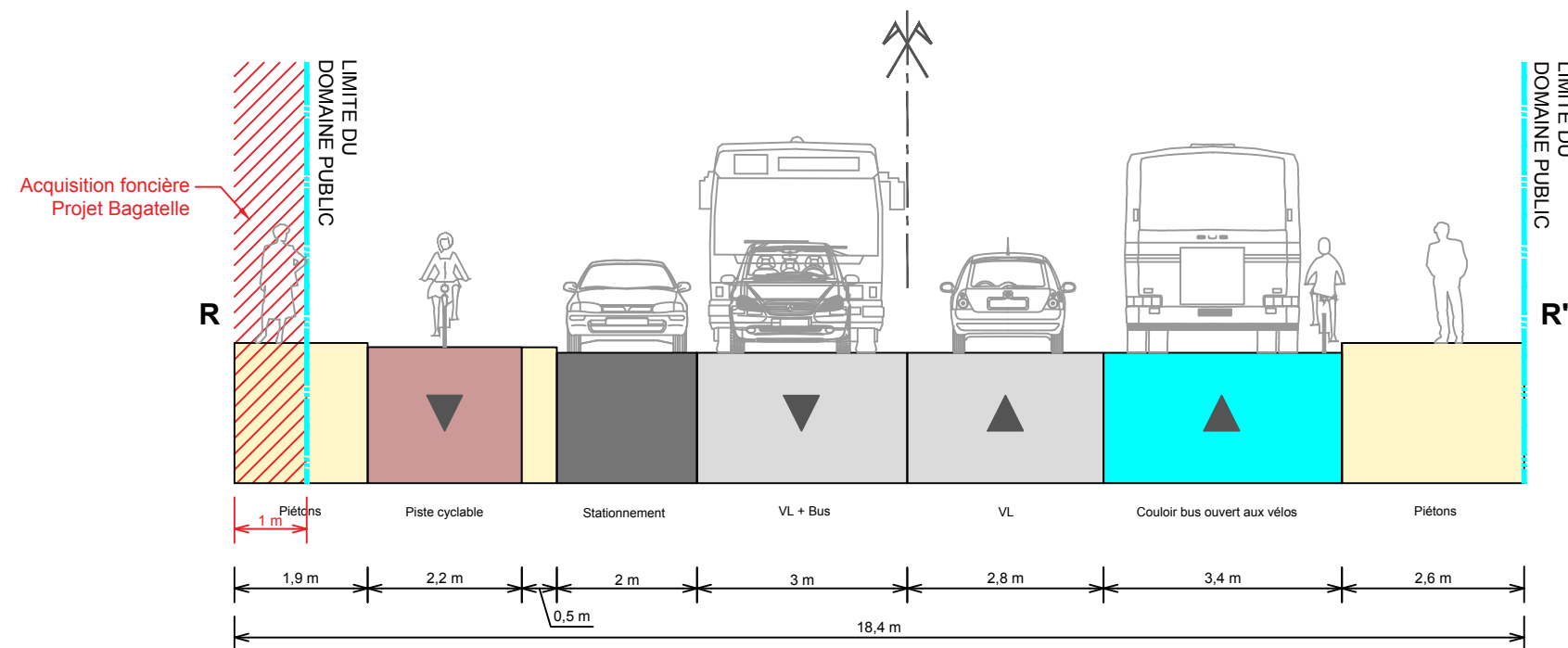
AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT
CARNET DE PROFILS EN TRAVERS

Profil existant

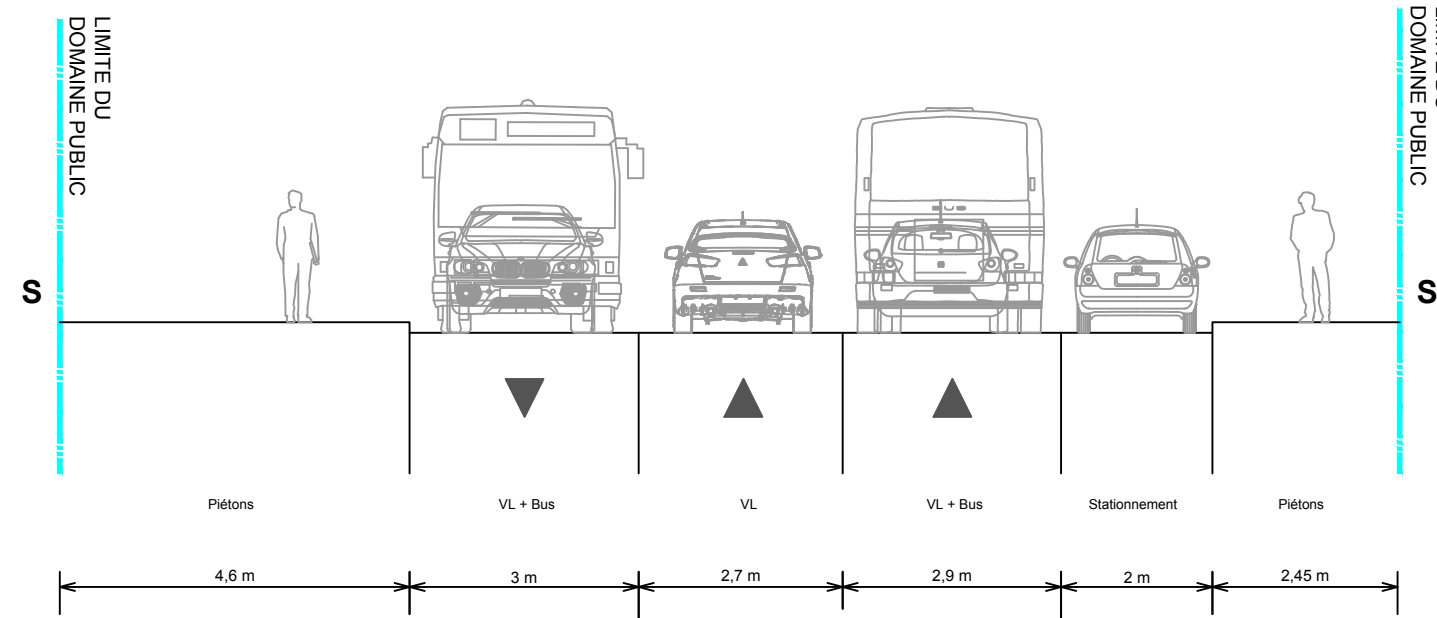


Profil projeté

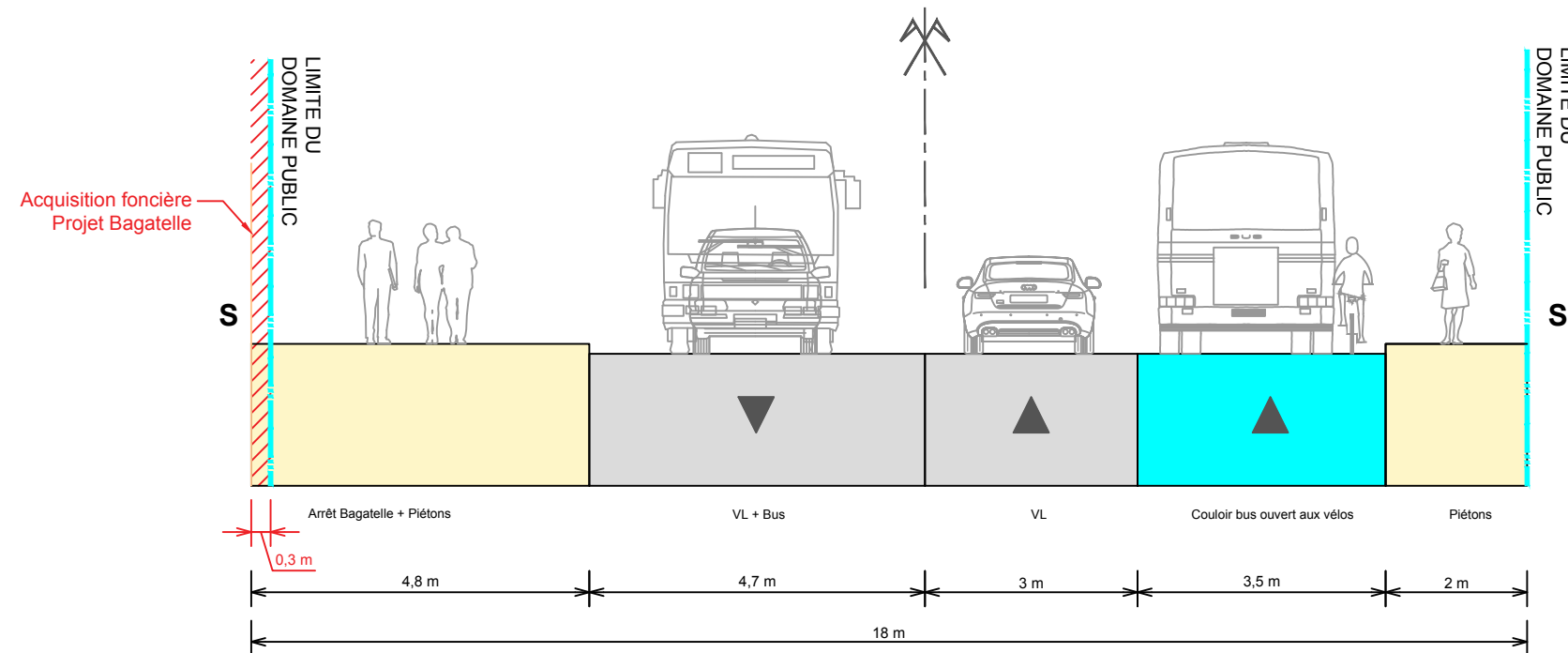


AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES
 PROPOSITION D'AMENAGEMENT - RESEAU CYCLABLE A HAUT NIVEAU DE SERVICE
 CARNET DE PROFILS EN TRAVERS

Profil existant



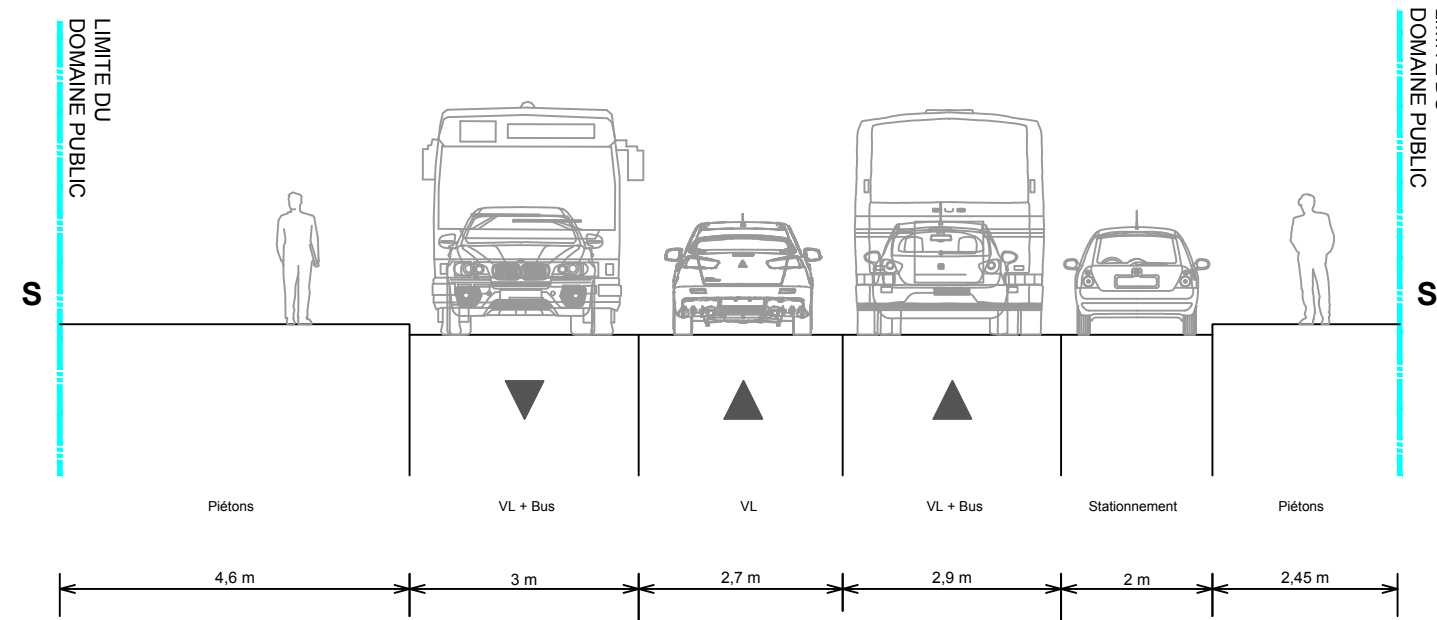
Profil projeté



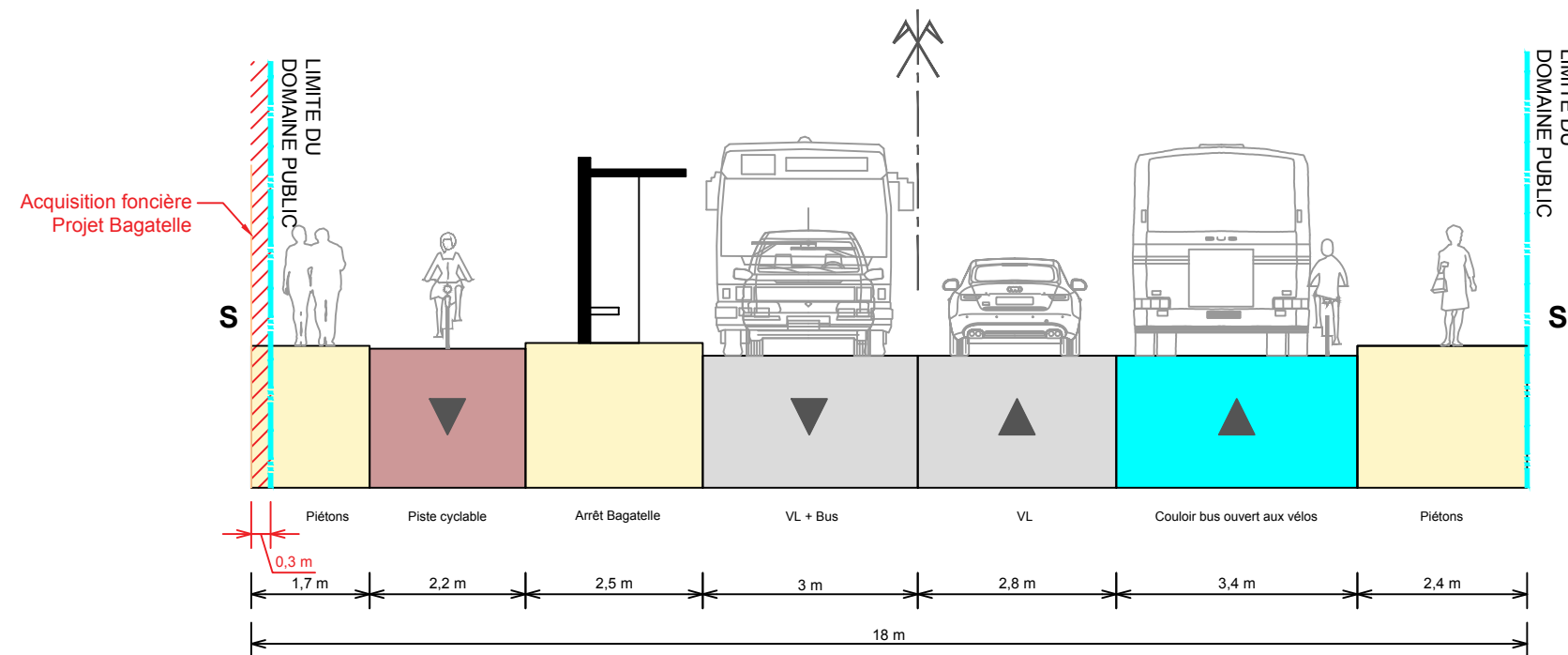
AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT
CARNET DE PROFILS EN TRAVERS

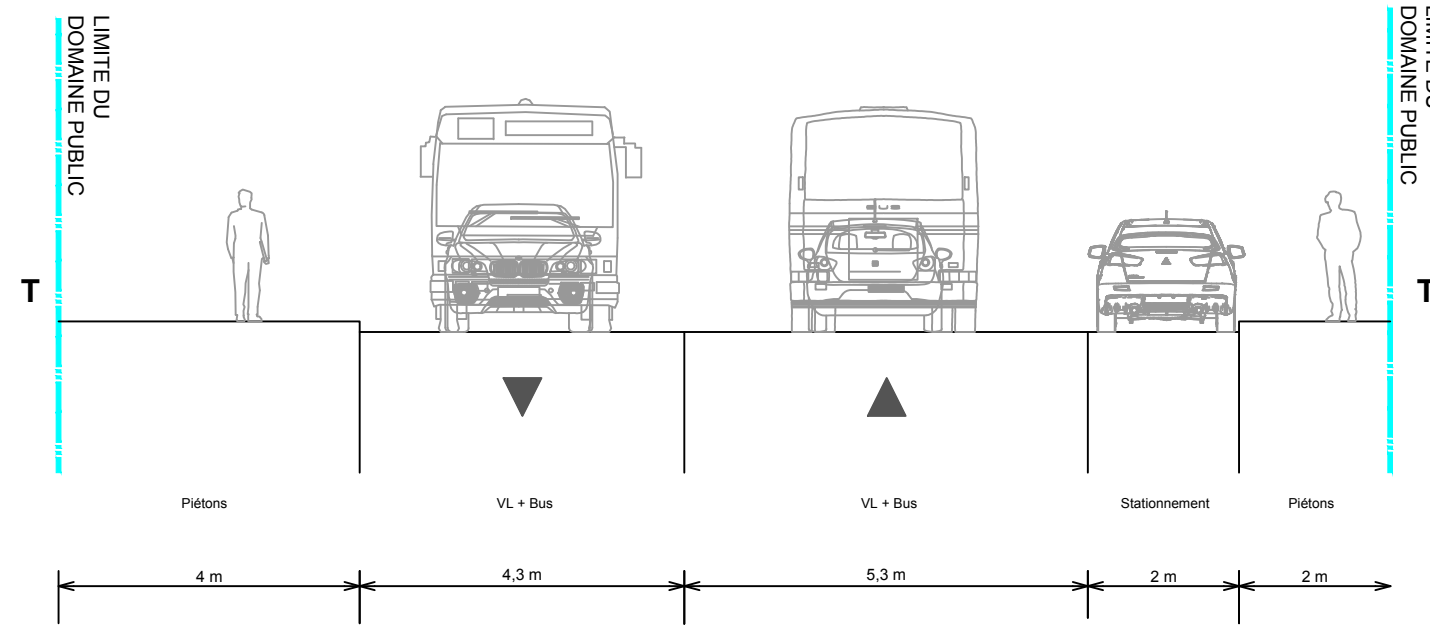
Profil existant



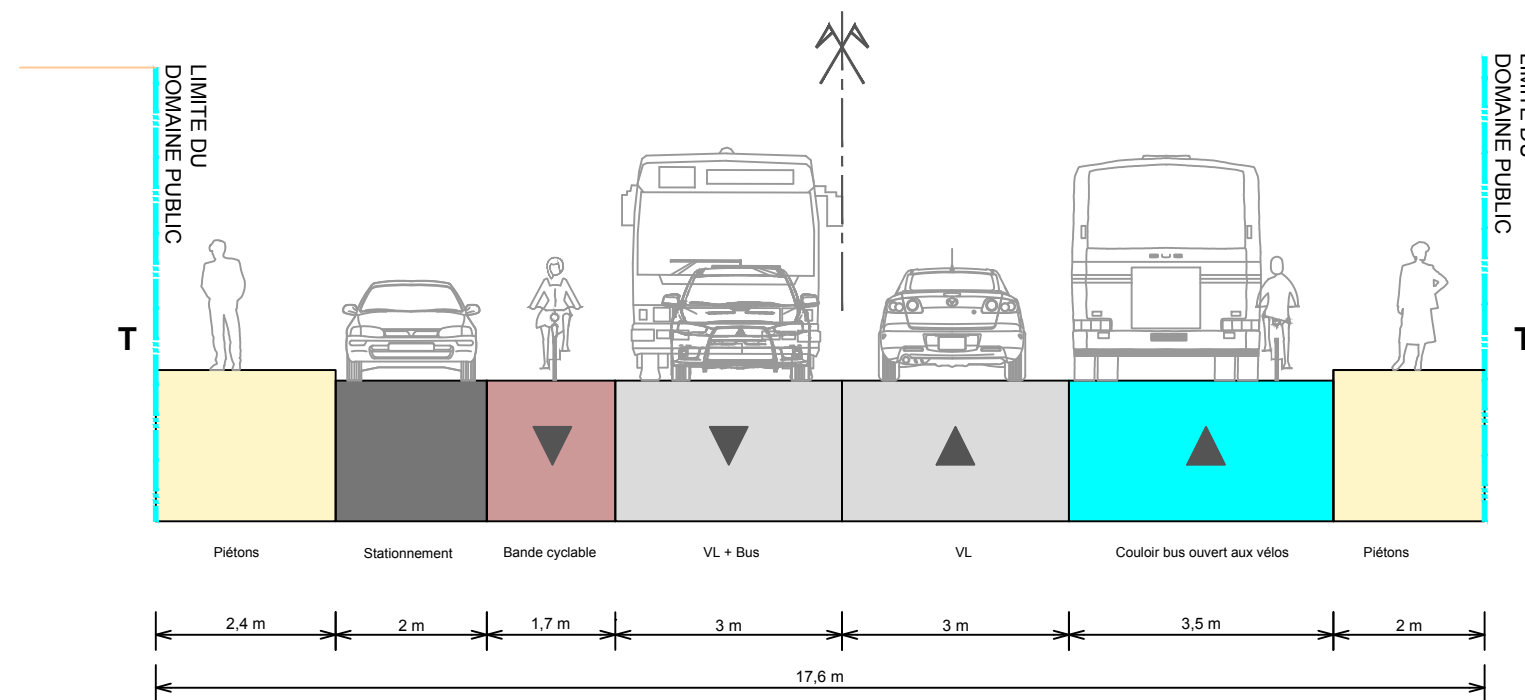
Profil projeté



Profil existant



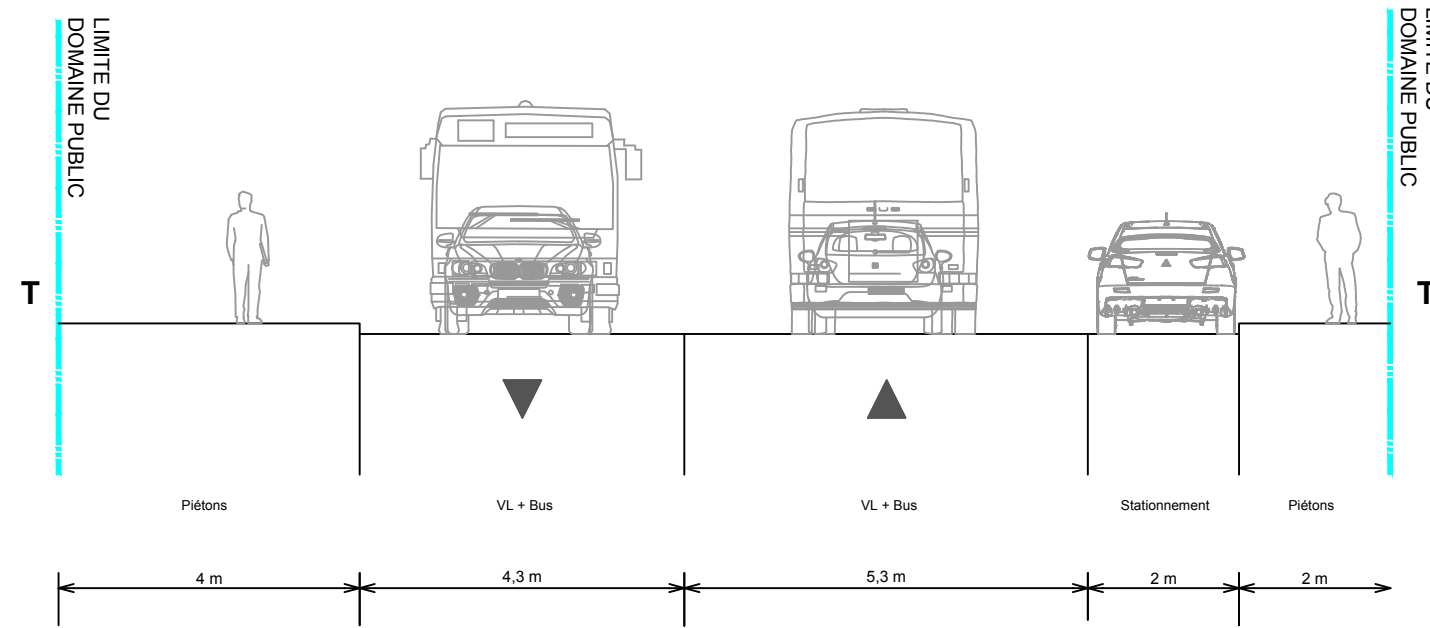
Profil projeté



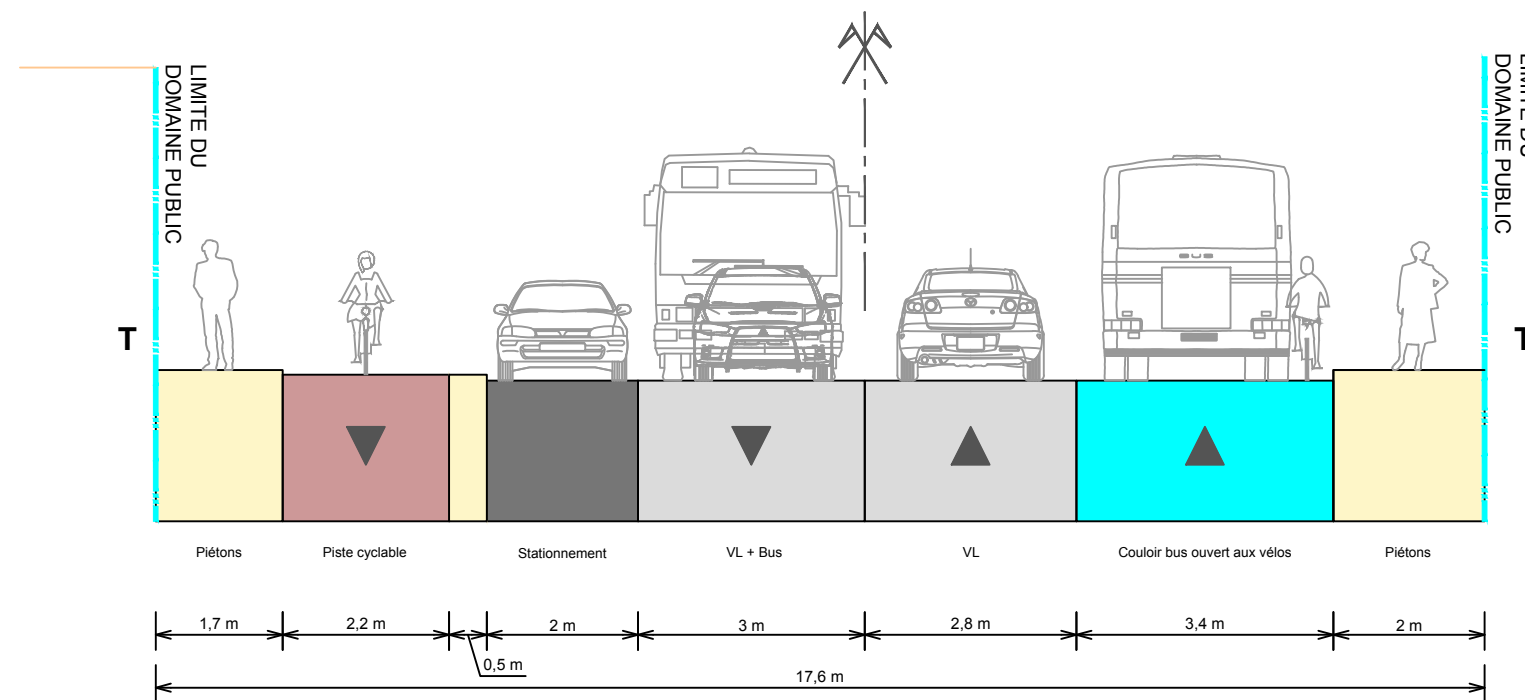
AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

PROPOSITION D'AMENAGEMENT
 CARNET DE PROFILS EN TRAVERS

Profil existant

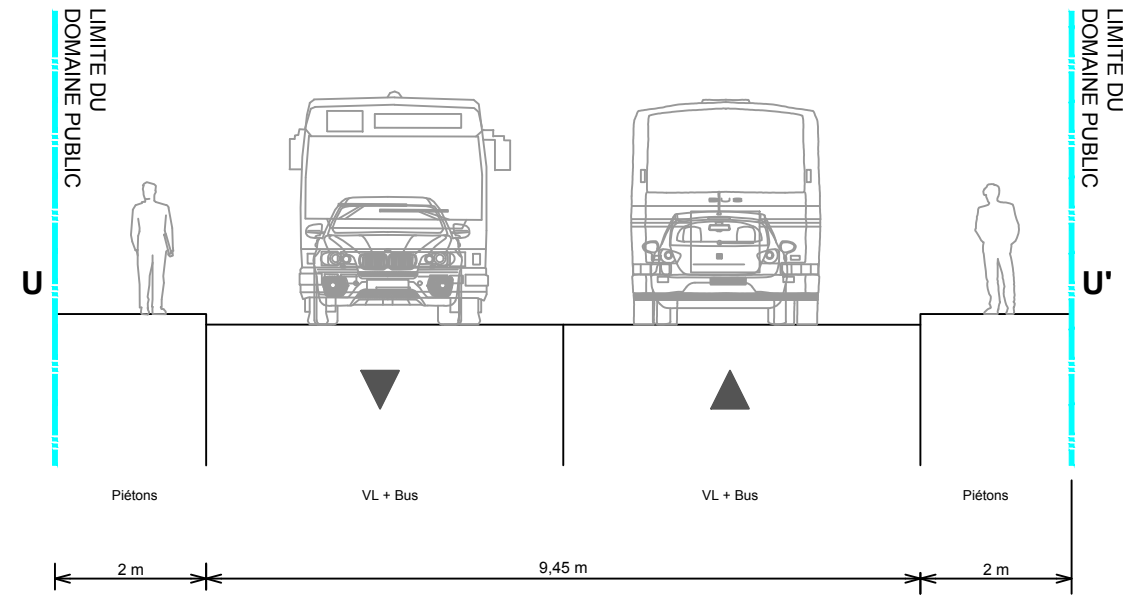


Profil projeté

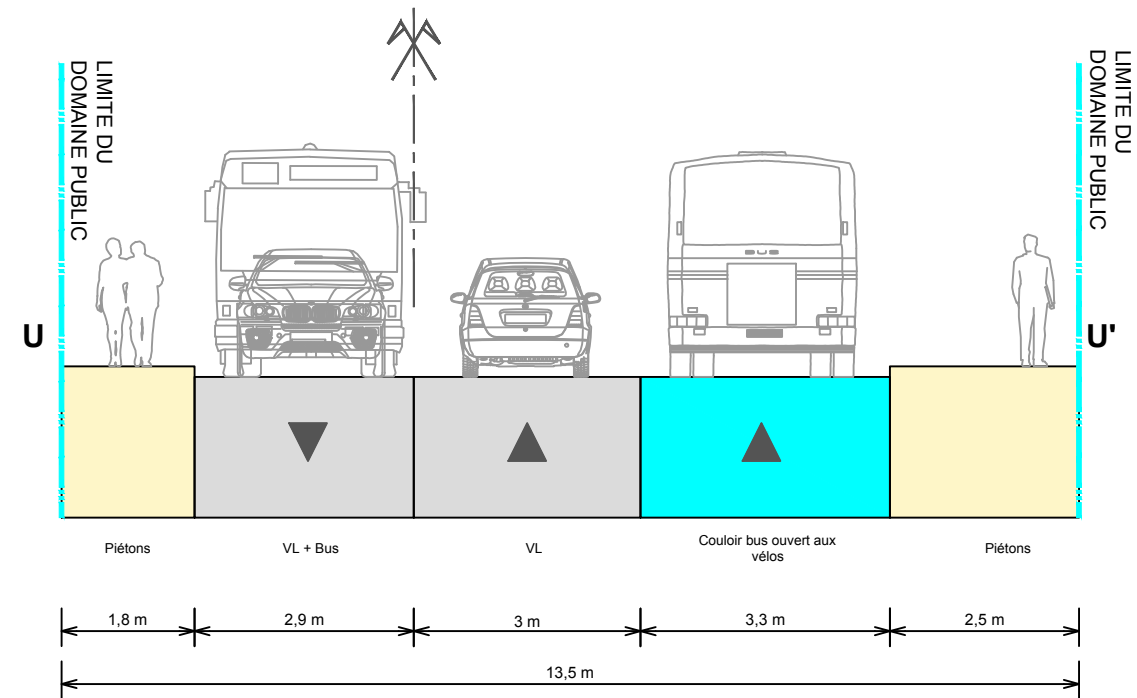


AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES
 PROPOSITION D'AMENAGEMENT - RESEAU CYCLABLE A HAUT NIVEAU DE SERVICE
 CARNET DE PROFILS EN TRAVERS

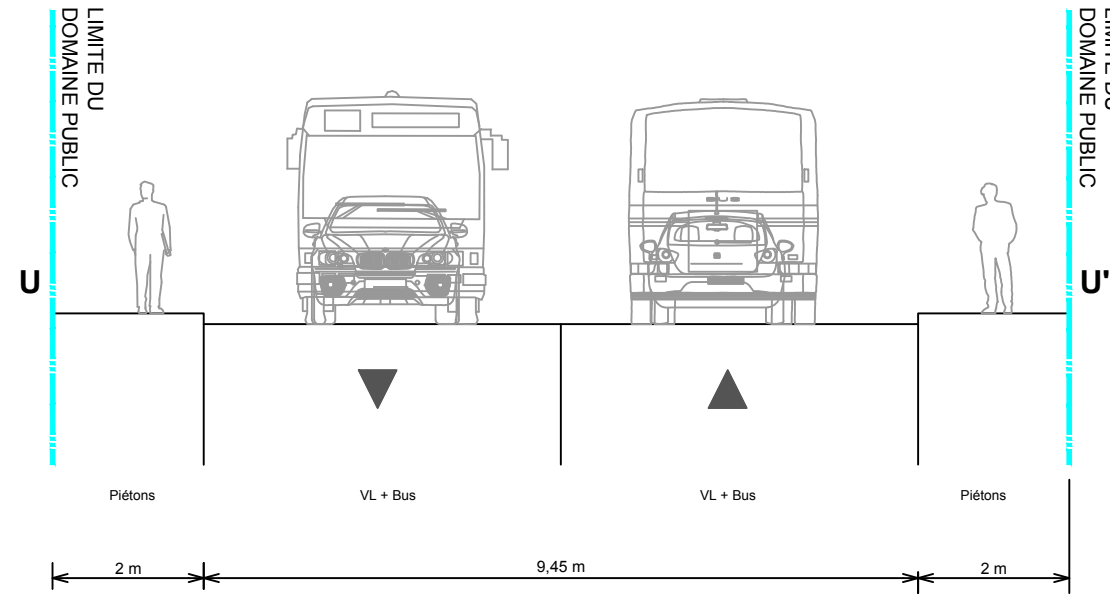
Profil existant



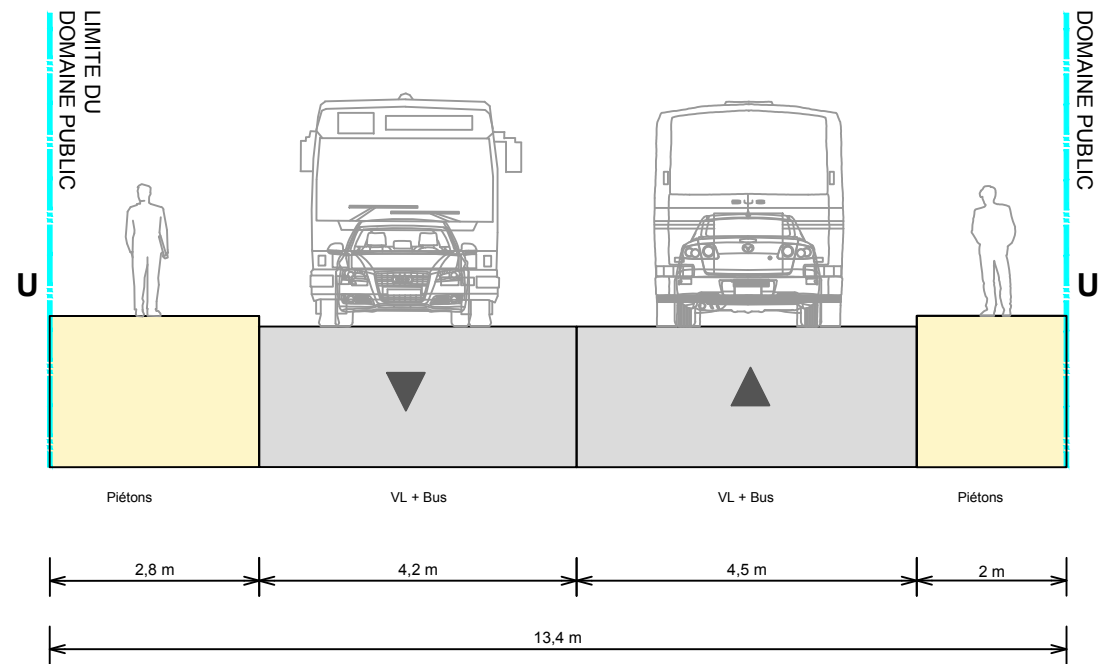
Profil projeté



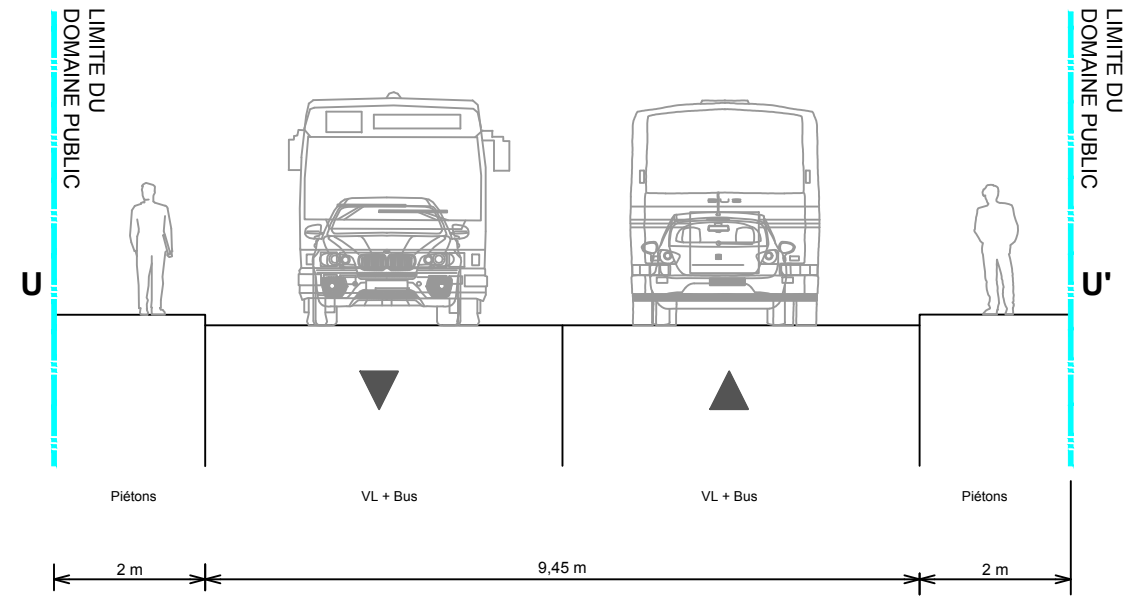
Profil existant



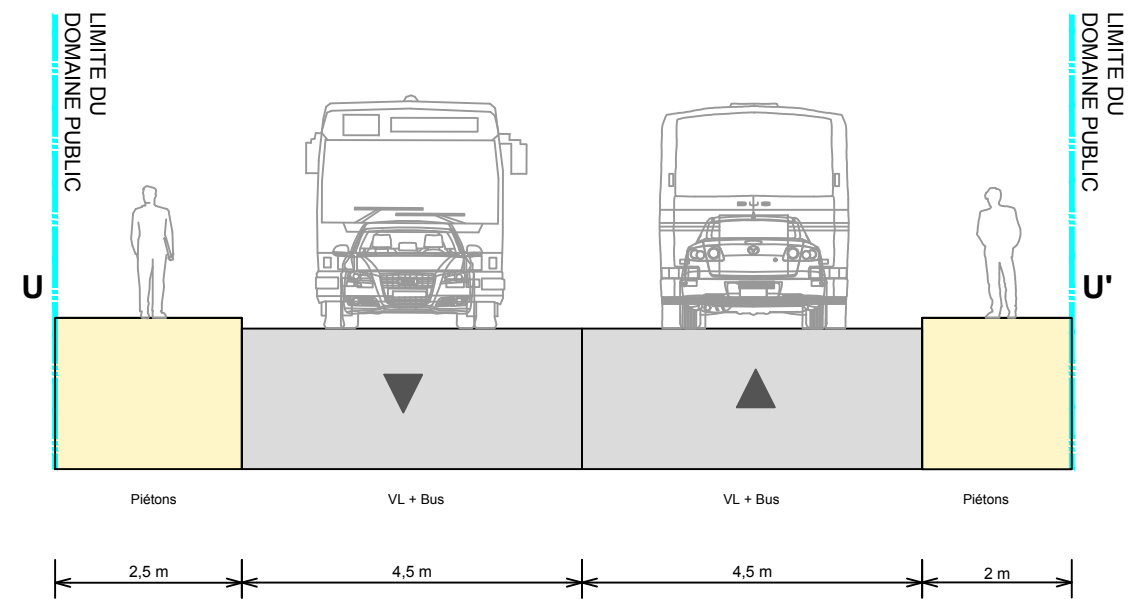
Profil projeté



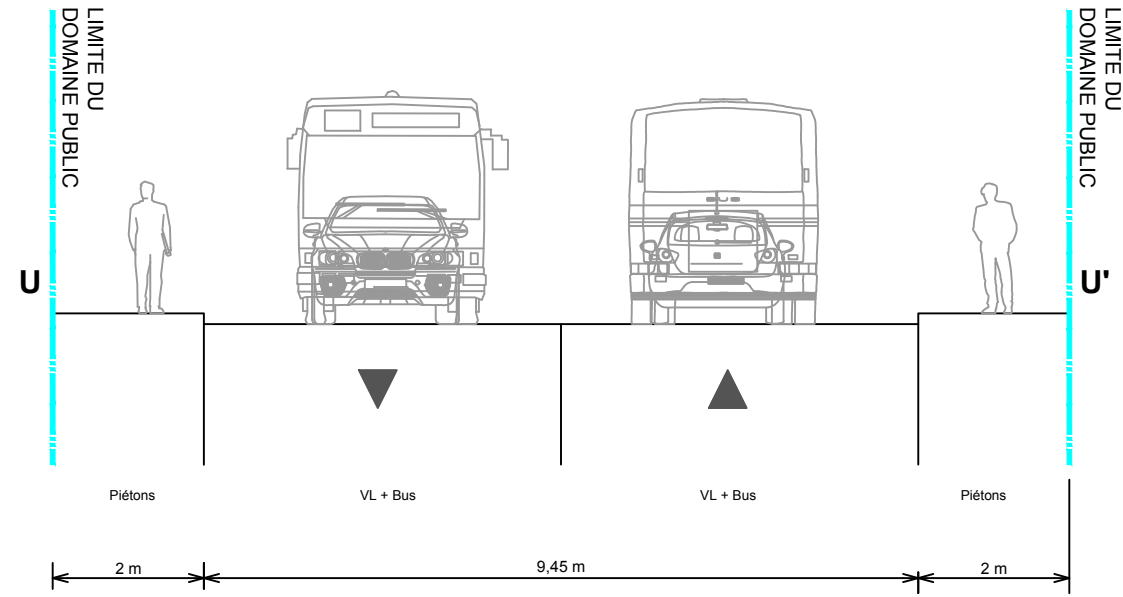
Profil existant



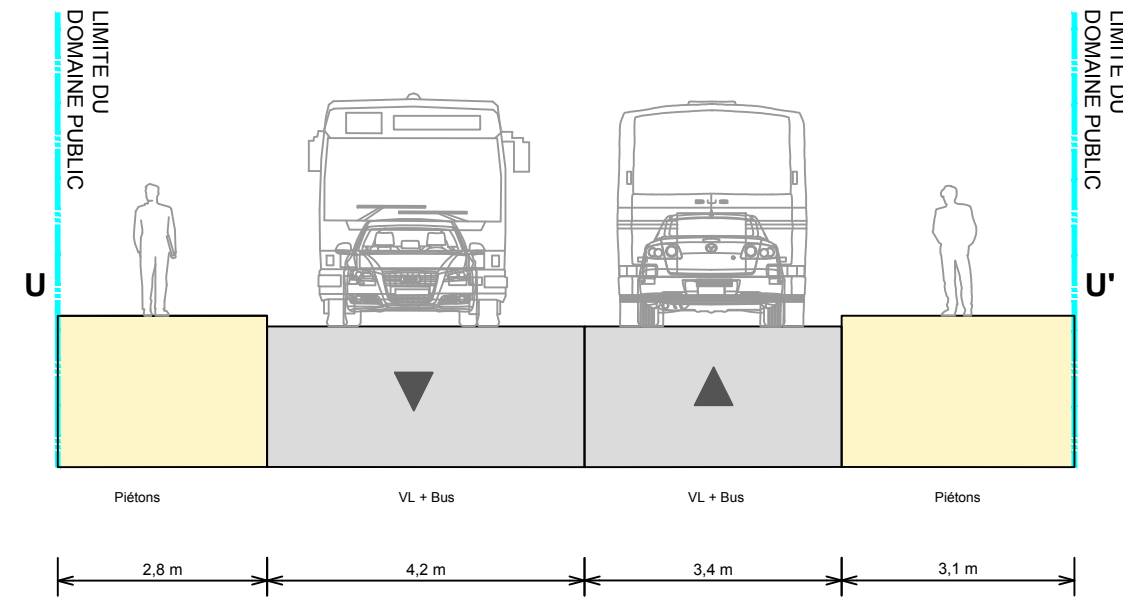
Profil projeté



Profil existant



Profil projeté



AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES

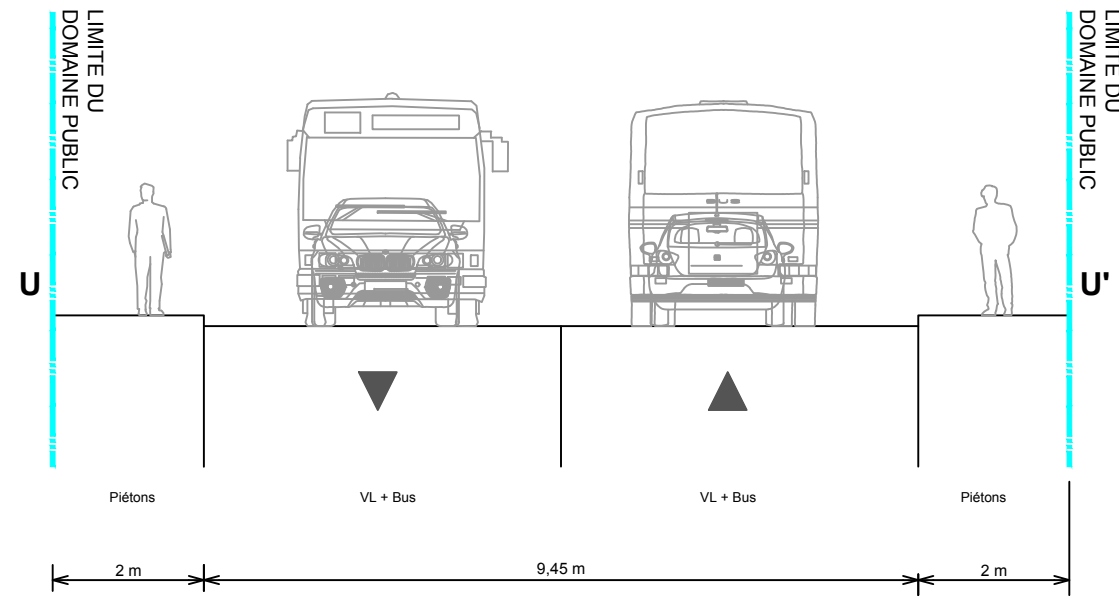
PROPOSITION D'AMENAGEMENT : SOLUTION N°4

CARNET DE PROFILS EN TRAVERS

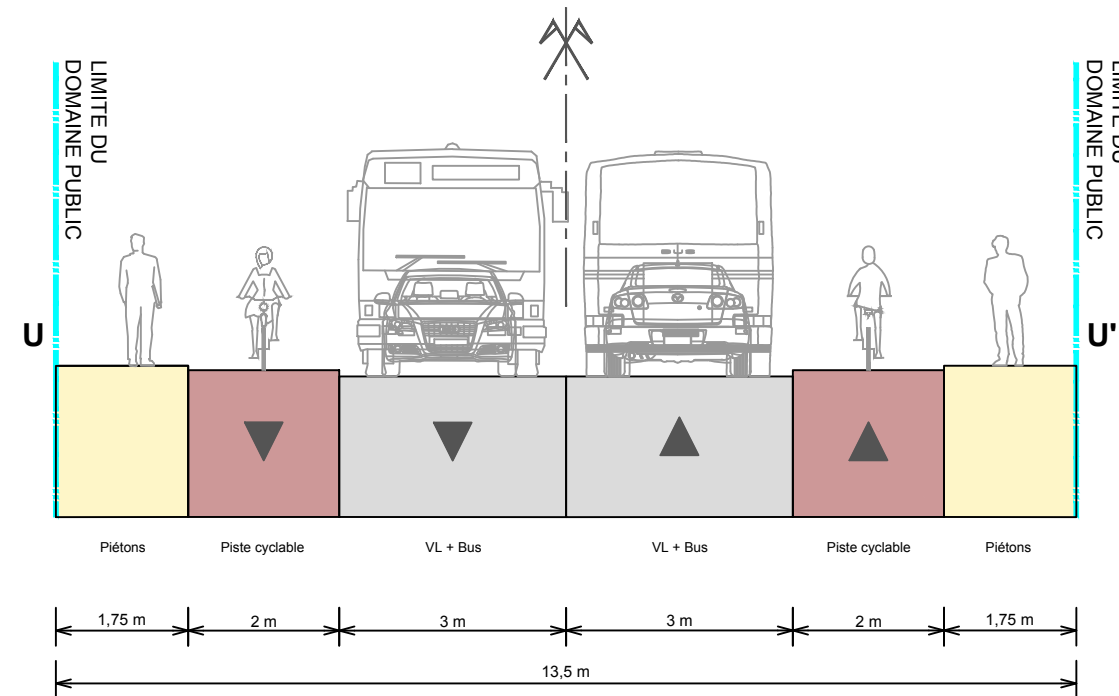
Echelle : 1/100

Format : A3

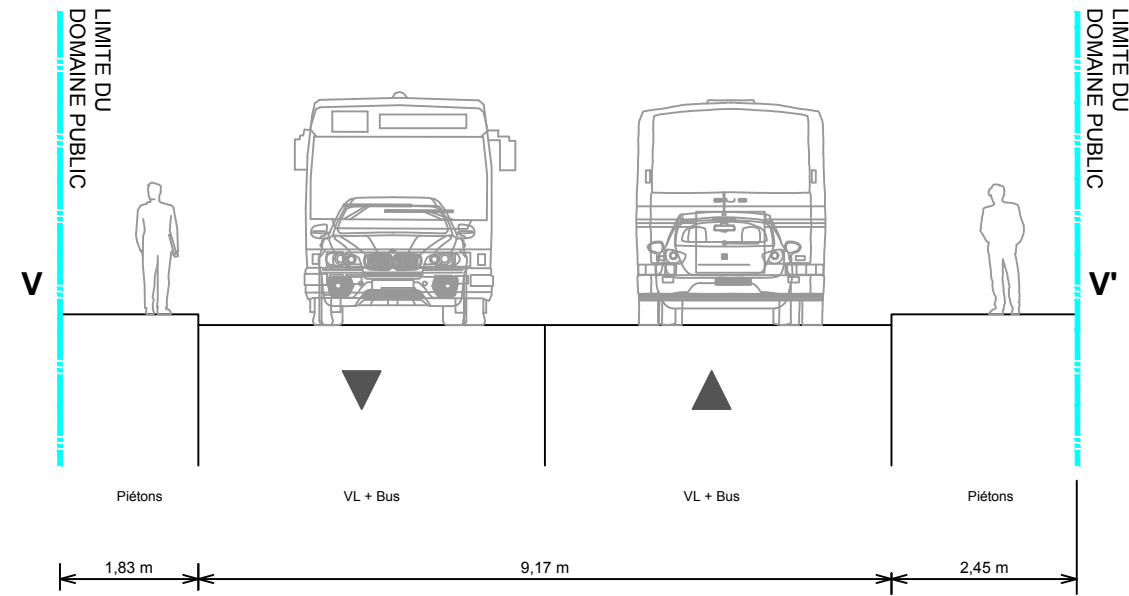
Profil existant



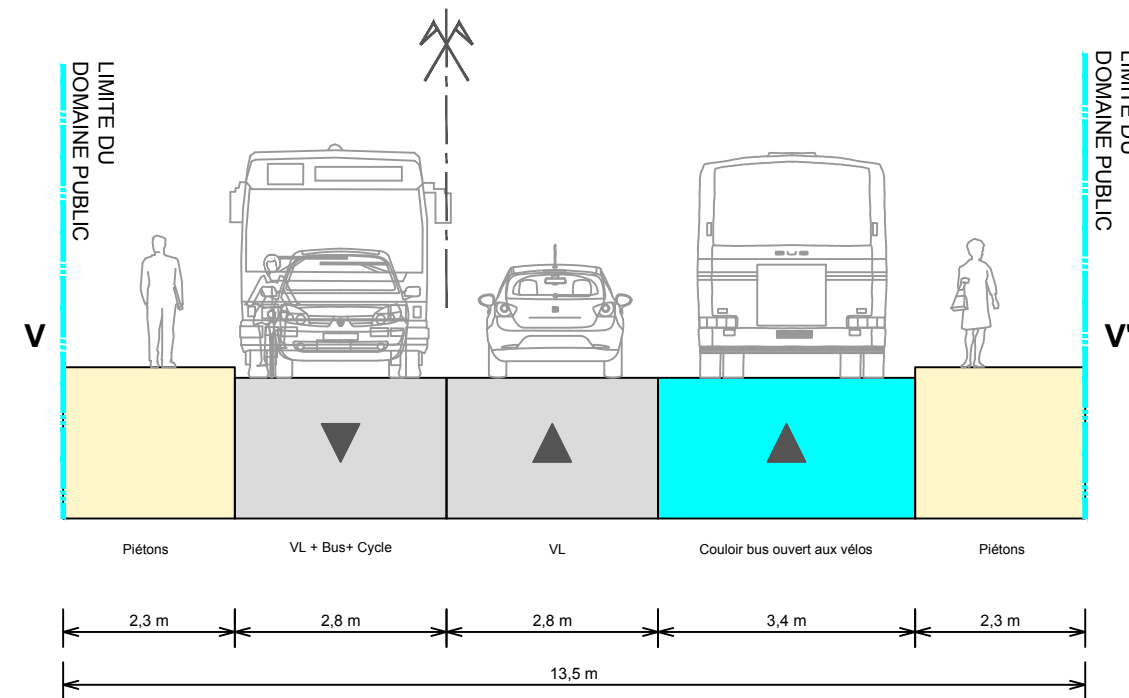
Profil projeté



Profil existant

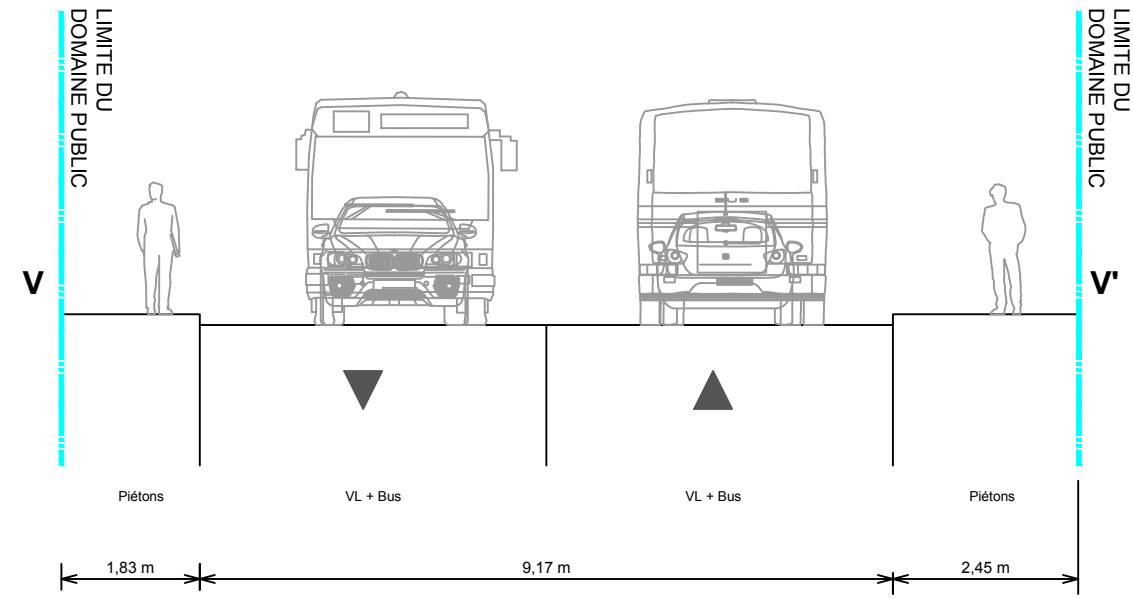


Profil projeté

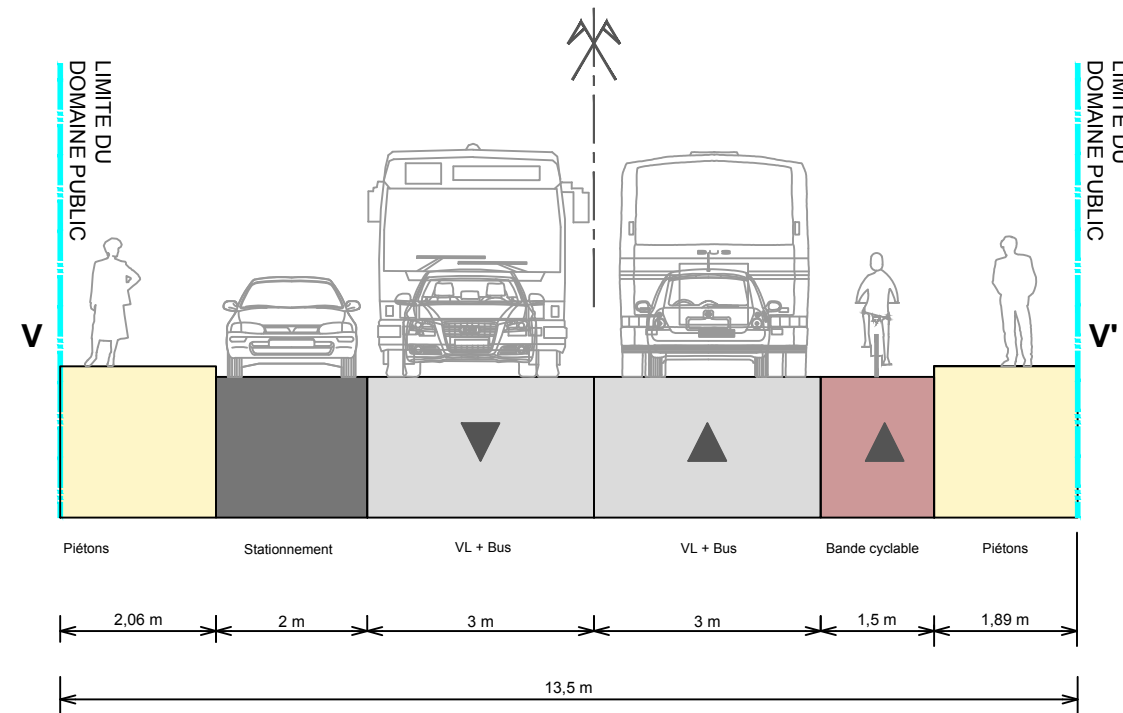


AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES
 PROPOSITION D'AMENAGEMENT : SOLUTION N°1
 CARNET DE PROFILS EN TRAVERS

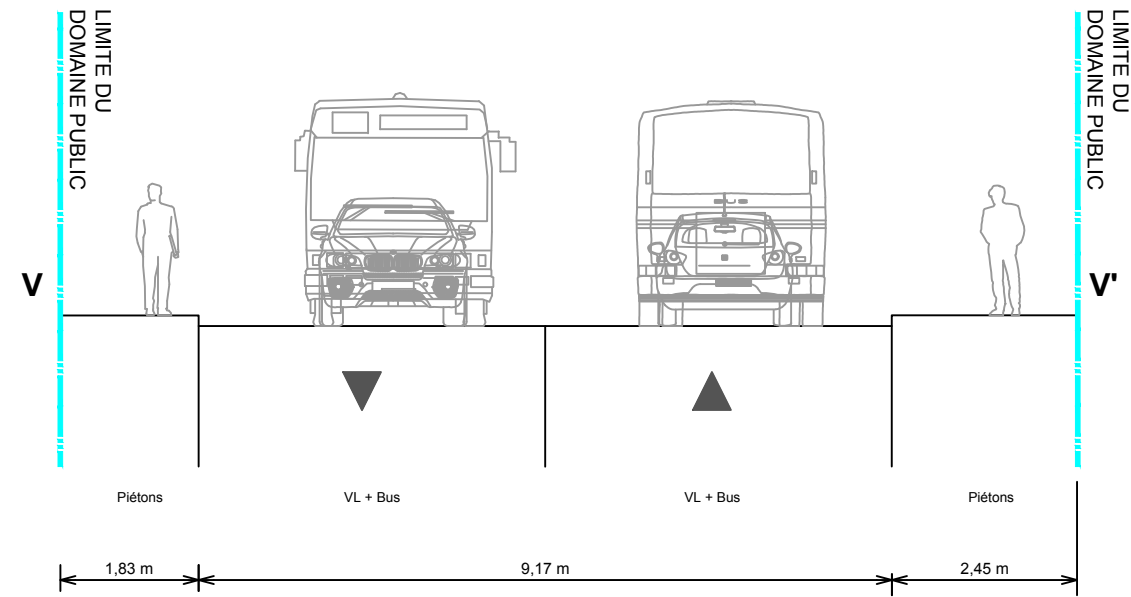
Profil existant



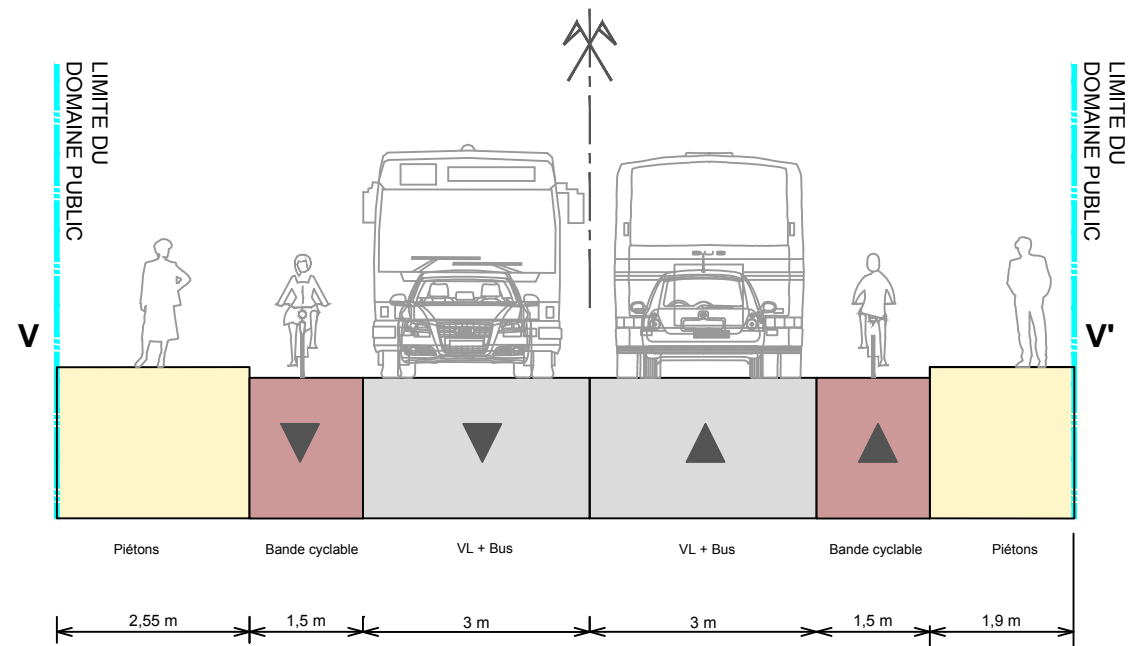
Profil projeté



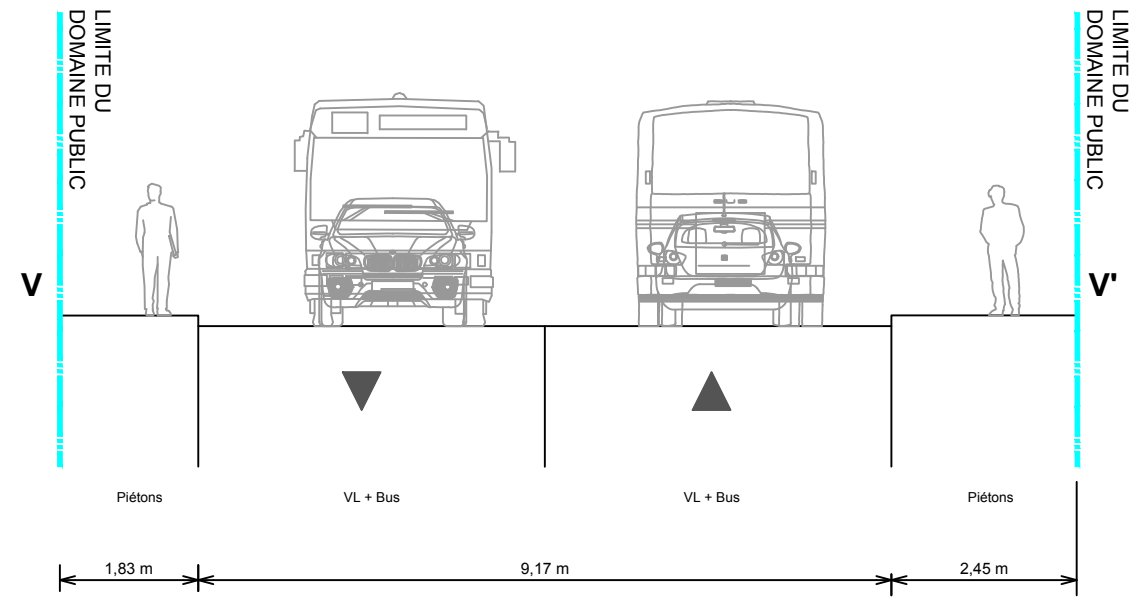
Profil existant



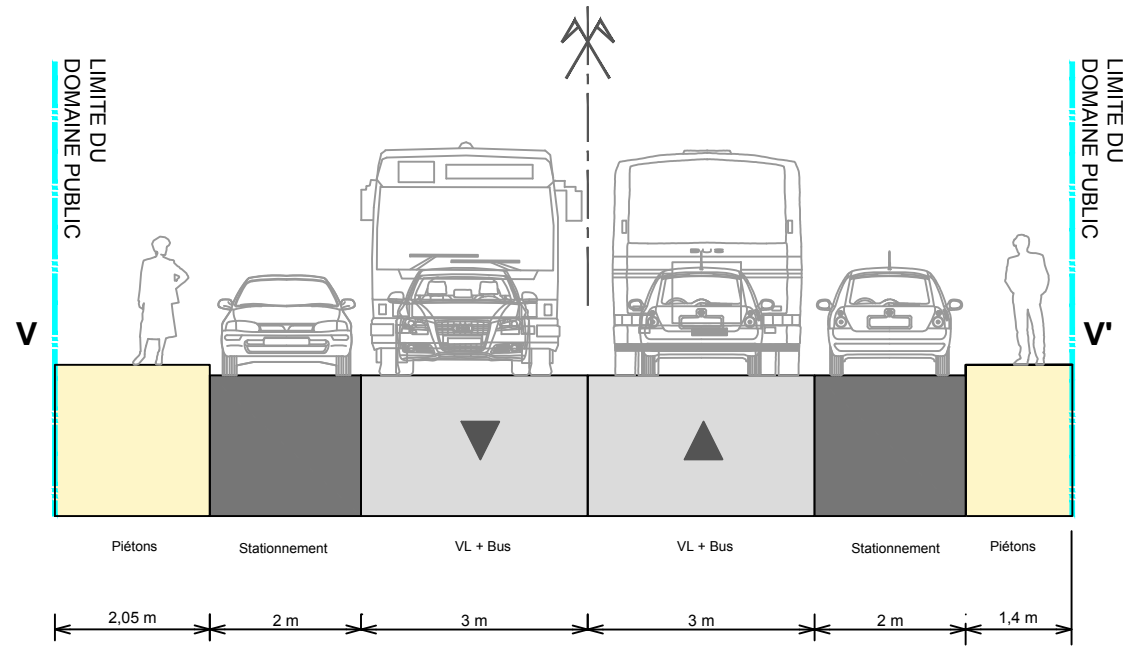
Profil projeté



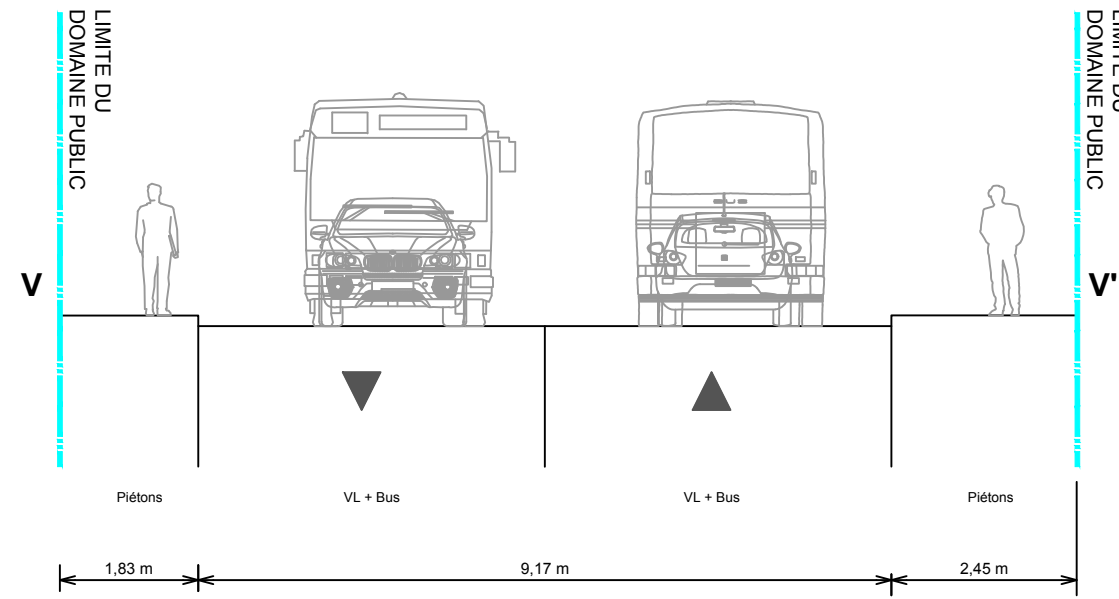
Profil existant



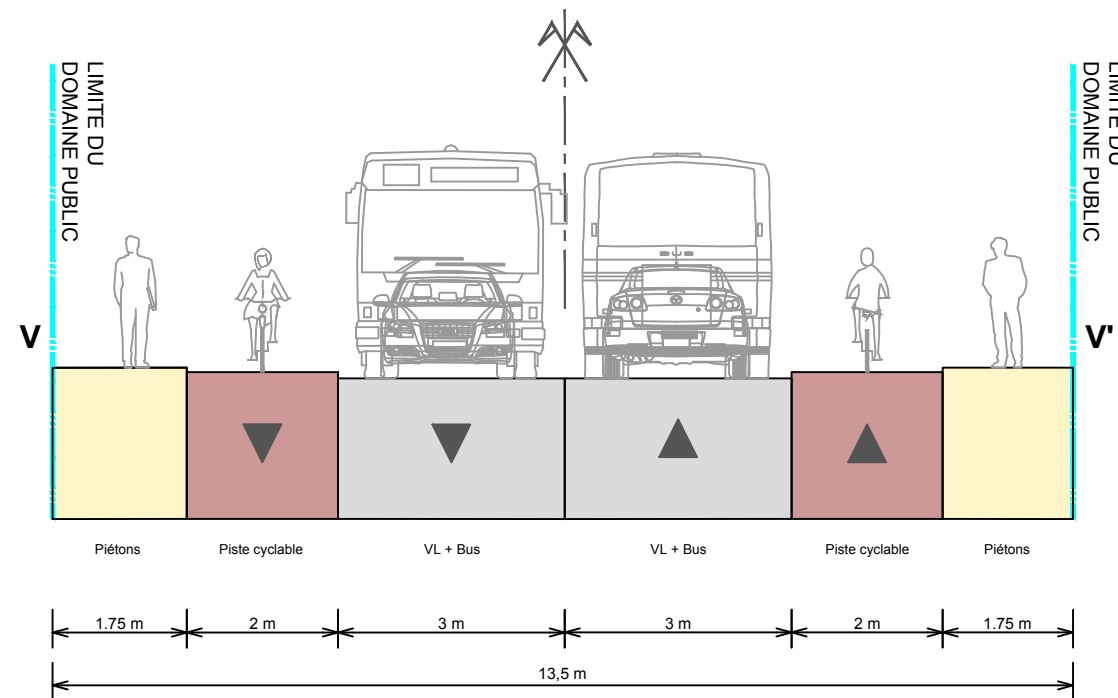
Profil projeté



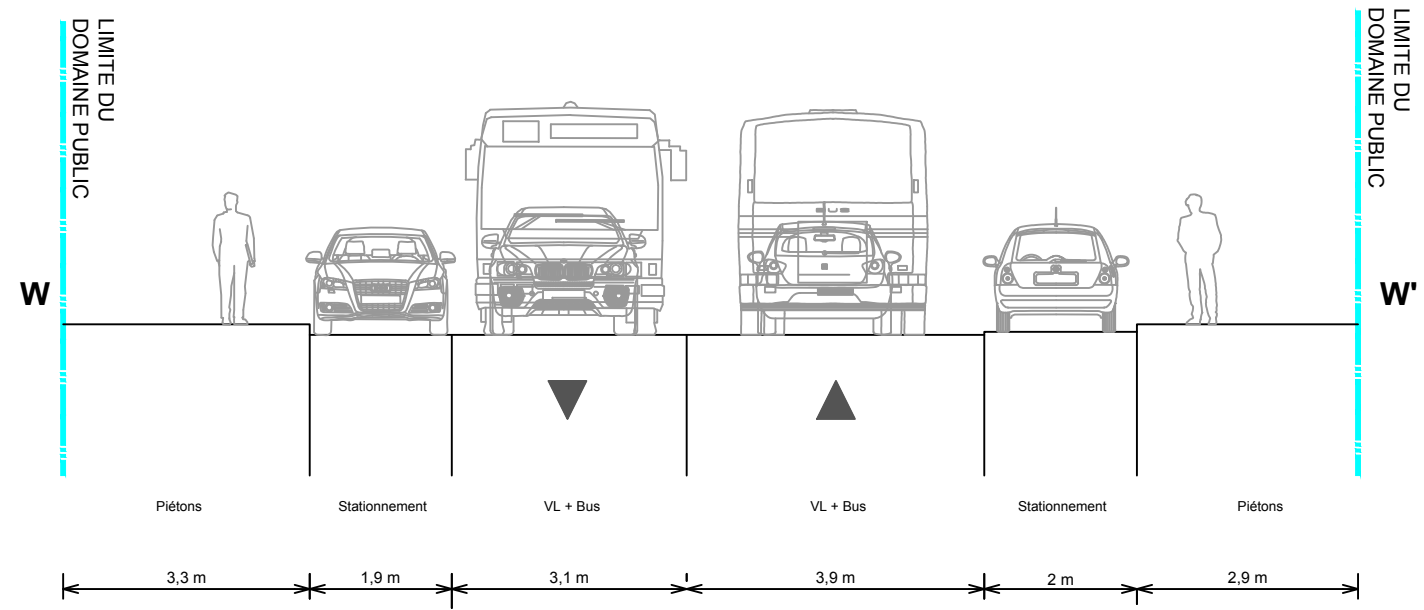
Profil existant



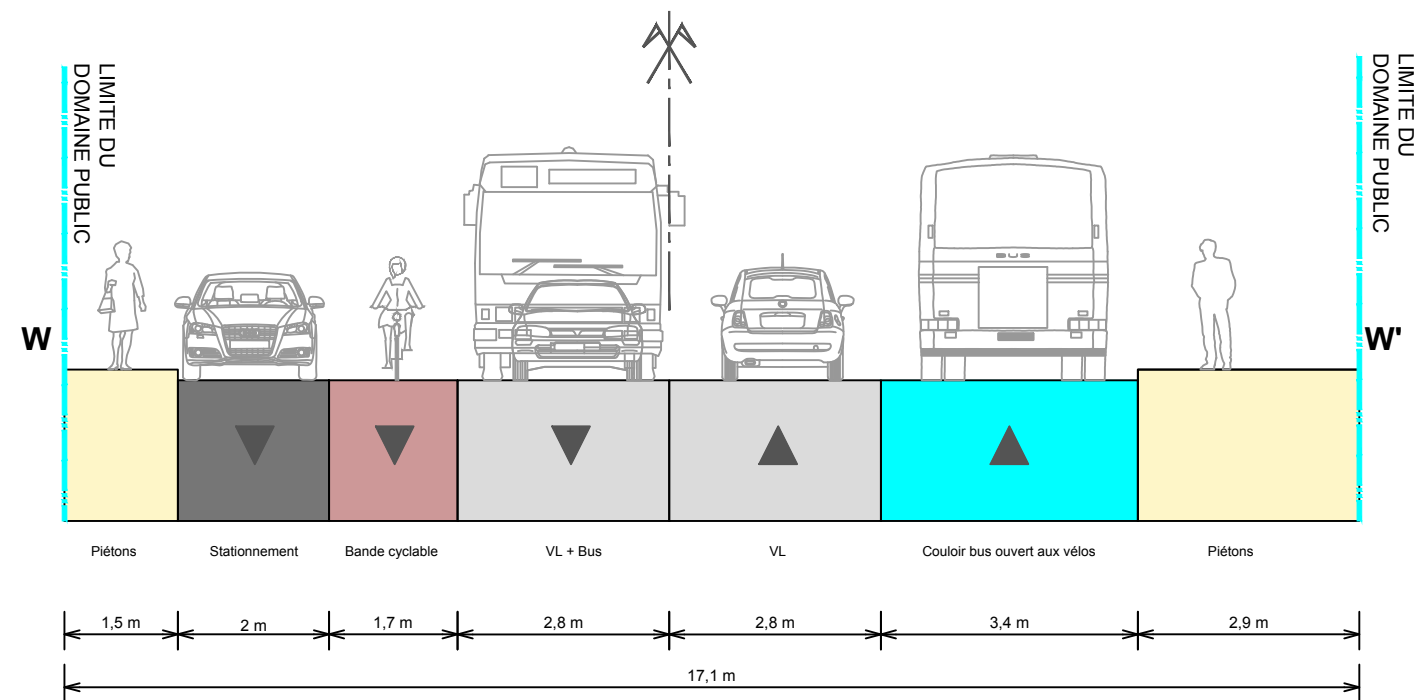
Profil projeté



Profil existant

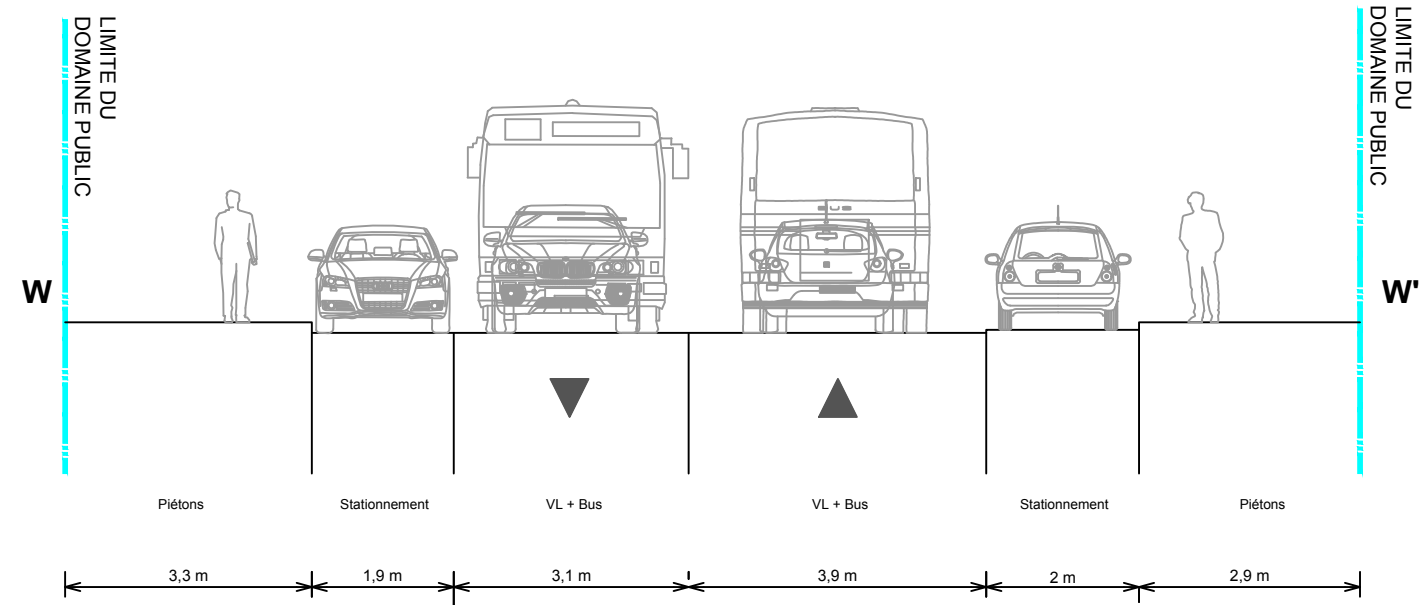


Profil projeté

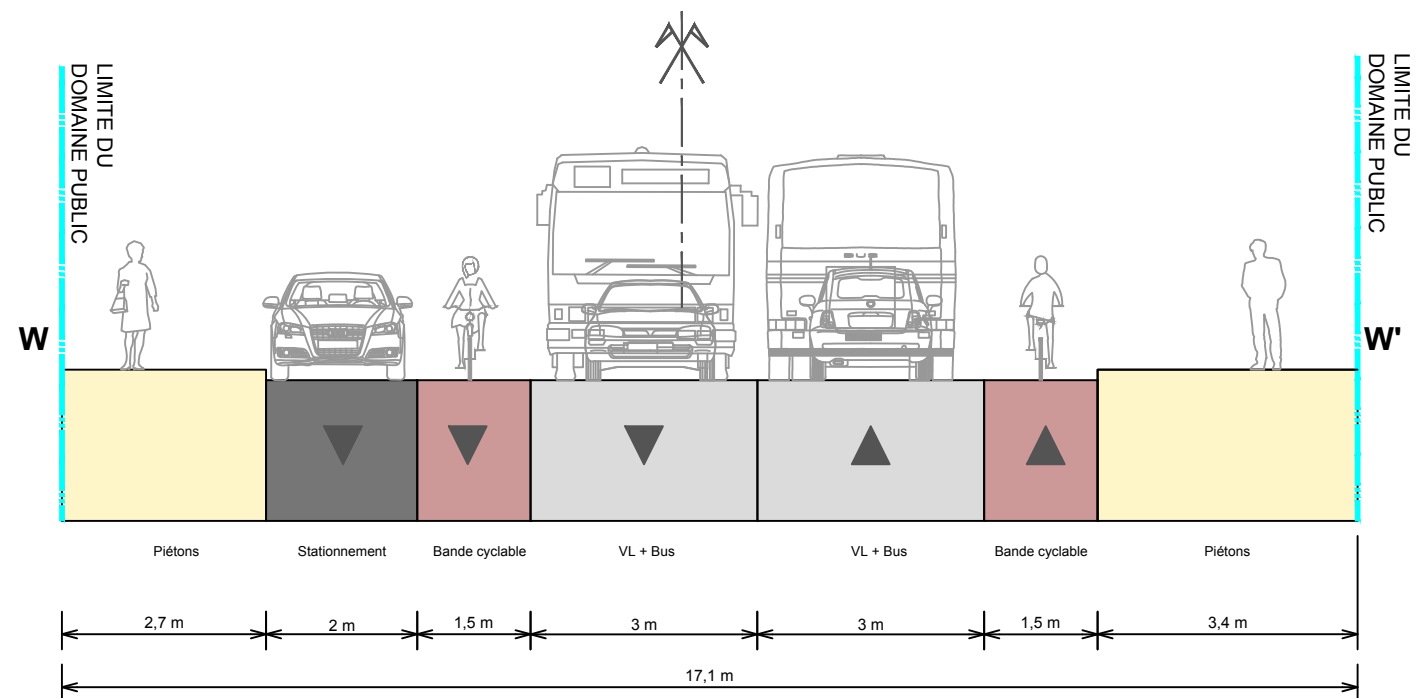


AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES
 PROPOSITION D'AMENAGEMENT : SOLUTION N°1
 CARNET DE PROFILS EN TRAVERS

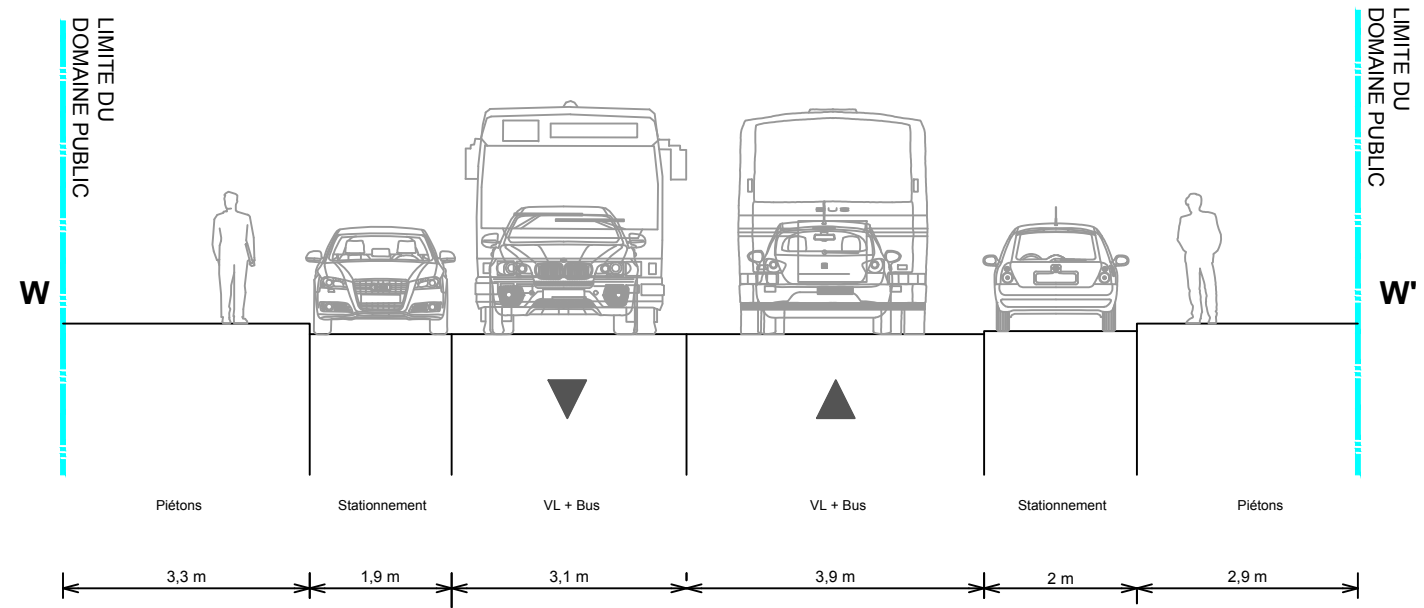
Profil existant



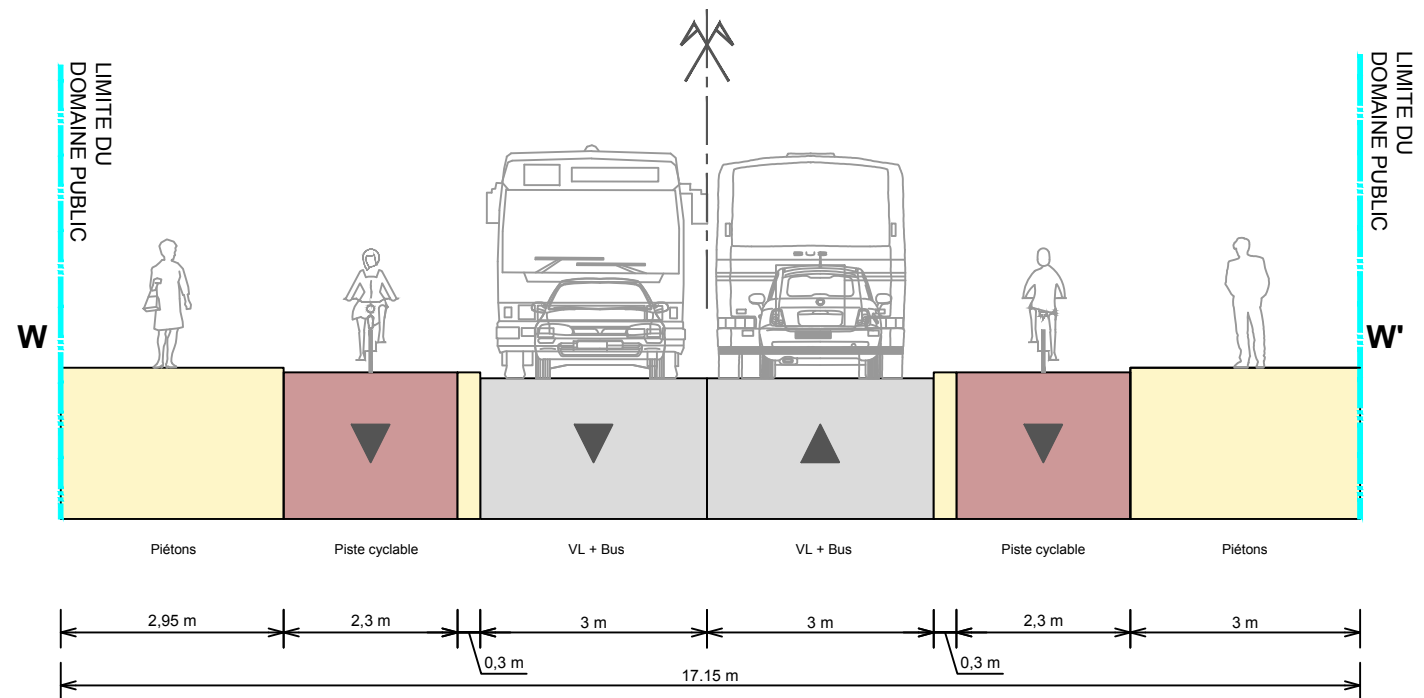
Profil projeté



Profil existant

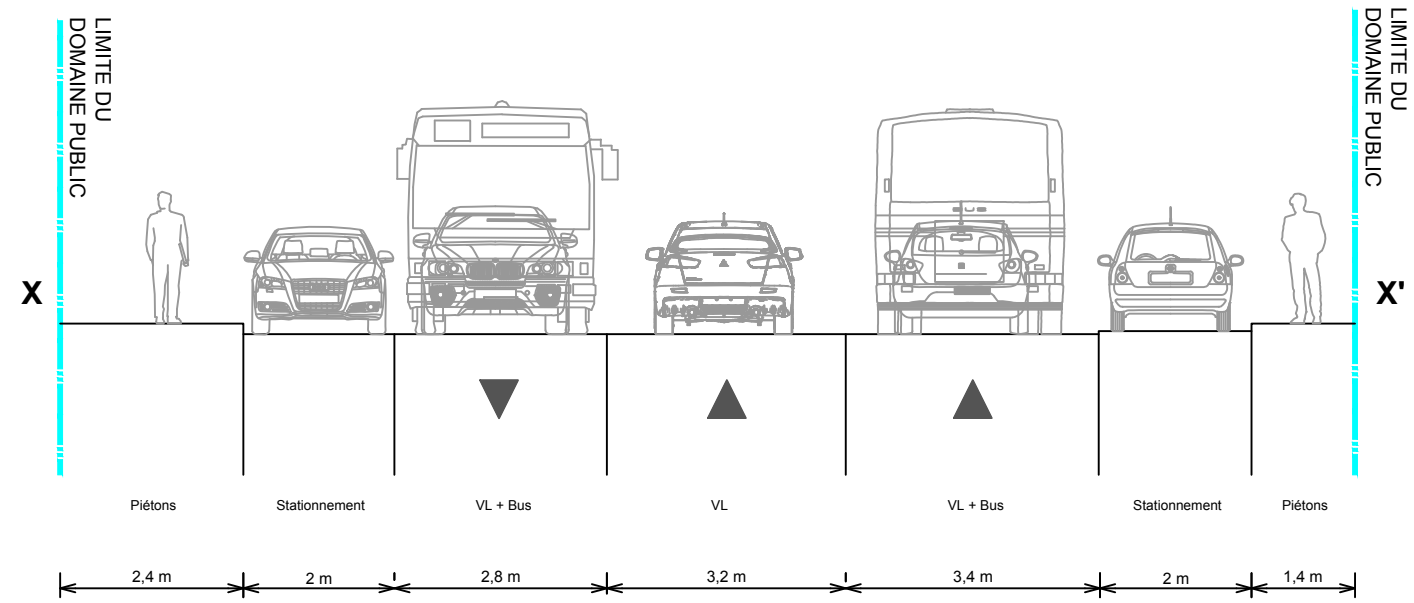


Profil projeté

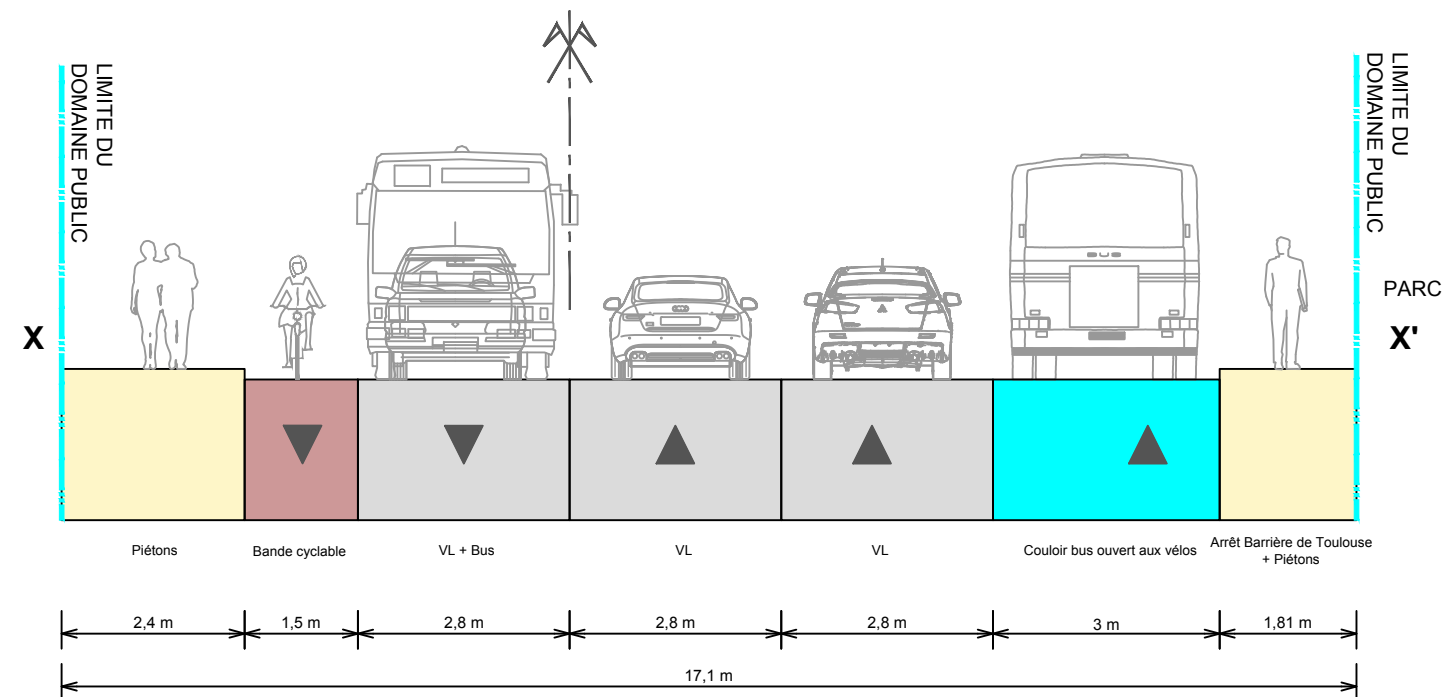


AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES
 PROPOSITION D'AMENAGEMENT - RESEAU CYCLABLE A HAUT NIVEAU DE SERVICE
 CARNET DE PROFILS EN TRAVERS

Profil existant

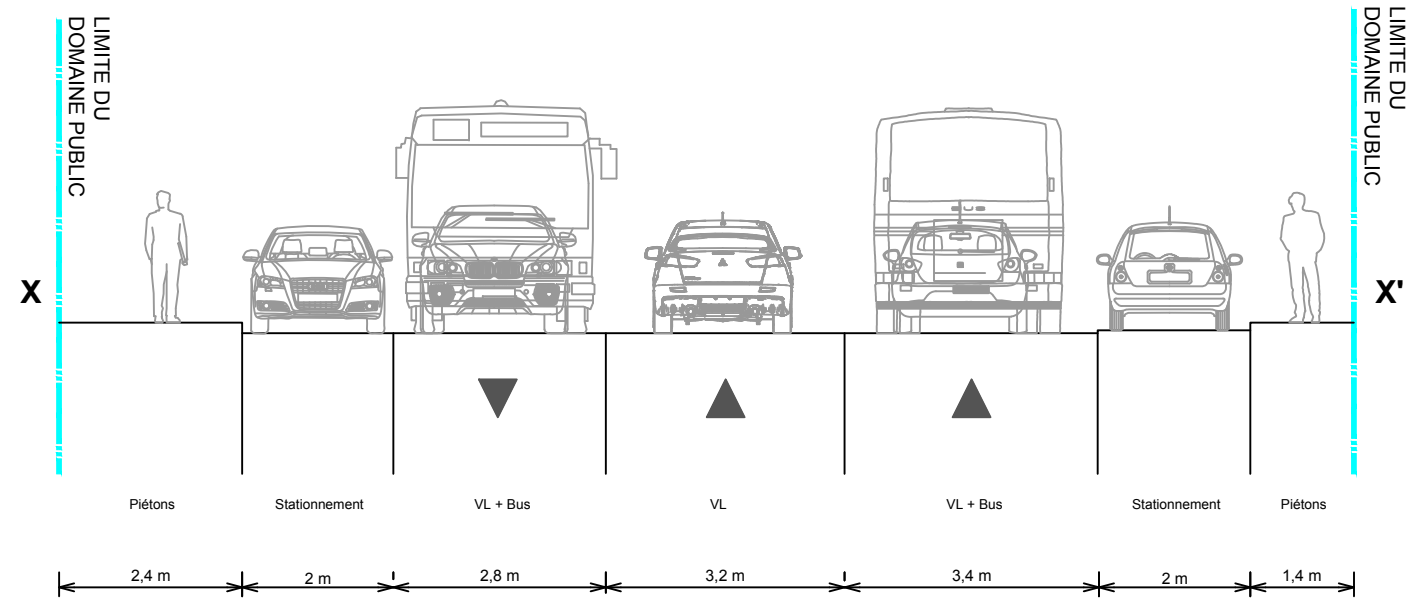


Profil projeté

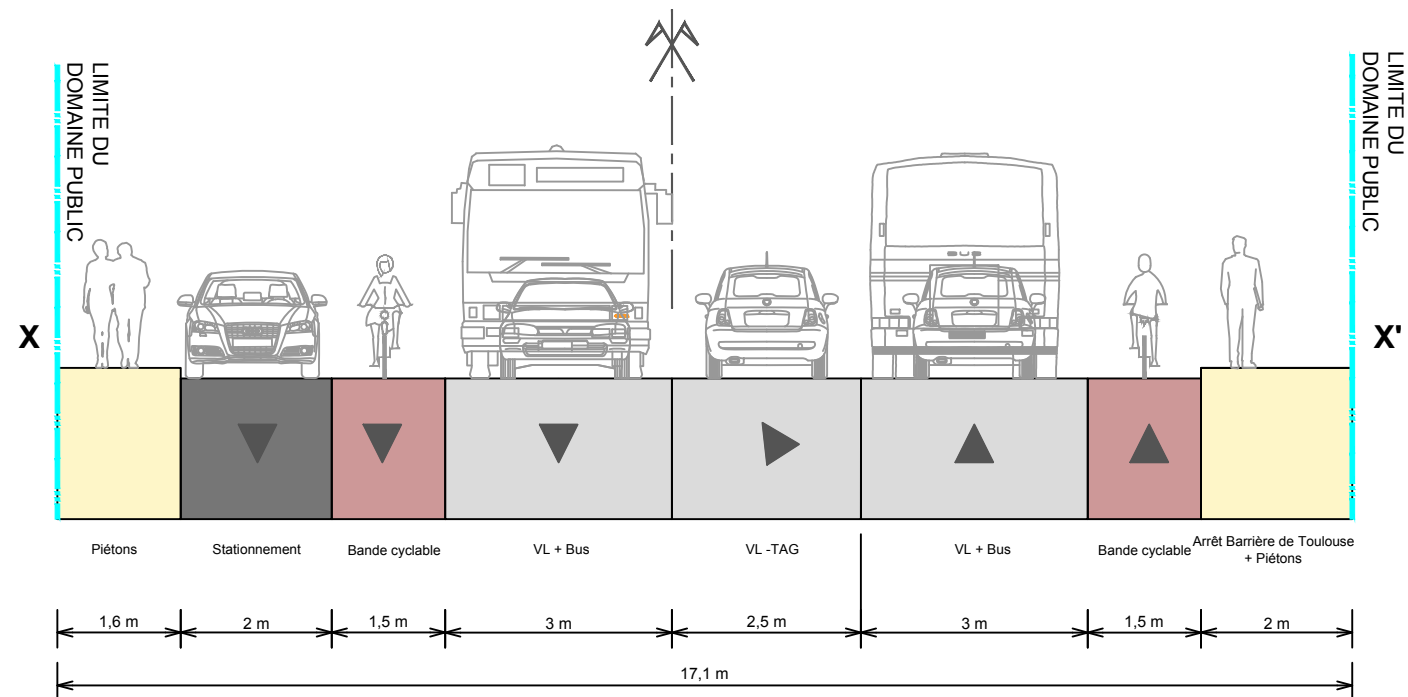


AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES
 PROPOSITION D'AMENAGEMENT : SOLUTION N°1
 CARNET DE PROFILS EN TRAVERS

Profil existant

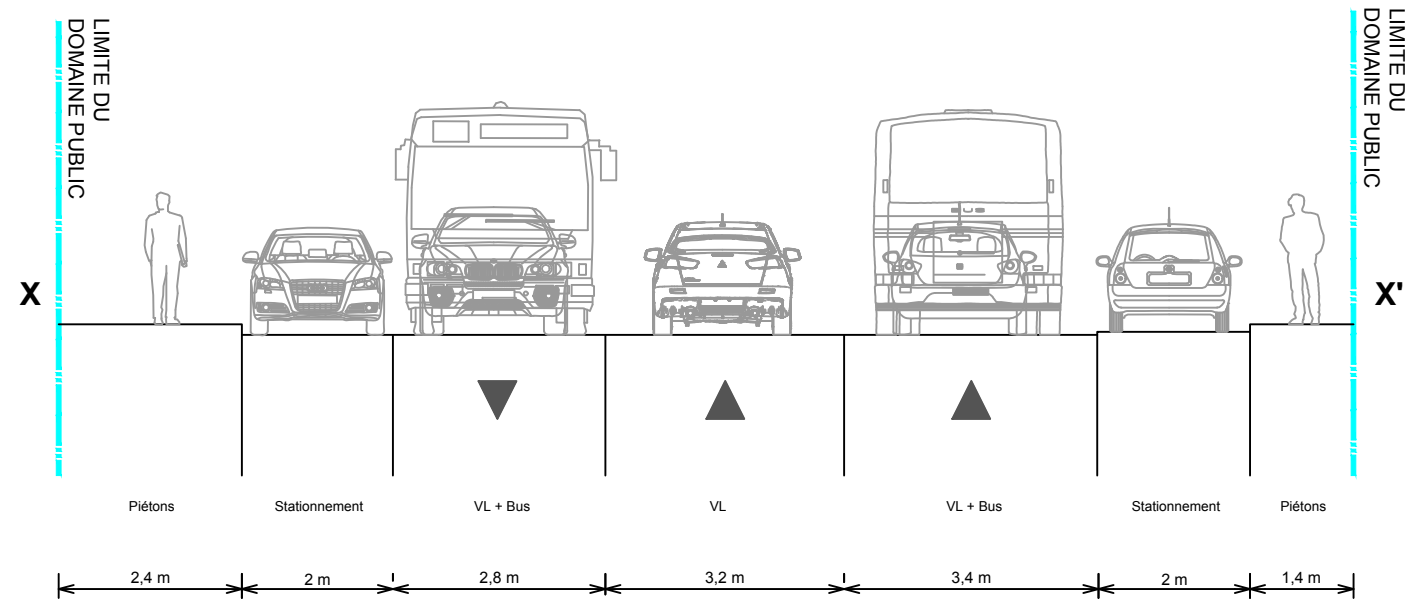


Profil projeté



AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE TOULOUSE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN
 ENTRE LES BOULEVARDS ET LA RUE ALEXIS LABRO
 ET CREATION D'UNE VOIE NOUVELLE DANS LE QUARTIER DES DEUX ESTEYS A BEGLES
 PROPOSITION D'AMENAGEMENT : SOLUTION N°2
 CARNET DE PROFILS EN TRAVERS

Profil existant



Profil projeté

