

Sur les voiries existantes conservées (Richelieu et Cité Guillot), le projet suit le nivellement existant. Les faibles pentes sur profils en long sont compensées par la mise en œuvre de dévers sur chaussées et trottoirs (3 % maximum sur chaussée et 1.5 % sur trottoirs).

Sur les voies projetées, le nivellement projeté s'attache à respecter une pente en long de 0.7 % minimum et 4 % maximum.

La pente des rampants des plateaux surélevés n'excédera pas 7 %.

Les pentes en long et en travers sur les places du projet n'excèdent pas 2% pour garantir l'accessibilité en tout point.

Le profil en long de la rue d'Artagnan a été adaptée par rapport au DLE pour permettre la gestion des eaux pluviales via des noues. Ce nivellement sera validé dans la mise à jour du modèle hydraulique phase1 de la ZAC.

Pour le reste du projet, globalement, le nivellement projeté respecte le principe de déblais / remblais du DLE.

#### **4.1.3.2 Vues de bordures**

Les vues de bordures retenues sur les voiries du secteur Belvédère sont :

- Sur les rues Maillorgues et Combes,
  - 14 cm sur le profil courant
  - 2cm entre la voie et le stationnement / 12cm entre le stationnement et le trottoir
- Dépression de 10cm sur la rue d'Artagnan entre la voirie et les noues
- 2 cm sur toutes les autres voies

## **4.2 Trafics**

Les extractions du modèle multimodal de Bordeaux Métropole en HPM et HPS (de Mars 2021) ont été prises en compte dans le dimensionnement des chaussées. Elles sont jointes en annexe de la présente note.

L'hypothèse retenue pour la prise en compte du TCSP est 1 bus toutes les 4 minutes par sens soit 1 bus toutes les 2 minutes dans le carrefour = 200 PL/jour/sens

### **4.2.1 Poids Lourds**

L'estimation du trafic poids-lourds est une donnée essentielle à la fois pour le dimensionnement des carrefours et le dimensionnement des chaussées.

En absence des données de taux de trafic PL, nous prenons en compte un pourcentage de PL par rapport au TMJ de 5 %. Cette hypothèse est cohérente avec les hypothèses du secteur Belvédère.

## **4.3 Carrefours**

La charge de trafic entrant pour chaque carrefour a été calculée à partir des extractions du modèle multimodal fournies par Bordeaux Métropole en HPM et HPS (de Mars 2021). Les résultats sont présentés dans le tableau ci-dessous.



	Carrefour 1	Carrefour 2	Carrefour 3	Carrefour 4	Carrefour 5	Carrefour 6
Charge entrante HPM	460	490	290	500	220	420
Charge entrante HPS	380	420	380	620	230	400

Compte tenu de la faible charge de trafic entrant pour chaque carrefour, il n'est pas jugé nécessaire de mettre en place des carrefours à feux sur l'ensemble du projet Souys Nord. La priorité dans les carrefours sera gérée par des priorités à droite et des panneaux STOP, tels qu'indiqués au plan d'aménagement du projet.

Le carrefour avec le TCSP sur la rue Giret sera étudié par Bordeaux Métropole et pourra faire l'objet de la mise en place de feux de sécurité. La portion de la rue Giret entre la voie TCSP et le cours Maillorgues est suffisamment longue, environ 30m, pour permettre le stockage des véhicules à l'arrêt, pendant le passage d'un bus.

Le carrefour entre le quai de la Souys et la rue d'Artagnan sera étudié dans le projet « Parc Eiffel ».

#### 4.4 Structures des chaussées

Sur les chaussées et zone de stationnement, la mise en œuvre d'une structure bitumineuse épaisse est retenue. Les épaisseurs sont adaptées selon le niveau de trafic. Nous rappelons les hypothèses prises pour le dimensionnement au paragraphe 2.3.4.

## 7 ANNEXES

### 7.1 Trafic - extractions modèle multimodal Bordeaux Métropole Mars 2021



