



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

Compte-rendu de la réunion publique du 19 Septembre 2023

Contexte

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

Ce nouvel aménagement va impliquer une évolution des usages mais aussi des acquisitions foncières de la part de la métropole. Par ailleurs, il va longer ou traverser une zone humide d'intérêt écologique.

L'étude préliminaire a été engagée et doit être livrée, dans une version allégée, d'ici l'été 2023. Cette première version devra servir de base pour la démarche participative à engager au second semestre 2023.

La réunion publique du 19 Septembre est un lancement officiel de la concertation auprès du public et a permis de présenter les orientations du projet ainsi que la démarche de concertation (objectifs, déroulé, etc.).

Les objectifs de la réunion publique

> Présenter le projet et ses ambitions

Il s'agissait de présenter son contexte, ses objectifs, son calendrier et le contenu déjà à disposition afin de cadrer la concertation.

> Présenter la démarche de concertation

Il s'agissait de présenter ses objectifs et son déroulé (temps de rencontre et date de la concertation, objectifs, etc.).

> Répondre aux questions et désamorcer d'éventuelles préoccupations individuelles

Un temps d'échange a permis d'écouter les préoccupations, les besoins et les idées des parempuyriens. L'équipe projet (Bordeaux Métropole et ville de Parempuyre) a également pu apporter des premiers éléments de réponse aux questions des participants.

Compte-rendu

La réunion publique a réuni 17 participants.

> Mot d'introduction et temps de présentation

La ville de Parempuyre et la Métropole ont introduit la séance en rappelant le contexte du projet et ses orientations à l'heure actuelle. La démarche de concertation a également été présentée.

La présentation détaillée est disponible sur le support en annexe de ce compte-rendu.

> Temps d'échanges

Les questions-réponses restituées ci-dessous ne sont pas organisées par ordre chronologique mais par thématique et sujets de discussion du temps d'échange.

Sur le tracé du projet

> Question :

Nous aimerions savoir pourquoi le tracé a été changé par rapport à ce qui avait été présenté en 2010. J'habite au 29 rue de Macau. À ce moment-là, le tracé avait été identifié côté impair, au niveau des écoles. Y aura-t-il un plateau dans le présent projet pour protéger la piste cyclable à l'école ? Ce n'est pas assez protégé. Il y a des enfants qui arrivent des 2 côtés.

Réponse des porteurs du projet :

- > Nous n'avons pas connaissance de ce précédent tracé, *qui remonte à maintenant 13 ans, et pour lequel nous n'avons pas retrouvé de traces. Le programme sur lequel cette étude s'est basée n'en fait pas mention.*
- > La sécurisation de la traversée au droit de l'école sera réétudiée : la multiplication des plateaux aussi proches les uns des autres est peu souhaitable, et un plateau trop long (de la rue des Ecoles à la place de la Libération) risque d'être inefficace avec une reprise de vitesse possible entre les deux rampants.

> Question :

Nous avons une interrogation sur la conception du projet. Dans le PLUi, des emplacements réservés avaient vocation à intégrer une piste cyclable donc nous le savions. Mais avec le tracé actuel, il s'agit d'un projet d'aménagement qui rapproche la route de chez nous de 4m et qui s'accompagne de nuisances sonores. Avez-vous prévu une étude d'impact et, le cas échéant, de la compensation. Beaucoup de maisons anciennes n'ont pas de fondations profondes et les vibrations liées au trafic peuvent les affecter. Avez-vous prévu de la surveillance en phase travaux ?

Par ailleurs, le projet dessiné actuellement va nécessiter de reconstruire une chaussée et engendrer un coût important. N'y a-t-il pas une option plus économique ?

Et troisième point, l'aménagement pose question : c'est un projet qui a du sens vis-à-vis de la métropole, mais qui ne prévoit des arbres que d'un côté. Or, le paysage arboré contribue au changement de perception qui fait diminuer les vitesses. Aussi, avoir des arbres de façon symétrique permet de limiter la chaleur.

Au regard de ces éléments, nous souhaiterions qu'il y ait une étude comparative complémentaire en mettant la piste cyclable de l'autre côté, permettant de comparer les avantages et les inconvénients.

> Remarque complémentaire :

Positionner la piste cyclable du côté impair permettrait de créer une continuité avec la gare.

> **Remarque complémentaire :**

Voilà les éléments sur lesquels nous aimerions avoir une réponse. Entre 10 et 12 parcelles seraient impactées. La totalité sera plus encline à céder à l'amiable ses parcelles. Cela permettrait d'être dans des délais intéressants pour tous.

Réponse des porteurs du projet :

- > Il y a un emplacement réservé qui est là depuis 20-30 ans. Il est nécessaire car, nous n'avons pas l'espace disponible, que l'on aménage la piste à gauche ou à droite.
- > Concernant les nuisances, sur un projet comme celui-ci, si l'on estime qu'il y a un risque potentiel, il est possible de faire une étude afin de modéliser l'évolution du trafic après l'aménagement. Sur des routes à grand trafic, comme la route qui va vers Saint-André, 40 000 véhicules passent chaque jour. Sur la route de Macau il y en a 10 000/jour.

> **Question :**

Ce n'est pas l'emplacement réservé qui est préoccupant. Cependant, il y aurait moins de travaux si la piste était de l'autre côté et cela éviterait de rapprocher les voitures des habitations.

> **Remarque complémentaire :**

L'idée derrière notre proposition serait de laisser la chaussée sur l'emprise actuelle et d'utiliser les 5 mètres d'emplacement réservé pour créer la piste. Nous ne demandons pas de réduire l'emprise, nous demandons de changer de côté.

> **Remarque complémentaire :**

Nous ne sommes pas contre le projet, mais c'est l'emplacement qui nous pose problème. Notamment les 2 giratoires qui permettent de traverser l'itinéraire cyclable à côté de la mairie.

Réponse des porteurs du projet :

- > La réponse technique ne peut pas être faite aujourd'hui mais l'objectif du projet est d'augmenter le nombre de cyclistes et d'éviter de couper des arbres. Une variante du tracé a été mise à l'étude afin de voir si cette proposition est viable (réglementation, sécurité, coûts). Cette variante sera mise en ligne prochainement sur le site de la Participation Citoyenne, et selon la date à laquelle elle sera disponible, la date de clôture de la concertation sera repoussée afin que les riverains puissent en prendre connaissance et émettre un avis à son sujet.

> **Question :**

Le rond-point au niveau de la mairie (en arrivant aux ateliers municipaux), comment faut-il le prendre aujourd'hui ?

Réponse des porteurs du projet :

- > Le plus sécurisé est de prendre le chemin vert. Le projet ReVE consiste à rendre plus claires les carrefours justement.

> **Question :**

Comment avez-vous fait pour choisir ce côté plutôt qu'un autre ?

Réponse des porteurs du projet :

- > En 2017, une étude programme a été commandée à un bureau d'étude. Il en est ressorti des profils en travers correspondant à 10 sections différentes réparties sur les 2,5km du projet, mais avec la constante de la piste cyclable côté

est (a priori pour des questions de desserte des équipements publics et des commerces, plus nombreux de ce côté de la rue de Macau).

Cette solution paraissant favorable techniquement pour la traversée du canal du Despartins, et le but d'un itinéraire ReVE étant de fluidifier et accélérer les trajets cyclables, l'équipe projet ne l'a pas remis en cause et a conservé ce principe tout au long du projet.

L'étude mentionnée ci-dessus sera mise à disposition sur le site de la participation de Bordeaux Métropole : <https://bxmet.ro/concertation-velo-parempuyre>

> Question :

Comment seront pris en compte les avis de la population ?

Réponse des porteurs du projet :

> À chaque temps de concertation, un compte-rendu des échanges sera produit. Ces comptes-rendus ne visent pas à faire le projet, ils visent à faire remonter la parole citoyenne à la Ville et la Métropole.

À l'issue de la concertation, à partir de tous les comptes-rendus et des éléments apportés par la concertation citoyenne, un bilan sera rédigé et des arbitrages seront faits par la collectivité en fonction de toutes les contraintes (réglementaires, sécuritaires, financières ...) connues à ce stade du projet.

Ce bilan permettra de synthétiser les contributions citoyennes mais aussi, d'y apporter des premiers éléments de réponse par la Ville et la Métropole.

Il sera présenté en réunion de restitution le 14 mars 2024 (date susceptible d'être repoussée en fonction de la date de clôture de concertation retenue)

Sur l'environnement et le paysage

> Question :

Il y a une parcelle agricole devant le numéro 25 : il était intéressant que les futurs habitants puissent y accéder. Il faut avoir un aménagement qualitatif pour les riverains, qui présente un intérêt économique et environnemental.

> Question :

Dans la rue de Macau, il y a des remontées de canalisation et de la boue qui en sort. L'aménagement s'accompagne-t-il d'une refonte des canalisations ?

Réponse des porteurs du projet :

> Il y a effectivement des soucis de remontées de boue et d'odeurs, nous allons en tenir compte dans le projet. Cela est dû à un problème de conception des réseaux. Une partie du réseau de Parempuyre date des années 1970. Cela a tendance à s'user dans certains secteurs.

> Par ailleurs, il existe un bureau des urgences qui peut être sollicité en cas d'urgence (par écrit notamment). Plus ils reçoivent de message concernant une situation, plus ils la traitent en priorité; cela leur permet de hiérarchiser leur action.

> 09 77 40 10 14 ou par mail sur le site de la Direction de l'eau de Bordeaux Métropole, rubrique Service Client :

<https://www.usagers.leau.bordeaux-metropole.fr/service-client>

Sur la sécurité

> Remarque :

Les traversées piétonnes se font à l'angle de la traversée. Si un passage piéton est matérialisé, il faut le sécuriser. Il faut travailler un aménagement moderne : traiter les zones sensibles, réduire la vitesse des automobilistes, etc.

> Remarque :

Toutes les traversées sont dangereuses car les automobilistes ne sont pas vigilants. Il y a une piste cyclable pour aller à Bordeaux Lac qui est prioritaire mais ce n'est pas ancré dans l'esprit des automobilistes.

Réponse des porteurs du projet :

> Dans le projet, par principe, à chaque intersection est proposé un moyen de réduire la vitesse. À l'école, il y a deux intersections rapprochées ; des propositions ont été faites pour sécuriser cette séquence mais vous pouvez faire d'autres propositions.

> Remarque :

C'est une voie rapide, elle est censée être limitée mais les camions passent très vite au risque que nous nous fassions écraser tous les jours.

> Remarque :

Aujourd'hui, les bruits de moteur sont très forts. Et les bus roulent très vite.

Réponse des porteurs du projet :

> Les bus sont censés être bridés à 50km/h. Il faut contrôler cela. Vérification faite dans les rapports de comptage réalisés il y a quelques mois (mais sans distinction bus/camions), la très grande majorité des véhicules lourds circulent entre 30 et 50km/h sur le secteur sud de la rue (pour une vitesse moyenne comprise globalement entre 35 et 40 km/h), et seulement quelques-uns au-dessus de 50km/h. Plus de 90% des véhicules légers et plus de 70% des véhicules lourds sont en infraction. Le projet prendra des mesures pour réduire la vitesse.

> Question :

La piste cyclable déjà existante n'est pas éclairée or, à 18h00, il fait nuit noire en hiver. Il n'y a aucun marquage au sol. Serait-ce possible d'équiper l'existant de peinture phosphorescente par exemple ?

Réponse des porteurs du projet :

> Cela concerne également le ReVE mais pas la rue de Macau. Sur l'itinéraire en lien avec Blanquefort, il y a des tronçons qui sont déjà livrés. Nous allons prochainement (maximum dans les 2 ans), ajouter la signalisation et l'éclairage. Mais le projet a pris du retard à cause de difficultés administratives et environnementales.

> Pour la rue de Macau, le sujet de l'éclairage sera travaillé et soumis à la concertation, mais l'arbitrage final en reviendra à la Ville, qui est à la fois investisseur et gestionnaire sur la compétence « éclairage public ».

Sur les projets connexes

> Question :

Le projet de piste cyclable rejoignant Blanquefort semble reporté, est-ce le cas ?

Réponse des porteurs du projet :

> Il y a des enjeux environnementaux forts. Des études ont été menées sur la faune et la flore et les services de l'État ont demandé de refaire des études au cas où un insecte spécifique n'aurait pas été trouvé pendant les premières études, au niveau de l'ancien terrain de foot de Blanquefort, au niveau d'un cours d'eau riche en termes de biodiversité. Ces nouvelles études ne peuvent être faites en période de nidification. Bordeaux Métropole œuvre pour débloquer la situation car ce projet est prioritaire. Nous souhaitons réduire le délai au maximum, le projet est prêt, mais il y aura effectivement du retard.

Sur les modalités de projet et le mode opératoire

> Question :

S'il faut reculer les emprises publiques dans le projet, comment cela se passe-t-il ? La Métropole prend-elle contact avec les propriétaires ?

Réponse des porteurs du projet :

> Oui tout à fait. Cela se fait quand le projet est finalisé. Aujourd'hui, nous en sommes au début ; un grand sillon est défini. Suite à la concertation, nous dessinerons plus finement le projet final. C'est après cette étape que les propriétaires sont contactés.

> Question :

Comment se passent les négociations avec les propriétaires ?

Réponse des porteurs du projet :

> Le format est le suivant : la Métropole engage des négociations avec une proposition de prix (basée sur le prix des domaines) et c'est ensuite que les travaux sont engagés.

Si la négociation échoue, la Métropole fait appel au Droit de Préemption Urbain (DPU) conduisant à des procédures d'expropriation.

> Question :

Les câbles aériens (téléphone notamment) seront-ils enterrés ? Si ce n'est pas faisable financièrement, resteront-ils aériens ?

Réponse des porteurs du projet :

> L'enfouissement sera étudié en parallèle du projet d'aménagement. Les coûts de l'enfouissement sont importants et principalement à la charge de la ville. Il dépendra notamment des subventions que la ville pourra obtenir.

> Question :

Si les câbles sont enterrés, comment la limite avec les parcelles privées sera-t-elle gérée ?

Réponse des porteurs du projet :

- > L'enfouissement sera réalisé jusqu'aux limites de propriété. C'est ensuite aux propriétaires de faire l'enfouissement sur leur parcelle, s'ils le souhaitent.

> Question :

L'aménagement de la rue de Macau par la Métropole s'arrête à la limite communale. Ensuite, c'est le Département qui peut intervenir, puis la commune de Ludon. Une coordination entre ces trois acteurs n'est-elle pas possible pour rendre le trajet homogène ? Par ailleurs, avez-vous une idée de l'enveloppe financière allouée à ce projet ?

Réponse des porteurs du projet :

- > Pour la coordination avec le département, il y a là des contraintes administratives et techniques. À ce stade, la piste rue de Macau reviendra sur la chaussée à partir de la limite communale de Parempuyre.
- > Il est prématuré de communiquer un coût global car le projet n'est pas suffisamment précis à ce stade. Par expérience, il est possible de définir une enveloppe entre 6 et 8 millions d'euros pour les 2,5 km, acquisitions foncières comprises.

L'éclairage public restera à la charge de la ville.

> Question :

Y a-t-il des variantes moins chères envisageables ? Notamment grâce à la proposition que nous évoquions de changement de côté pour la piste (qui éviterait de lourds travaux sur la voirie existante).

Réponse des porteurs du projet :

- > Il n'est pas certain que cela amène des économies. Il s'agirait de faire des économies à un endroit mais les coûts seraient répercutés ailleurs. Ce montant de 6 à 8 millions d'euros comprend environ 30% de marge d'erreur sur les programmes (sans compter l'inflation).
- > Le projet présenté aujourd'hui tente de concilier de nombreuses contraintes et attentes. L'objectif est de proposer un projet qui convient à un maximum de monde ; c'est pourquoi il est important de participer aux temps de concertation. Ceci étant dit, il est difficile de concilier toutes les attentes individuelles. Les choix faits le seront au regard d'objectifs collectifs comme la sécurité, l'environnement, etc.

> Question :

N'est-il pas possible de réduire le temps jusqu'au début des travaux ?

Réponse des porteurs du projet :

- > Il y a des études et des procédures obligatoires à mener, avec des délais incompressibles (dossier loi sur l'eau, consultations des entreprises et marchés publics, etc.).

N°	NOM	Prénom
1	COURTOIS	Ginette
2	LACOSTE	Sandrine
3	GONZALES	Michelle
4	GRAVOIS	Dominique
5	BELLUGUE	Michel
6	BELLUGUE	Corinne
7	SALVAT ZENATI	Stéphanie
8	AIT ZENATI	Madjid
9	BERNARD	Frédéric
10	BODIN	Sandra
11	MANZAC	Anne
12	BRAY	Bernard
13	CHEYSSAC	Pascal
14	CHARTIER	Marie-Laetitia
15	MANGAS	Elodie
16	RODRIGUES	Dylan
17	LEFOUR	Clélia

Émargement