Concertation pour l’aménagement de l’avenue Jean Cordier

Réunion publique du 25 janvier 2024

ERA INGENIEURS CONSEIL

RESPUBLICA

BORDEAUX MÉTROPOLE

Ville de PESSAC

Stéphane Mari

Adjoint aux proximités, mobilités, sécurité et espaces publics. Conseiller métropolitain

Ville de
PESSAC

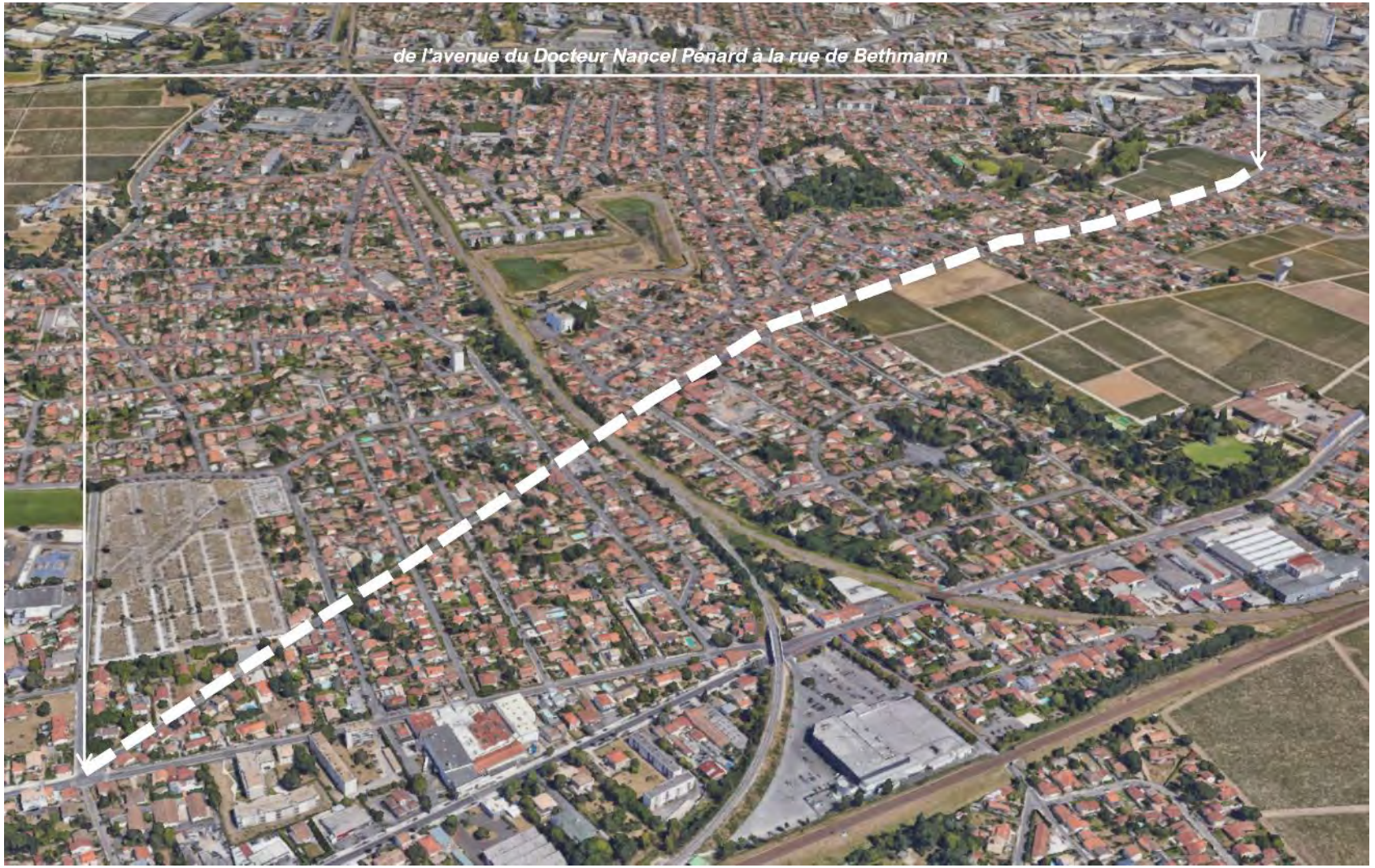
L’histoire du projet et de la concertation

RESPUBLICA

BORDEAUX MÉTROPOLE

Ville de PESSAC

Le périmètre concerné par la concertation



La démarche de concertation initiale

Réunion de lancement de la concertation	Rencontre de proximité dans l'espace public	Diagnostic en marchant	Atelier participatif	Réunion publique de restitution
18/11/21	**14/01/22**	**15/01/22**	**10/03/22**	**12/05/22**

Site de la participation de BORDEAUX MÉTROPOLE du 8 novembre 2021 au 12 mai 2022

© Res publica

Les chiffres de la démarche de concertation initiale

6 MOIS DE CONCERTATION

192 PARTICIPANTS toutes rencontres confondues

6 RENCONTRES

48 CONTRIBUTIONS DÉPOSÉES EN LIGNE

Les grandes thématiques ressorties de la concertation initiale

APAISER LA CIRCULATION

**SECURISER LES DEPLACEMENTS
ET CONFORTER L'OFFRE DES TRANSPORTS EN COMMUN**

AMELIORER LE CADRE DE VIE DES RIVERAINS

DES DEBATS SUR LE PARTAGE DE LA VOIRIE ET LE MAINTIEN DU DOUBLE SENS

DES DEBATS SUR LA REDUCTION DES PLACES DE STATIONNEMENT

6 grandes orientations de projet à l'issue de la concertation

Améliorer la marche

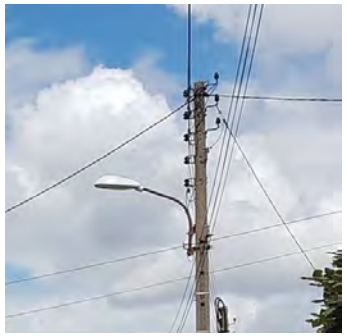
- Mettre en accessibilité PMR des trottoirs sur tout l'itinéraire
- Adoucir les entrées charretières
- Homogénéiser des revêtements adaptés aux PMR
- Engager la réflexion sur les trottoirs traversants dans la poursuite des études

Sécuriser les traversées

- Améliorer la visibilité des traversées
- Augmenter leur nombre
- Mettre en œuvre des dispositifs de modération des vitesses aux traversées fréquentées

Améliorer l'éclairage

- Renouveler le matériel
- Mettre en place un éclairage intelligent ?



6 grandes orientations de projet à l'issue de la concertation

Apaiser les circulations

- Etendre la zone 30

Rendre les transports en commun plus accessibles

- Mettre en accessibilité les arrêts
- Mieux équiper les arrêts

- Intégrer des aménagements de modération des vitesses

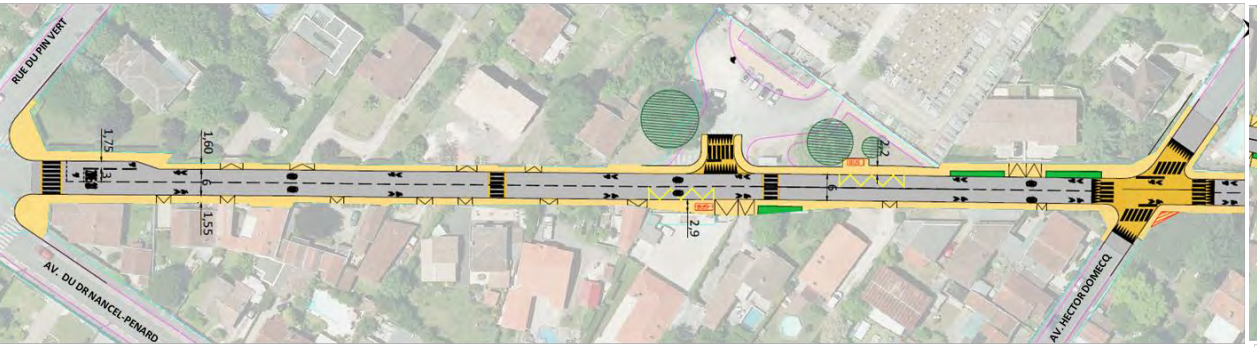
Conforter la circulation à vélo sur chaussée

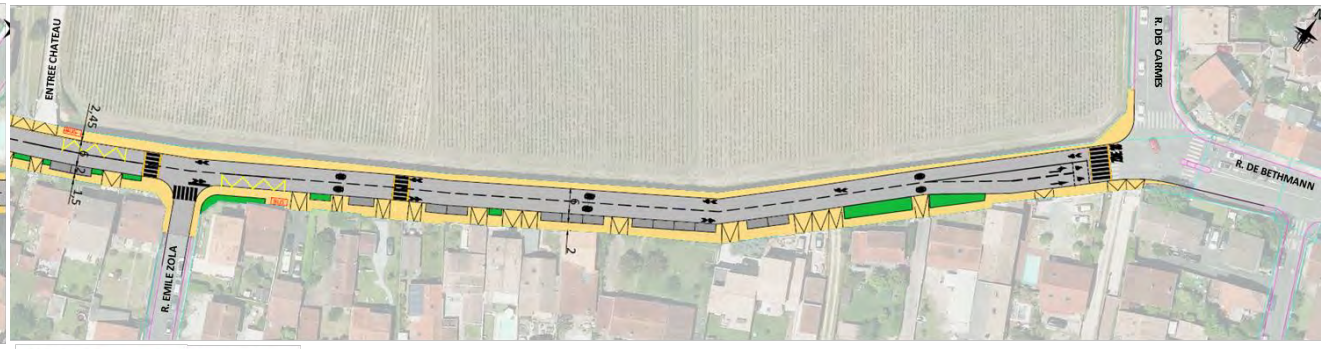
- Du fait de l'impossibilité technique d'un aménagement en site propre, tendre vers les conditions optimales d'un partage de la voirie entre vélos et voitures.
- Des mises à sens unique de sections de l'avenue pour réduire les trafics au global.
- Améliorer la visibilité des vélos sur la chaussée par la signalisation.

- Plus de pédagogie ?
  - Radar pédagogique ?
  - Feux verts récompense ?

Le programme de l’avenue Jean Cordier en résumé

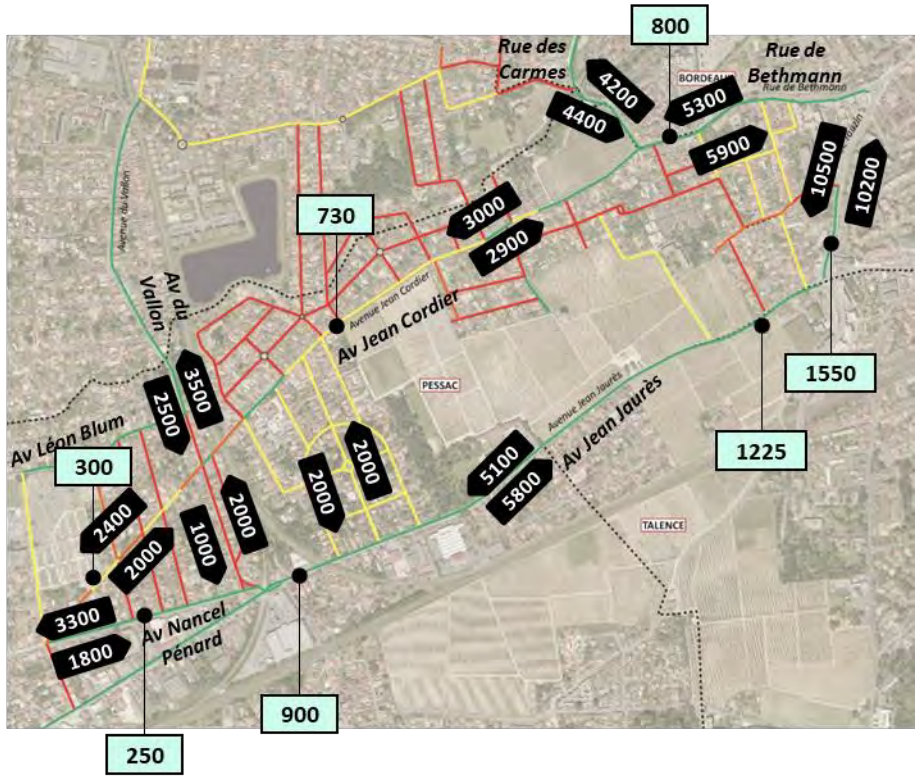
- **Une amélioration forte des déplacements à pied sur l’avenue par la mise en accessibilité PMR de l’ensemble des trottoirs et la sécurisation des traversées.**
- **Une recherche d’un apaisement des circulations motorisées (zone 30, plateaux)…**
- **… pour conforter les déplacements à vélos sur la chaussée.**
- **… tout en garantissant le passage des bus dont les conditions d’attente aux arrêts seront améliorées.**
- **Intégrer le végétal dans l’aménagement quand les emprises le permettent**





Les limites du programme initial

- Un programme initial à niveau de trafic routier constant.
- Or avec 6 000 véhicules/jour sur la majeure partie de l'avenue Jean Cordier :
  - Il n'est pas conseillé techniquement de mettre en œuvre certains dispositifs de modération des vitesses comme les coussins berlinois, écluses ou chicanes...
  - L'avenue est fortement utilisée par les vélos pour la liaison vers Bordeaux. Or pour ce niveau de trafic motorisé, un aménagement cyclable en site propre serait nécessaire selon les référentiels techniques mais les emprises contraintes ne le permettent pas.
- **Or le cadre réglementaire oblige à prendre en compte les vélos.**

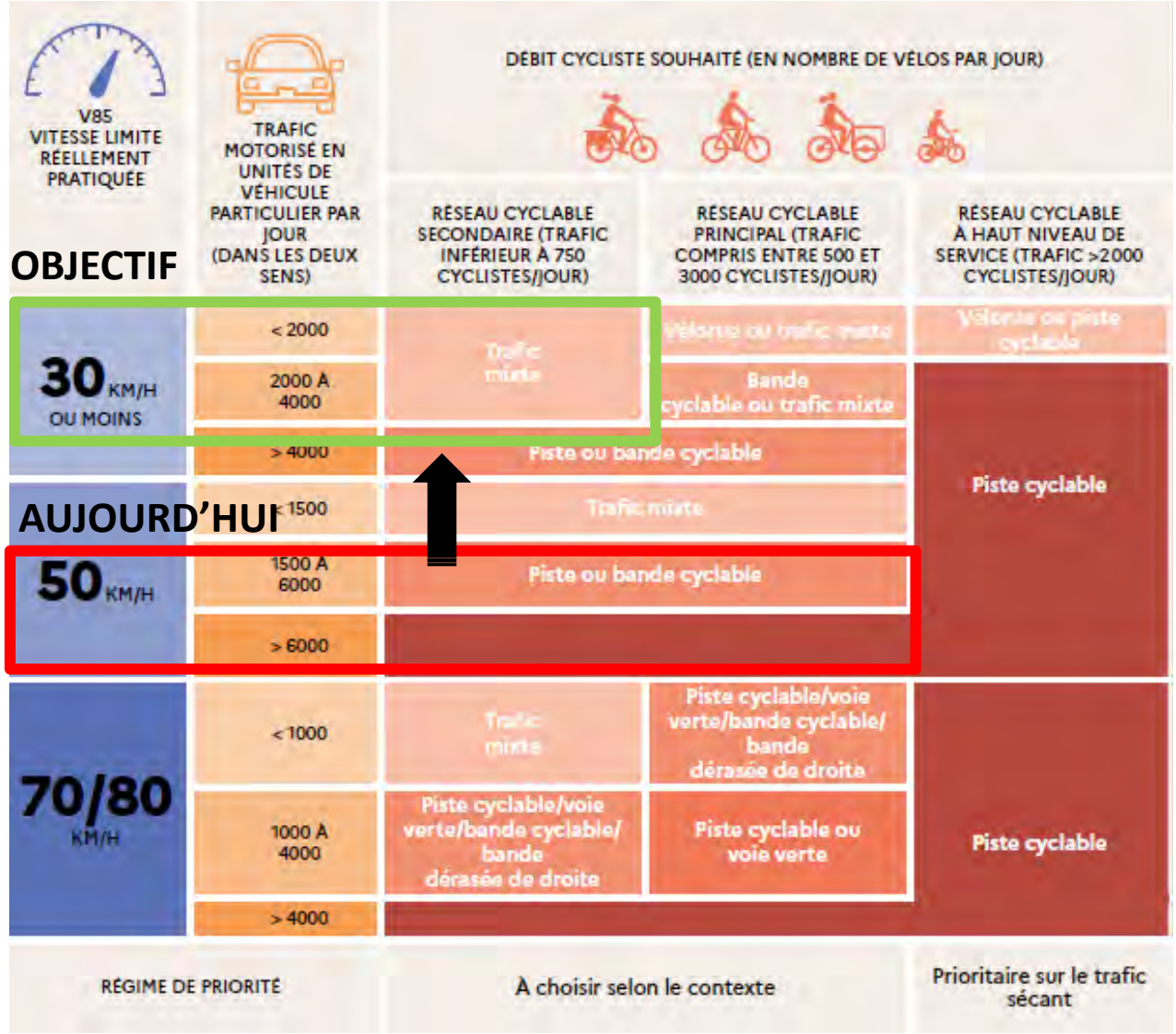


1800 Trafic moyen jours ouvrés en véh/j

250 Comptage vélo 7h – 19h

Loi d'Orientation des Mobilités et évolution du projet

- La Loi d'Orientation des Mobilités est venue renforcée l'obligation réglementaire des gestionnaires de voirie de créer des itinéraires cyclables lors des travaux de voirie.
- Les associations d'usagers du vélo se sont saisies de ce rappel pour être plus vigilants sur les projets d'aménagements et faire éventuellement des recours si l'intégration des vélos n'est pas suffisante.
- **Dans ce contexte, le projet de l'avenue Jean Cordier a fait l'objet d'échange pour une meilleure intégration des vélos ce qui a amené à la nouvelle phase de concertation.**
- **Compte tenu des emprises limitées et pour éviter des acquisitions sur tout le linéaire, une action visant à réduire le niveau de trafic a été retenue**. Et cela conformément à l'abaque du CEREMA (voir ci-contre) que Bordeaux Métropole à généralisé pour vérifier la compatibilité des projets avec la LOM.

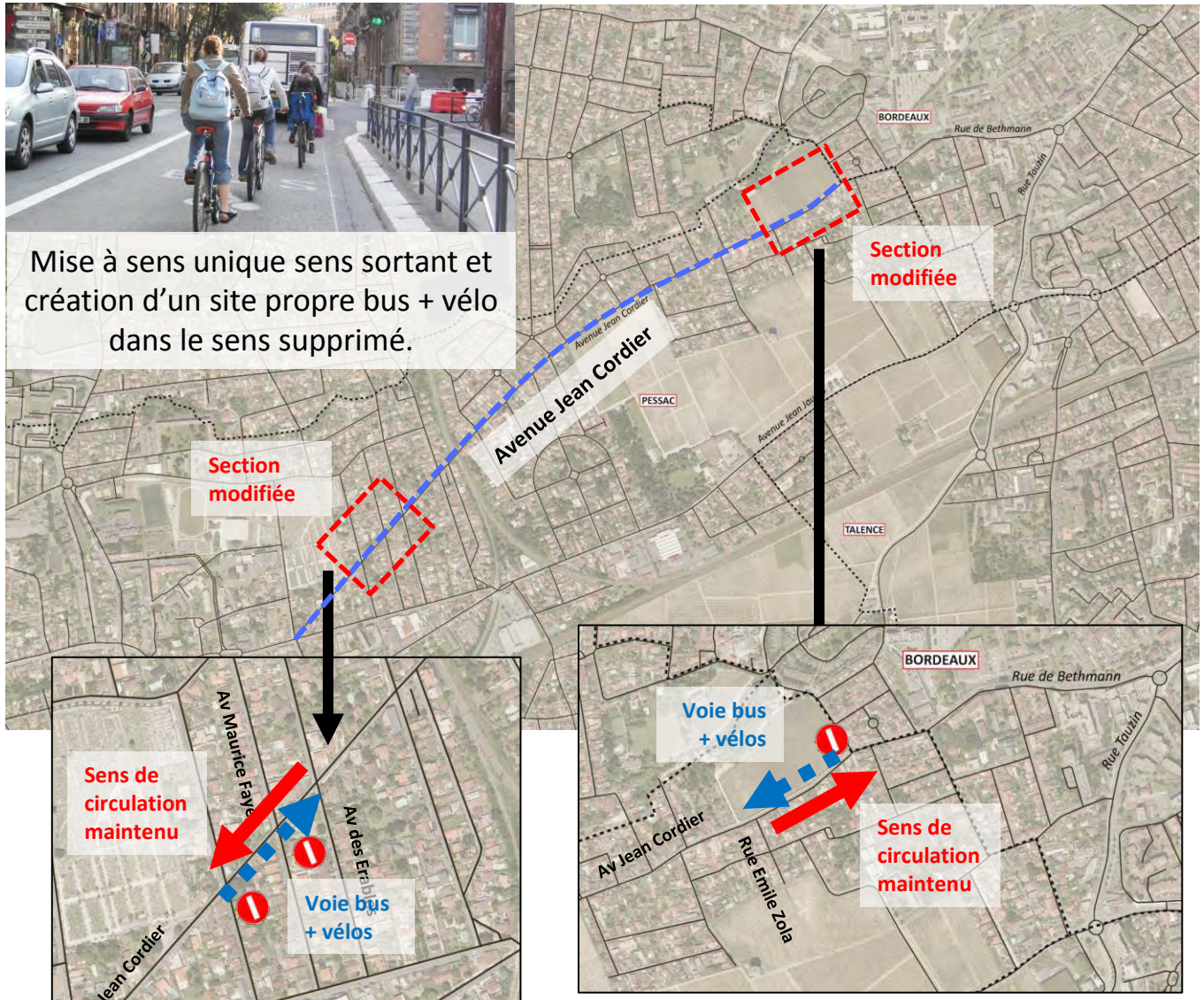


Rendre sa voirie cyclable –CEREMA –2021

Par quels moyens ?

- Courant 2022 et 2023, des études de circulation ont été lancées pour comprendre le fonctionnement de l'ensemble de l'avenue Jean Cordier et des quartiers avoisinants.
- A partir des données de comptages, un modèle numérique a pu être créé pour réaliser des simulations de trafics.
- **La solution retenue qui fera l'objet de l'expérimentation est une mise à sens unique sortant de sections aux deux extrémités de l'avenue Jean Cordier, avec maintien d'un couloir bus + vélo sur le sens supprimé.**
- En parallèle, des plans de circulations seront adoptés sur les quartiers résidentiels pour limiter les itinéraires malins.

Mise à sens unique sens sortant et création d'un site propre bus + vélo dans le sens supprimé.



La démarche de concertation

3 Réunions sectorielles

13/11/23
15/11/23
16/11/23

réunion de proximité
Quartier des Musiciens

07/12/23

Réunion publique de lancement de l'expérimentation
25/01/24

Préparation
Jan. à avril 2024

8 MOIS
EXPERIMENTATION
Mai 2024 à Janv. 2025

Réunion publique de restitution

Janvier 2025

Site de la participation de BORDEAUX MÉTROPOLE **du 1 novembre 2023 à décembre 2025**

© Res publica

Les premiers chiffres de la démarche

15 MOIS DE CONCERTATION

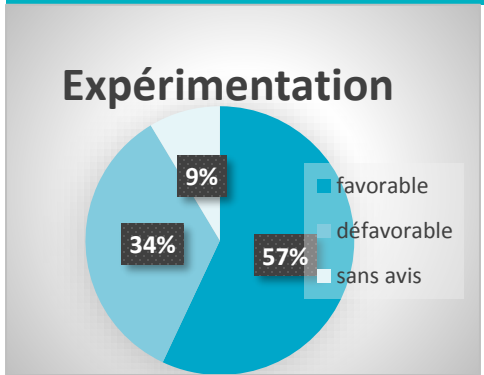
84

A ce jour, déjà :

PARTICIPANTS lors des rencontres sectorielles

3 RENCONTRES

58 CONTRIBUTIONS et **40** REACTIONS DÉPOSÉES EN LIGNE



Les travaux de réseaux avant l’expérimentation

Les premiers travaux de réseaux

Une première phase de travaux d'enfouissement (électricité, télécommunication et éclairage) sous l'avenue Jean cordier entre l'avenue des Erables à la Rue Claude Debussy a été étudiée. Il est décidé de reporter les travaux d'enfouissement des réseaux électriques, les réseaux de télécommunication et l'éclairage, juste en amont des travaux de requalification.

La primauté est donnée aux travaux de renouvellement des fontes graphites sinusoïdales GS programmés par REGAZ.

Circuit bus école élémentaires et collège

Circuit bus Keolis transport en commun et collège Bx -Pessac

Travaux REGAZ
Semaine 8 – Semaine 17
Rue Faye, Domecq sud
et Vallon Sud

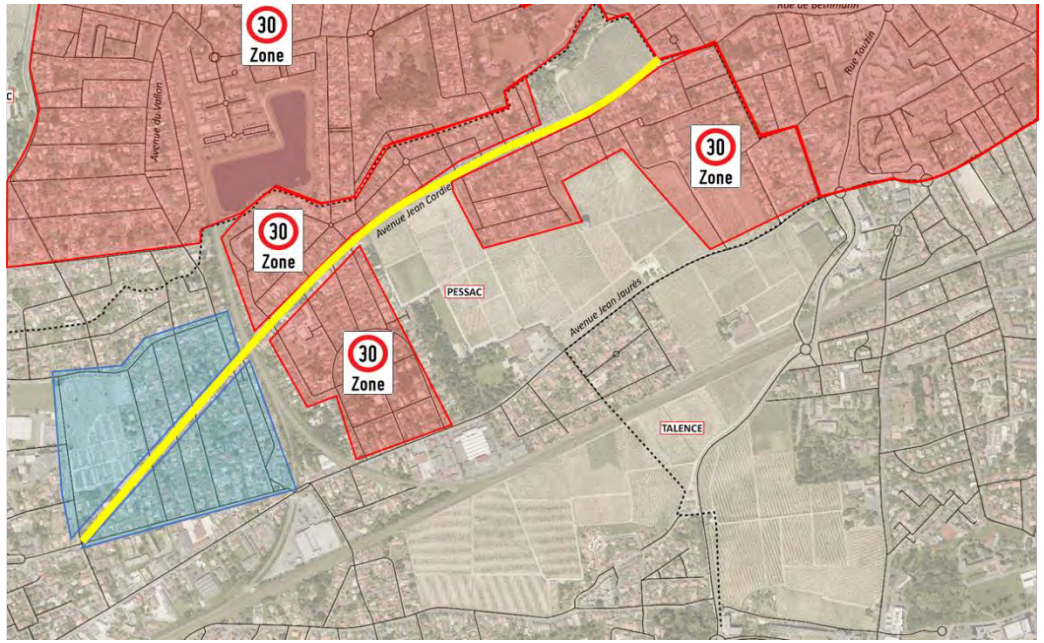
Zone étudiée d'enfouissement réseaux secs

L’expérimentation

Evolution de la zone 30

- Dès le démarrage de l'expérimentation, une action pérenne de mise en œuvre de zone 30 sur le secteur ouest de l'avenue, notamment tout le quartier Vallon.

- L'avenue Jean Cordier reste limitée à 30 km/h, sans intégrée une zone 30 car certaines dispositions ne sont pas compatibles avec le statut de la voie (priorités à droite à favoriser, priorités piétonnes sur toute la voie, ralentisseurs…).



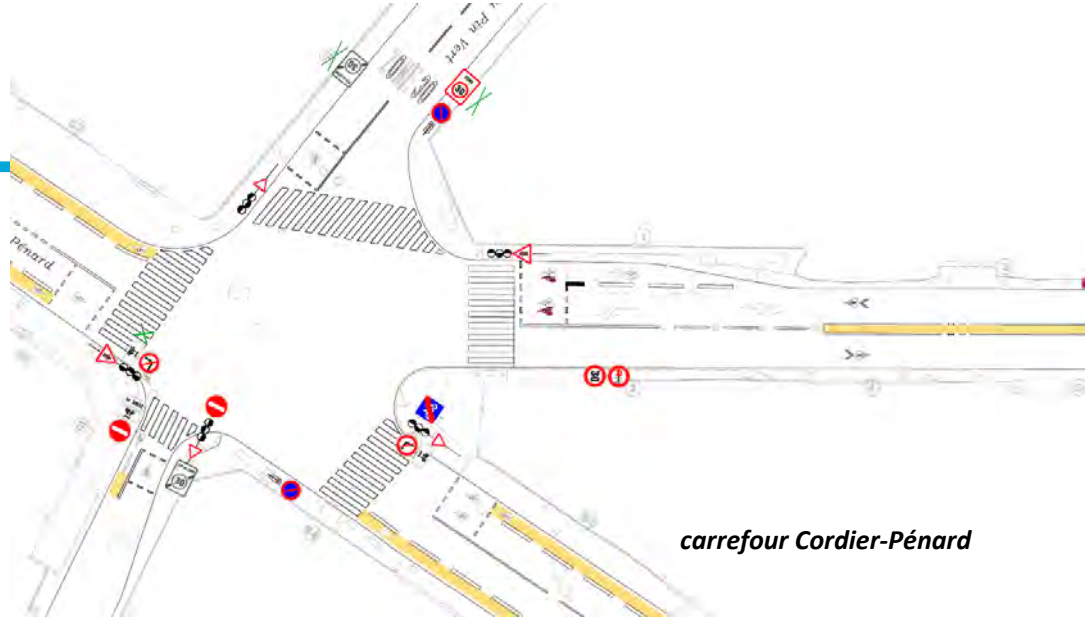
Axe 30km/h existant

Zones 30 existantes

Extension de Zone 30 proposée

Les actions en parallèle

- Le débouché de l'avenue Jean Cordier sur l'avenue Nancel Pénard sera modifié : aujourd'hui à 3 voies, 1 voie sortante sera supprimée pour créer une bande cyclable jusqu'au feu avec SAS vélo



carrefour Cordier-Pénard

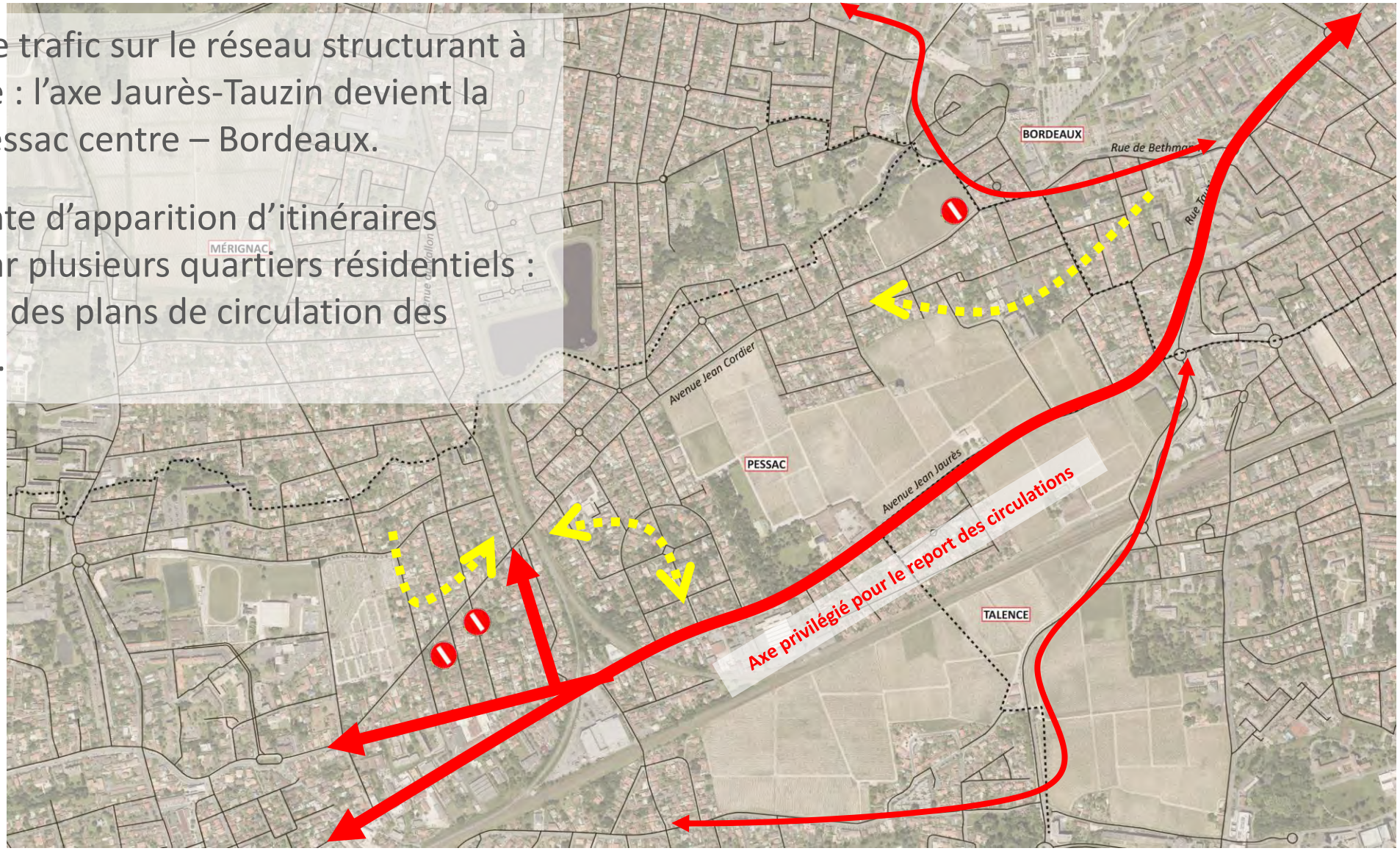
- Les double sens-cyclable en cohabitation : Il s'agit de confirmer le double-sens de circulation pour les cyclistes, sur les rues nouvellement mises à sens unique pour les véhicules motorisés. La signalisation sera adaptée : panonceaux sauf vélo sous le panneau « sens interdit » accompagné facultativement d'un marquage au sol (pictogrammes vélo).

En France, le double-sens cyclable est autorisé, par défaut, sur toutes les voies dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h : zones de rencontres, zones 30, sauf avis contraire du maire.

Exemple de double sens-cyclable

Les itinéraires des reports de trafic

- Report de trafic sur le réseau structurant à proximité : l'axe Jaurès-Tauzin devient la liaison Pessac centre – Bordeaux.
- Une crainte d'apparition d'itinéraires malins par plusieurs quartiers résidentiels : nécessité des plans de circulation des quartiers.



Axes de report des circulations principaux

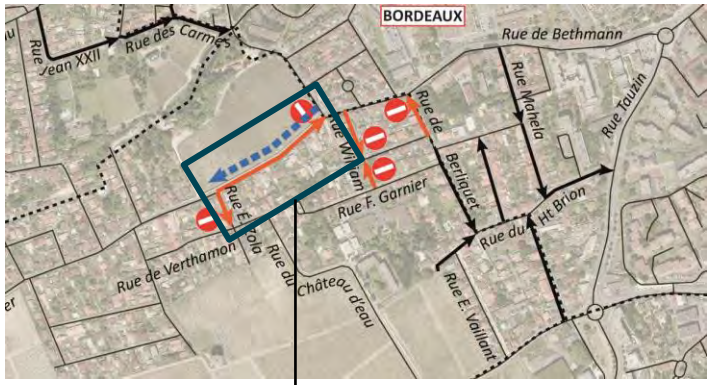
Axes de report des circulations secondaires

Itinéraires malins à contrer

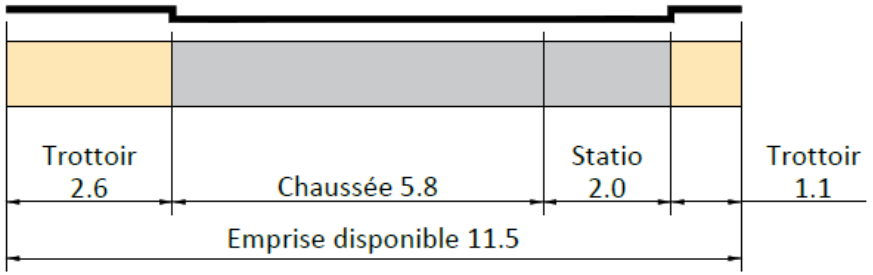
Le plan de circulation expérimenté

- Avenue Jean Cordier :
  - Sens unique sortant entre la rue Emile Zola et la rue des Carmes
  - Sens unique sortant entre l'avenue des Erables et l'avenue Henri Domecq
- Des plans de circulations adaptés sur les secteurs Verthamon, Musiciens et Vallon.
- Des créations de zones de rencontre, à sens unique, autour du groupe scolaire.
- **Les dessertes bus TBM et bus scolaires ne sont pas impactés : des voies bus sont restituées**.

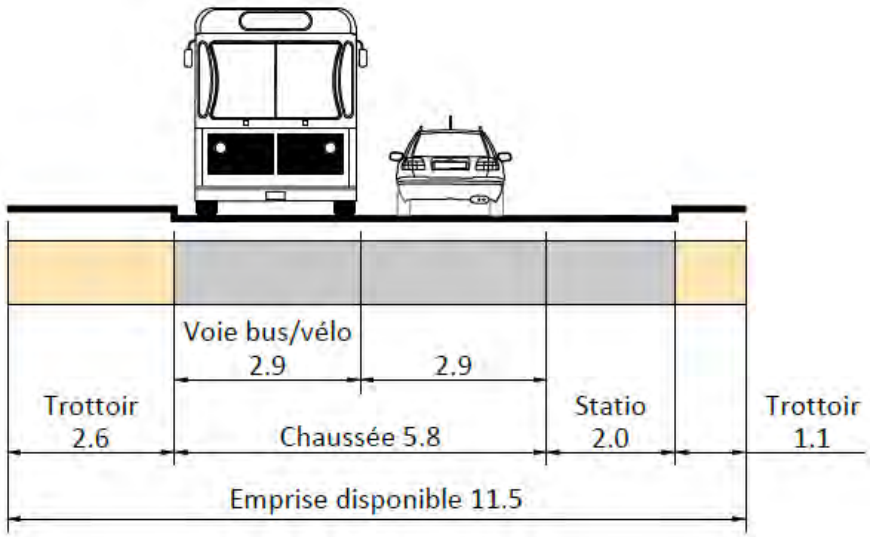
Le profil en travers en phase d'expérimentation : entrée est
De la rue Emile Zola à la rue des Carmes



Profil en travers existant

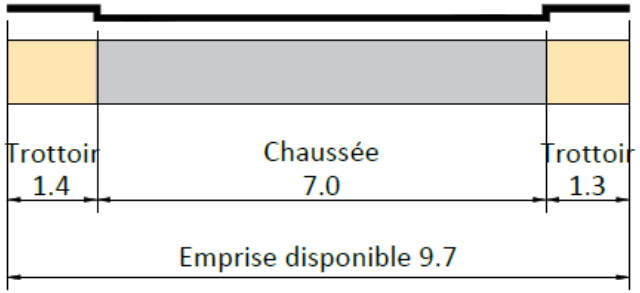


Profil en travers en expérimentation

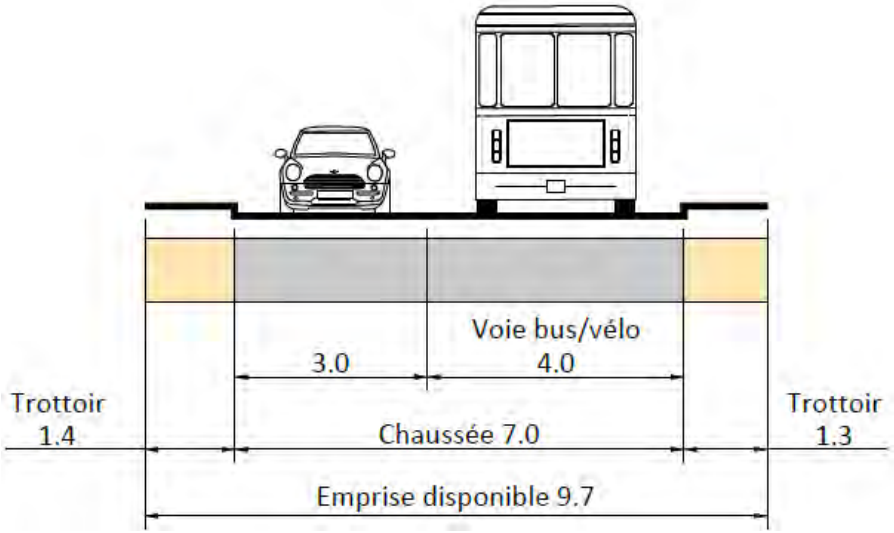


Le profil en travers en phase d'expérimentation : entrée ouest
De l'avenue des Erables à l'avenue Domecq

Profil en travers existant



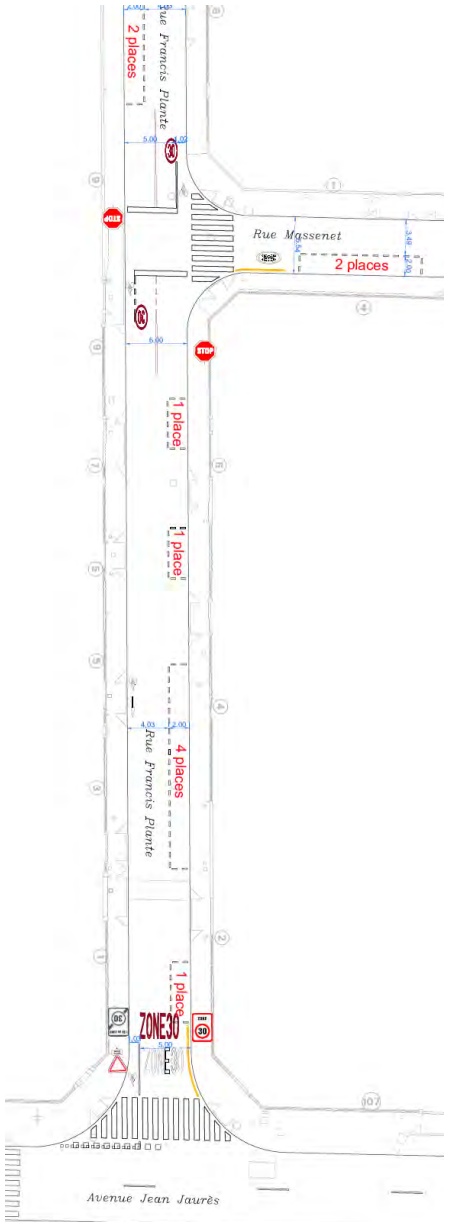
Profil en travers en expérimentation

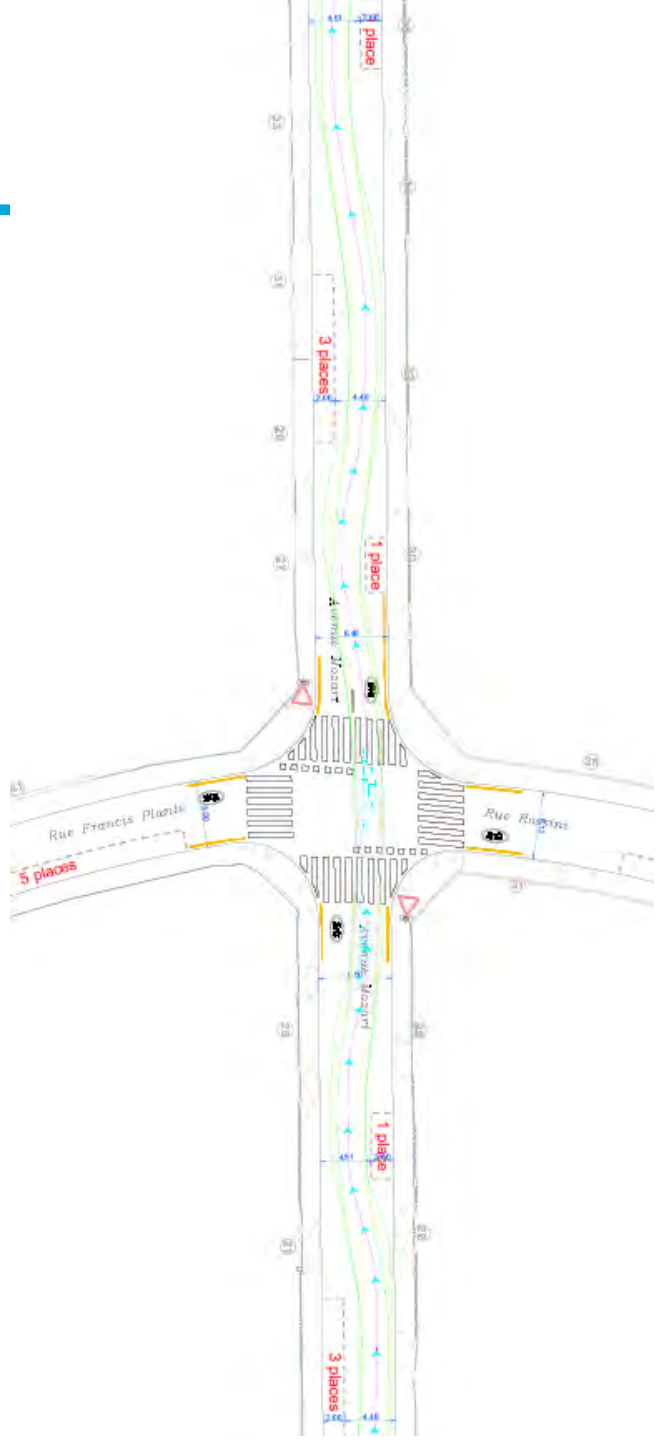


Le principe du stationnement sur les rues dont la circulation est modifiée

- Sur les sections qui sont mises à sens unique dans le cadre de l'expérimentation :
  - Marquage des places de stationnement d'un seul côté de la voie
  - Formalisation du double sens-cyclable par la mise en place des pictogrammes vélo quand cela est possible.

- Sur les sections à double sens motorisés des voies résidentielles, dont le régime de circulation sera modifié dans le cadre de l'expérimentation, le stationnement sera figé en chicane



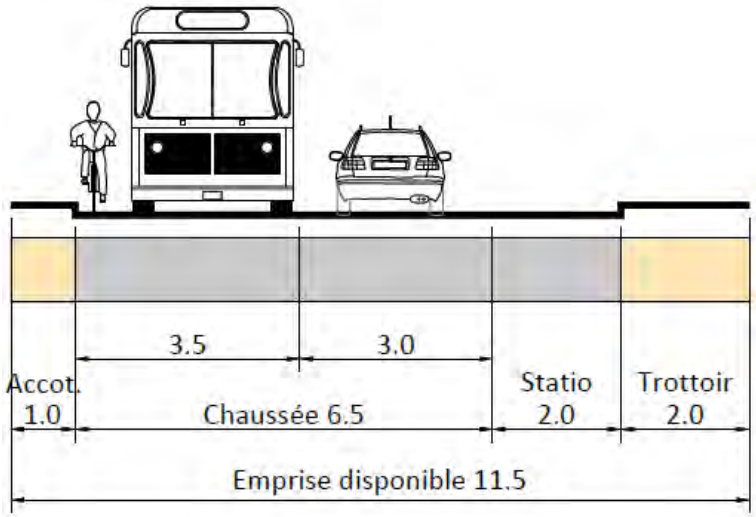


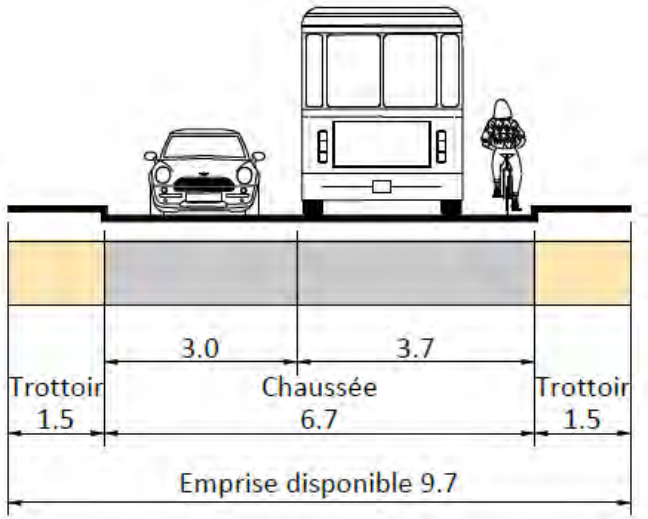
Les hypothèses de profils en travers des aménagements définitifs au niveau des sites propres BUS

ENTREE EST DE L'AVENUE
entre la rue des Carmes et Emile Zola

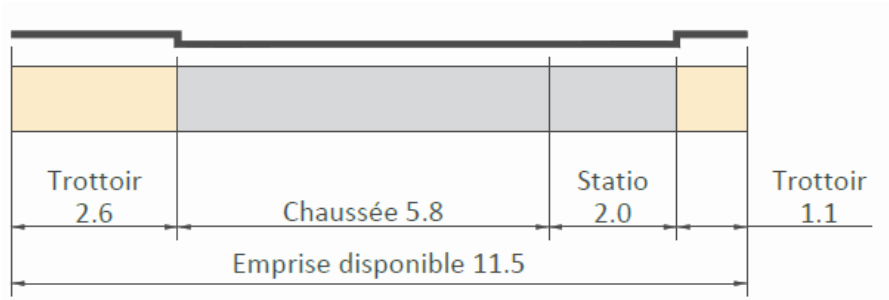
ENTREE OUEST DE L'AVENUE
entre l'avenue Domecq et l'avenue des Erables

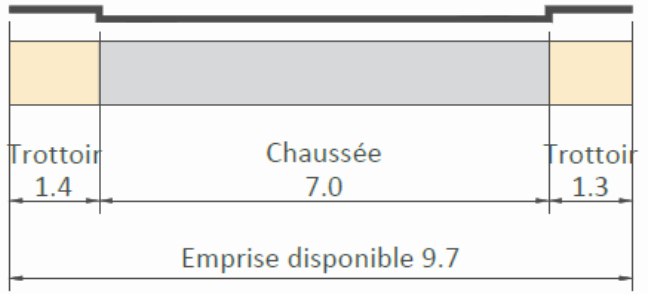
PROJET





EXISTANT





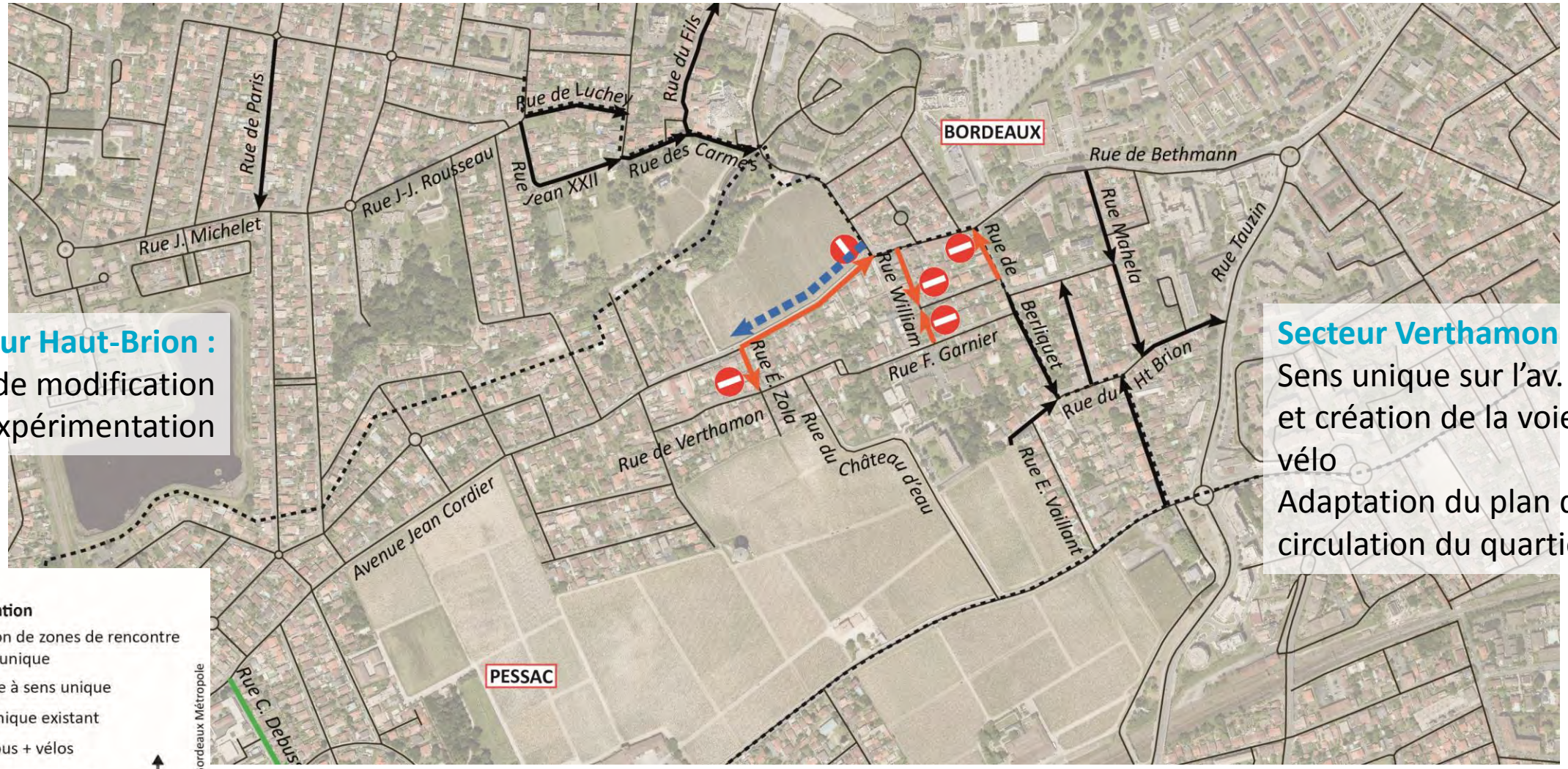
Les implications de l’expérimentation par secteurs

RESPUBLICA

BORDEAUX MÉTROPOLE

Ville de PESSAC

Secteurs Verthamon / Haut-Brion



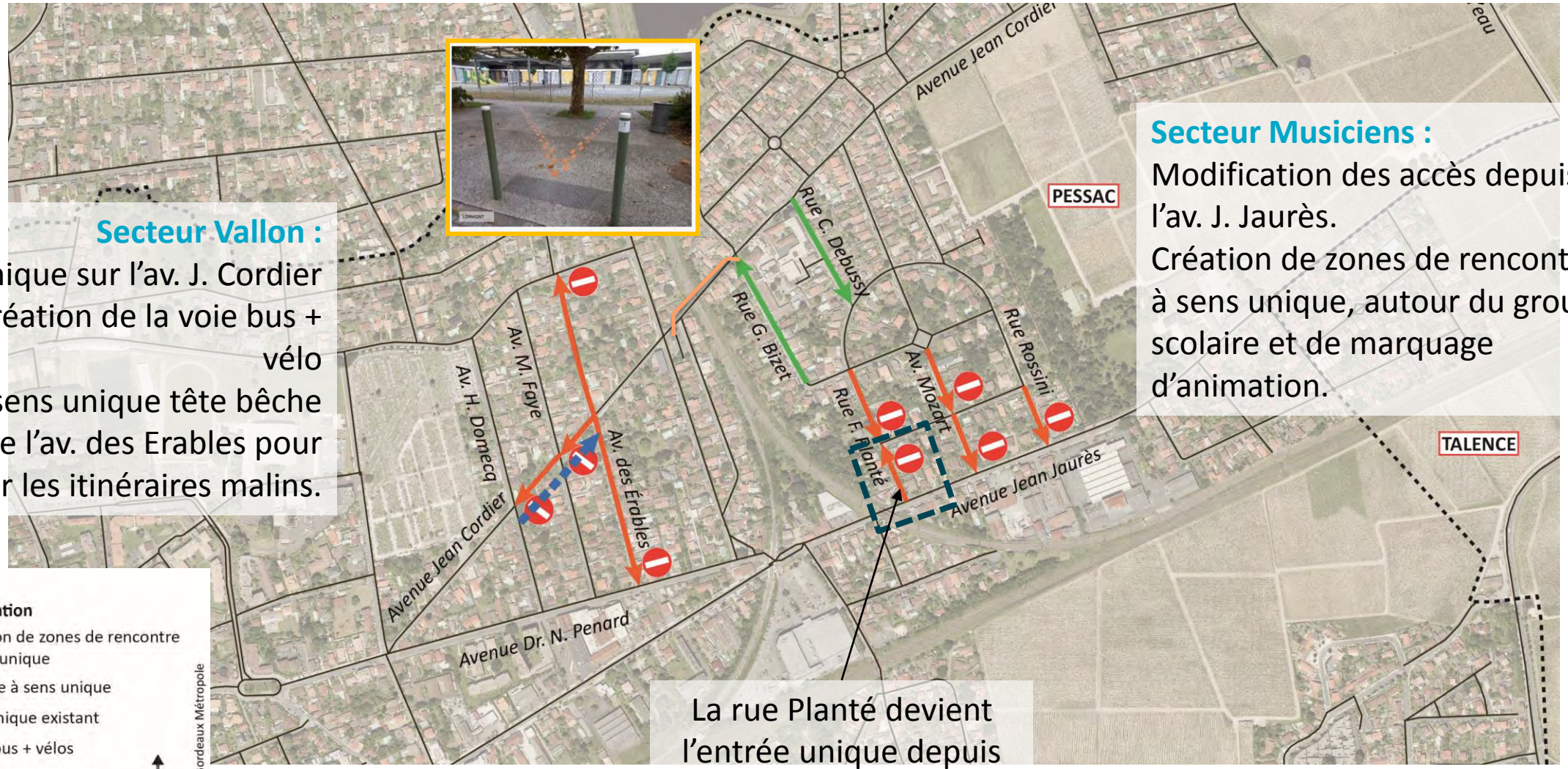
Secteur Haut-Brion :
Pas de modification
en expérimentation

Secteur Verthamon :
Sens unique sur l'av. J. Cordier et création de la voie bus + vélo
Adaptation du plan de circulation du quartier

LÉGENDE
Sens de circulation
- Création de zones de rencontre à sens unique
- Passage à sens unique
- Sens unique existant
- Voies bus + vélos
- Limites communales
- PESSAC Nom des communes

Source : Bordeaux Métropole

Secteurs Vallon / Musiciens



Secteur Vallon :

Sens unique sur l'av. J. Cordier et création de la voie bus + vélo

Mise à sens unique tête bêche de l'av. des Erables pour contrer les itinéraires malins.

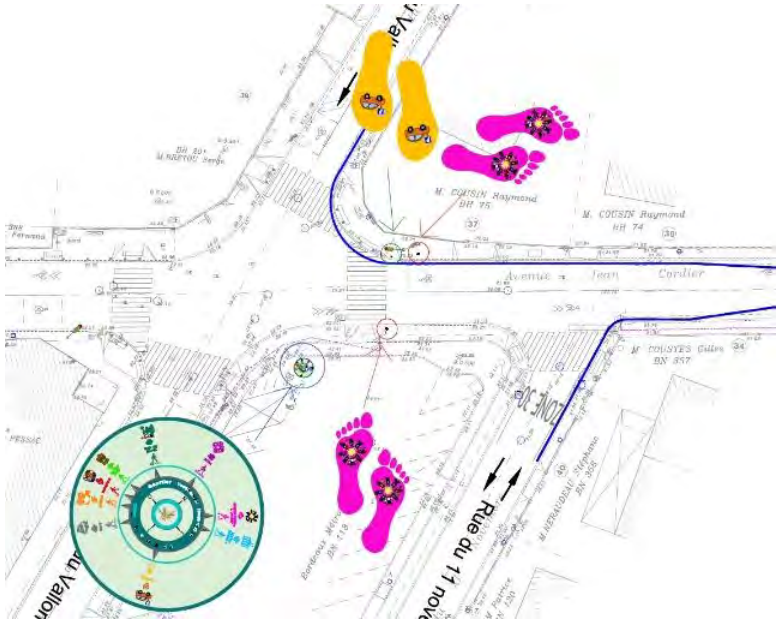
Secteur Musiciens :

Modification des accès depuis l'av. J. Jaurès.

Création de zones de rencontre, à sens unique, autour du groupe scolaire et de marquage d'animation.

La rue Planté devient l'entrée unique depuis l'av. J. Jaurès.

Les pistes de signalisation d'animation

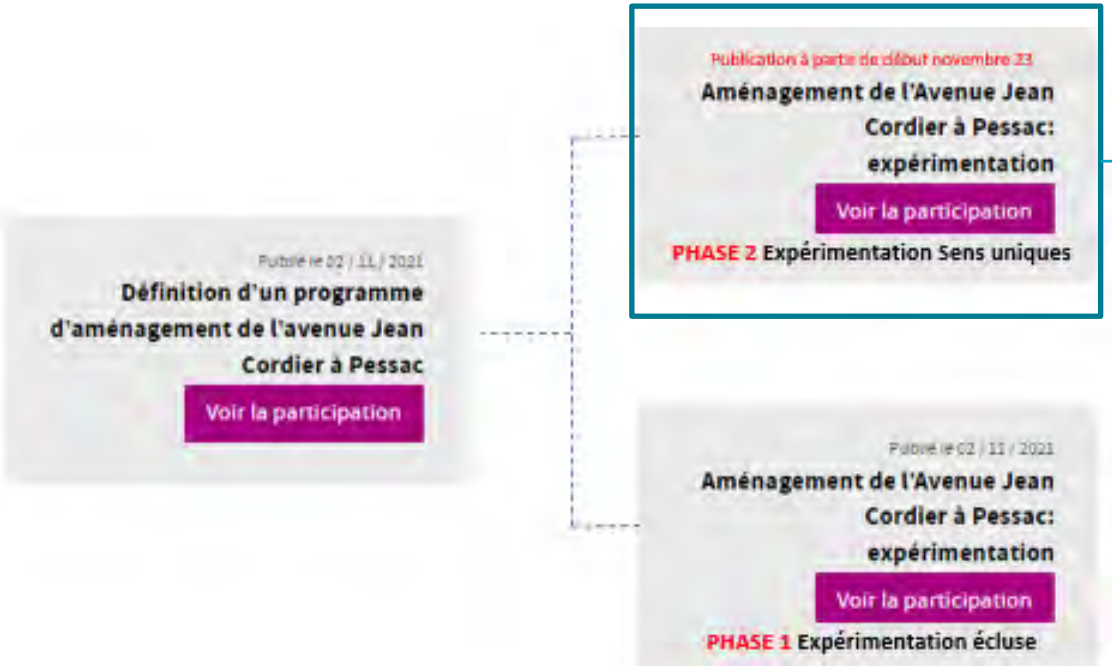


A vous la parole !

Le site de participation

Informez-vous et réagissez sur le projet et la concertation

Sur le site [Participation Bordeaux Métropole (bordeaux-metropole.fr)]



En précisant : « thématique Déplacements », pour faciliter le repérage puis « Cordier » :

[Phase 2 - Aménagement de l'avenue Jean Cordier à Pessac : Expérimentation de sens uniques | Participation Bordeaux Métropole (bordeaux-metropole.fr)]

Le calendrier de la concertation

Stéphane Mari

Adjoint aux proximités, mobilités, sécurité et espaces publics. Conseiller métropolitain

Ville de
PESSAC

A vous la parole !

La Loi LOM

la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite « LOM » a modifié **l'article L 228-2 du Code de l'environnement**, article fondateur relatif aux aménagements cyclables introduit en 1996 par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (dite « loi LAURE »).

Cet article consacre une obligation, pesant sur les gestionnaires de voirie, de créer des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants. Cette obligation naît à l'occasion des réalisations ou des rénovations de voies urbaines et elle doit être satisfaite en fonction des besoins et contraintes de la circulation.

Cette disposition, précisée au fil des ans par la jurisprudence, fait aujourd'hui l'objet d'une réécriture :

"*A l'occasion des **réalisations ou des rénovations** des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de **pistes**, de **bandes cyclables**, de **voies vertes**, de **zones de rencontre** ou, **pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol**, en **fonction des besoins et contraintes de la circulation.** Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route.*

Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe."