Compte-rendu de l’atelier participatif du 10 mars 2022

Atelier organisé dans le cadre de la concertation sur le réaménagement de l’avenue Jean Cordier

24-26, avenue Vladimir Ilitch Lénine – 92240 ARCUEIL // Tél : 01 46 11 44 70 // www.respublica-conseil.fr
SAS au capital de 30 000 €uros // RCS Créteil 452 651 136 // SIRET 452 651 136 00031– APE 7022Z // TVA intracommunautaire : FR 77 452 651 136

Sommaire

1. Le rappel du contexte……...P.2

2. Déroulé de l’atelier……...P.4

3. Présentation des orientations du programme de réaménagement……...P.5

4. Méthodologie du travail en groupe……...….P.9

5. Synthèse des contributions…….……P.18

6. Détail des contributions……..……..……P.11

7. Conclusion……..P.22

1. Le rappel du contexte

- Bordeaux Métropole et la ville de Pessac souhaitent **réaménager l'avenue Jean Cordier**. L'objectif est de permettre le **développement des modes actifs** sur l'avenue tout en conservant **ses fonctions de desserte locale et de transit intercommunal.** En ce sens, le **maintien du double sens est un invariant du projet**, annoncé par les élus.

- A ce jour, ont eu lieu :
  - **Une réunion publique** qui a marqué le lancement de la démarche et informé les habitants sur le projet de réaménagement de l'avenue ;
  - **Une rencontre de proximité** qui a permis de diffuser un questionnaire auprès des usagers de l'avenue ;
  - **Un diagnostic en marchant** pour construire avec les habitants du quartier un diagnostic d'usage ;
  - **Une rencontre sur site** pour évaluer l'expérimentation de l'écluse installée sous l'ouvrage d'art SNCF.

- A partir de la matière recueillie lors de ces temps, les bureaux d'études Era et Emulsion ont enrichi leur diagnostic et élaboré une première version de programme de réaménagement de l'avenue. **L'atelier participatif du 10 mars s'est déroulé à la mairie de Pessac et a rassemblé 20 participants. Il a permis de présenter ce diagnostic, de soumettre des propositions et de les compléter à partir de l'expérience des usagers de l'avenue.**

2. Déroulé de l’atelier

L’atelier du 10 mars a consisté à :

Valider les orientations établies par les bureaux d’études Era et Emulsion ;

Vérifier la pertinence des aménagements proposés ;

Enrichir les propositions d’aménagement grâce à l’expertise d’usage des participants.

Il s’est organisé en trois temps :

1. **Présentation des orientations** du programme établies à partir du diagnostic en marchant du 15 janvier ;
2. **Travail collectif** sur les propositions d’aménagement ;
3. **Restitution** et échanges.

3. Présentation des orientations du programme de réaménagement

1. Améliorer les déplacements piétons

Mettre en **accessibilité PMR** les trottoirs sur tout l'itinéraire

Homogénéiser les **revêtements** et les adapter aux PMR

Adoucir les **entrées charretières**

2. Sécuriser les traversées

Améliorer la **visibilité des traversées**

Augmenter le **nombre de traversées**

Mettre en œuvre **des dispositifs de modération des vitesses** aux traversées fréquentées

3. Présentation des orientations du programme de réaménagement

3. Améliorer l'éclairage

Renouveler le matériel avec des candélabres plus performants et moins invasifs des trottoirs

Intégrer **une détection de présence la nuit ?**

4. Conforter la circulation à vélo

Conforter la zone 30 sur l'avenue et mettre en place des **dispositifs de modération des vitesses** sur tout l'itinéraire

Améliorer la visibilité des vélos sur la chaussée avec des pictogrammes vélos et chevrons

3. Présentation des orientations du programme de réaménagement

5. Rendre les transports en communs plus accessibles

Mettre en **accessibilité PMR** (personnes à mobilité réduites) les arrêts

Mieux **équiper** les arrêts

6. Apaiser les circulations

Conforter la **zone 30**

Intégrer **des aménagements de modération** des vitesses

Vers plus de **pédagogie ?**

3. Présentation des orientations du programme de réaménagement

SYNTHESE DES ORIENTATIONS

Piétons

- Mettre en **accessibilité les cheminements piétons** et mener un travail sur la marchabilité ;
- Améliorer les **traversées piétonnes** de l'avenue ;
- Améliorer **l'éclairage** de l'avenue Jean Cordier.

Vélos

- Conforter **la circulation des vélos qui ne pourra se faire que sur la chaussée** du fait du manque d'emprises ;
- Améliorer les **visibilités** aux intersections.

Transports en commun

- Mettre en **accessibilité les arrêts** et les doter **d'abris ou d'assises** quand cela est possible ;
- Conserver **une chaussée à double sens compatible** avec la circulation des bus (minimum 6 m).

Véhicules motorisés

- Conforter la **zone 30** ;
- Intégrer des aménagements de **modération des vitesses** et des outils de **pédagogie** ;
- **Restituer du stationnement**, hors chaussée, quand cela est possible.

4. Méthodologie du travail en groupe

Pendant le temps de travail, les participants étaient invités à commenter les propositions d'aménagement contenues dans le programme et à formuler leurs propres propositions. Pour cela, **l'avenue a été découpée en six séquences** :

- **SEQUENCE 1**
De l'avenue Dr Nancel-Pénard à l'avenue des Erables

- **SEQUENCE 2**
De l'avenue des Erables à la rue Claude Debussy

- **SEQUENCE 3**
De la rue Claude Debussy à l'avenue du Haut Brion

- **SEQUENCE 4**
De l'avenue du Haut Brion à la rue Galliéni

- **SEQUENCE 5**
De la rue Galliéni à l'entrée du Château Les Carmes HB

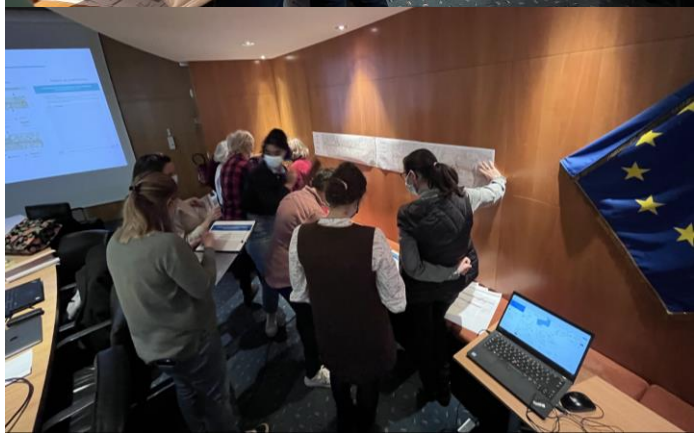
- **SEQUENCE 6**
De l'entrée du Château Les Carmes à la rue des Carmes

4. Méthodologie du travail en groupe

- Les participants ont été répartis sur **trois tables**. Pour chaque groupe était affiché un plan représentant deux séquences de l'avenue et indiquant les aménagements proposés sur ce périmètre.

- **Un roulement entre les tables s'est opéré toutes les 20 minutes** de telle sorte que les participants ont pu s'informer et s'exprimer sur l'ensemble des séquences traitées;

- A chaque table il était possible pour les participants de :
  - **Commenter les aménagements proposés** (remarques, point de vigilance, validation) ;
  - **Formuler leurs propres propositions d'aménagement** en annotant les plans**.**



5. Synthèse des contributions (1/4)

L'AVENUE JEAN CORDIER, UN ESPACE CONTRAINT AVEC DES USAGES CONCURRENTS

- Certains participants ont insisté sur **la nécessité de penser les mobilités sur le long terme**. Ils ont ainsi souligné l'importance **d'encourager le report modal** en proposant des alternatives à l'usage de la voiture individuelle.

- Plusieurs participants se sont exprimés **en faveur d'un passage en sens unique de l'avenue Jean Cordier**, un moyen de dégager de la place pour un meilleur partage de la voirie.

Réponse des intervenants

Les collectivités souhaitent un repartage de l'espace public. La part d'aménagement dédiée au mode doux est à rééquilibrer au regard de celle de la circulation sans qu'aucun mode de déplacement ne soit sacrifié.

La ville de Pessac souhaite le maintien du double sens. C'est un invariant du projet. C'est une donnée d'entrée qui a guidé les réflexions sur le réaménagement de l'avenue.

5. Synthèse des contributions (2/4)

L'AVENUE JEAN CORDIER, UN ESPACE CONTRAINT AVEC DES USAGES CONCURRENTS

- Plusieurs participants ont exprimé leurs **inquiétudes à l'égard des suppressions de stationnements proposées**. Ils stationnent déjà leurs véhicules sur les voies adjacentes et craignent un accroissement de ce report de stationnement sur le rue adjacentes.

- Les participants ont insisté sur **la nécessité d'améliorer la praticabilité des trottoirs** (« Trottoirs traversants » au niveau des dépressions charretières), un moyen « de permettre le passage des plus vulnérables, de favoriser la cordialité dans le quartier, d'améliorer la santé en luttant contre la sédentarité, de réaliser des économies de carburant et de limiter la pollution ».

- **Un participant a regretté l'absence de pistes cyclables** dans les propositions d'aménagement.

Réponse des intervenants

Certaines contraintes s'imposent pour concevoir le réaménagement de l'avenue :

- **La chaussée doit être compatible avec la circulation des bus**, ce qui impose une chaussée à 6 mètres ;
- Conformément à la réglementation concernant l'accessibilité des PMR, **les trottoirs doivent avoir une largeur d'1m50 des deux côtés de la voirie**.

Ainsi, l'espace restant n'est pas suffisant pour créer des places de stationnement. **Ce même manque d'emprise ne permet pas la création de pistes cyclables**. Il s'agit alors d'accompagner la circulation des vélos qui ne pourra se faire que sur la chaussée.

5. Synthèse des contributions (3/4)

DES PREOCCUPATIONS RELATIVES AUX VITESSES SUR L'AVENUE

- Les participants ont approuvé les propositions tendant à intégrer des **aménagements de modération des vitesses** (coussins berlinois, plateaux ralentisseurs, chicanes). Ils avertissent toutefois sur **les potentielles nuisances sonores** que pourraient générer ce type d'aménagement et s'interrogent sur d'éventuelles alternatives.

- La problématique des vitesses sur l'avenue est **facteur d'insécurité pour les cyclistes.** Les participants ont ainsi demandé **un parcours sécurisé** le long de l'avenue notamment pour pouvoir se rendre à Bordeaux.

Réponse des intervenants

Le Conseil de Bordeaux Métropole de novembre 2021 a marqué le coup d'envoi de plusieurs actions issues du Schéma des Mobilités, voté en septembre dernier : plan marche et plan vélo. **L'avenue Jean Jaurès a été identifiée pour accueillir le Réseau Vélo Express d'ici 2026**. Les cyclistes pourront ainsi emprunter cette avenue pour se déplacer en site propre.

5. Synthèse des contributions (4/4)

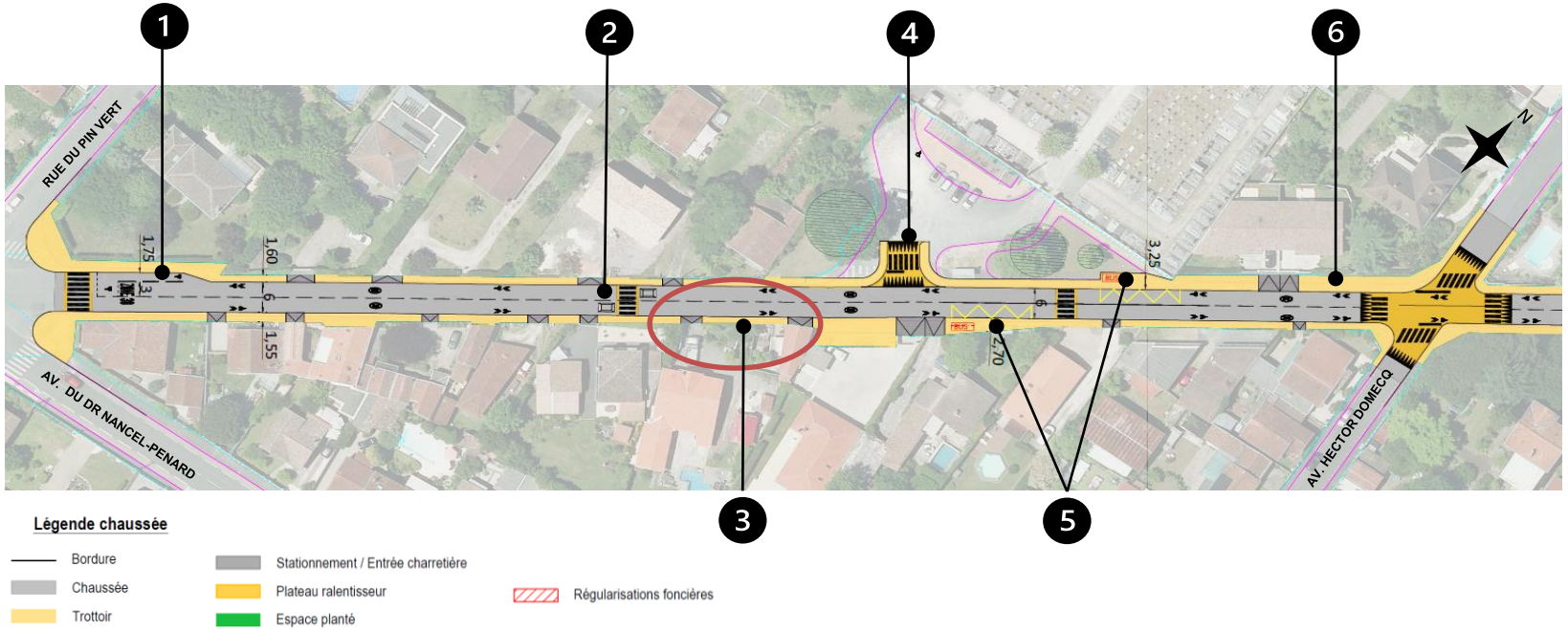
DES DEMANDES POUR UNE AMELIORATION DU CADRE DE VIE

- Les participants ont adhéré à la proposition **de mise en valeur du vieux logis de Verthamon** au niveau du 124 Avenue Jean Cordier. Ils proposent que ce genre d'opération soit réitéré sur l'avenue.

- Consciente des contraintes spatiales, une participante a proposé **que l'avenue soit végétalisée partout où cela est possible**, un moyen de gagner en qualité de vie et en esthétisme.

6. Détail des contributions (1/7)

Séquence 1



Description de la séquence

1. Suppression du la file de tourne-à-gauche et ajout d'une file vélo
2. Coussins berlinois de part et d'autre de la traversée piétonne avant le point dur
3. Un point dur qui subsiste avec une nécessité de faire traverser les piétons en amont
4. Resserrement de l'accès au cimetière
5. Mise en accessibilité des deux arrêts de bus avec abris
6. Suppression du stationnement
   Bilan stationnement : - 6 places

CONTRIBUTIONS

1. Cette proposition est apprécié par les participants. Ils se demandent si une piste cyclable peut être envisagée.

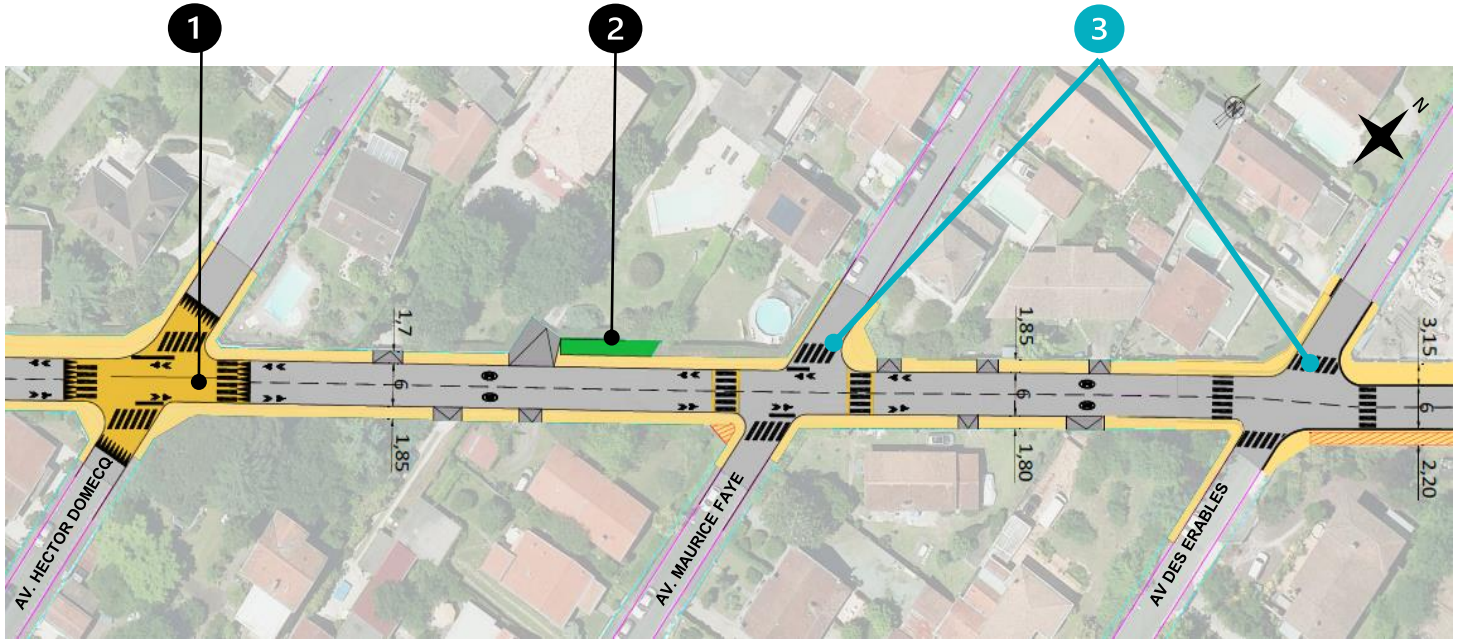
3. Le passage en sens unique est évoqué par des parties comme une solution pour résorber la dangerosité du trafic.

6. Plusieurs participants souhaiteraient conserver les places de stationnement. Certains considèrent que la largeur de la rue sur ce tronçon permet de conserver ces places. D'autres perçoivent le stationnement comme un moyen de contraindre les automobilistes à ralentir.

   A l'inverse, une participante s'est exprimée en faveur de cette suppression en mentionnant la proximité du parking du cimetière.

6. Détail des contributions (2/7)

Suite séquence 1



Légende chaussée

- Bordure
- Chaussée
- Trottoir
- Stationnement / Entrée charretière
- Plateau ralentisseur
- Espace planté
- Régularisations foncières

Description de la séquence

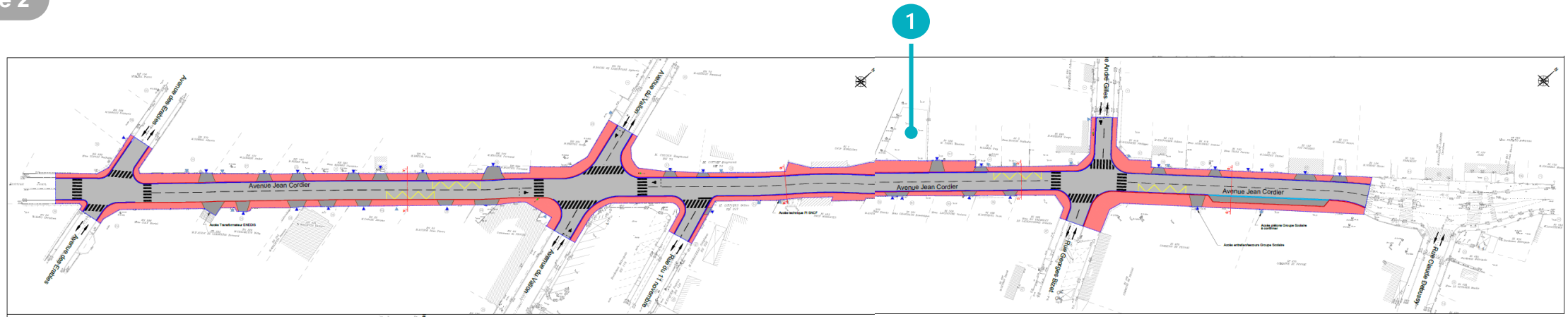
1. Aménagement d'un plateau ralentisseur au carrefour Cordier/Domecq
2. Espace disponible pour un aménagement paysager

CONTRIBUTIONS

1. Un participant se soucie des potentielles nuisances sonores que pourrait générer les ralentisseurs et s'interroge sur les solutions qui pourraient être mise en œuvre pour réduire l'exposition des résidants au bruit.
2. Un participant se demande ce qui sera fait sur le reste de l'avenue en terme de végétalisation afin d'améliorer le parcours piétons ?
3. Une participante propose l'aménagement de plateaux.

6. Détail des contributions (3/7)

Séquence 2



Description de la séquence

- Chaussée réduite à 6 m
- Mise en accessibilité des trottoirs avec traitement du point dur sous l'ouvrage SNCF
- Des acquisitions à prévoir en amont de la salle Le Royal : mobilisation de l'Emplacement Réservé existant.
- Acquisition en discussion au niveau de l'ouvrage SNCF.
- Une expérimentation est en cours pour valider le fonctionnement d'une écluse sous l'ouvrage SNCF.

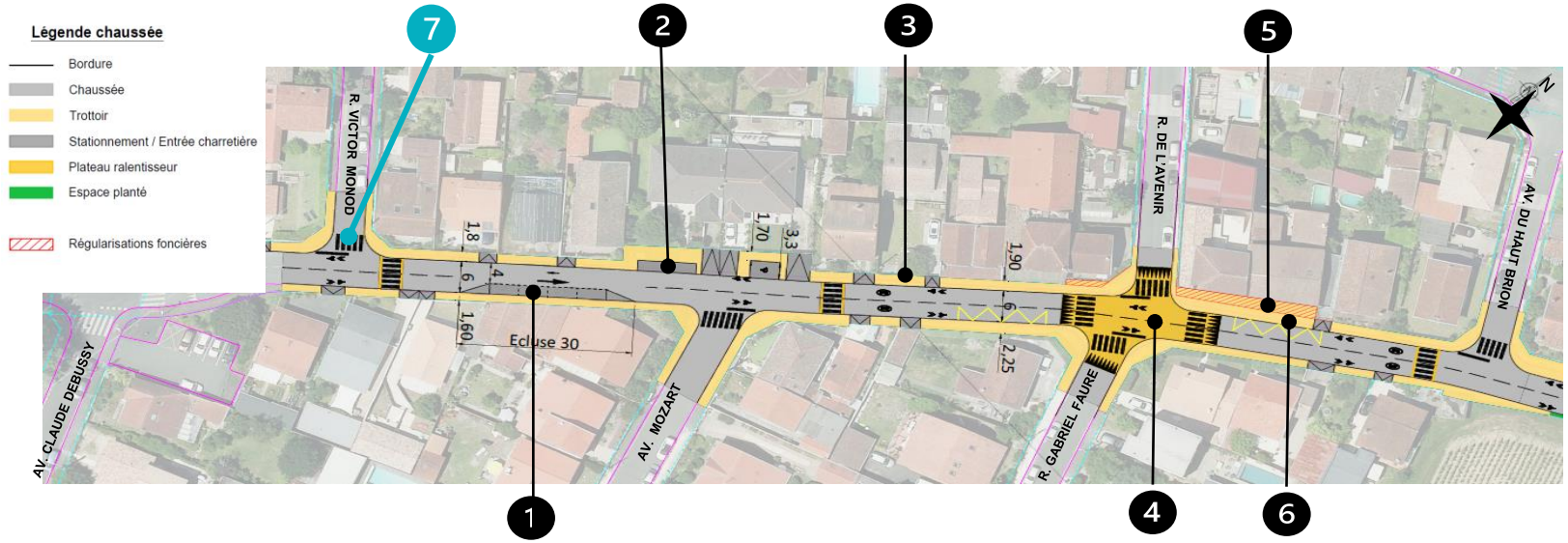
CONTRIBUTIONS

- Un participant constate qu'au niveau de l'écluse, l'accès au parking de stationnement est impossible. Il propose de reculer le « cédez le passage » pour permettre cet accès.
- Un participant souligne l'inefficacité de l'écluse et fait état des incivilités qu'elle génère.
- Un participant demande pourquoi l'arrêt de bus au 30 bis av. Jean Cordier est déplacé ?

1 Un participant propose que le délaissé soit normalisé en parking afin de permettre la dépose d'enfants.

6. Détail des contributions (4/7)

Séquence 3



Description de la séquence

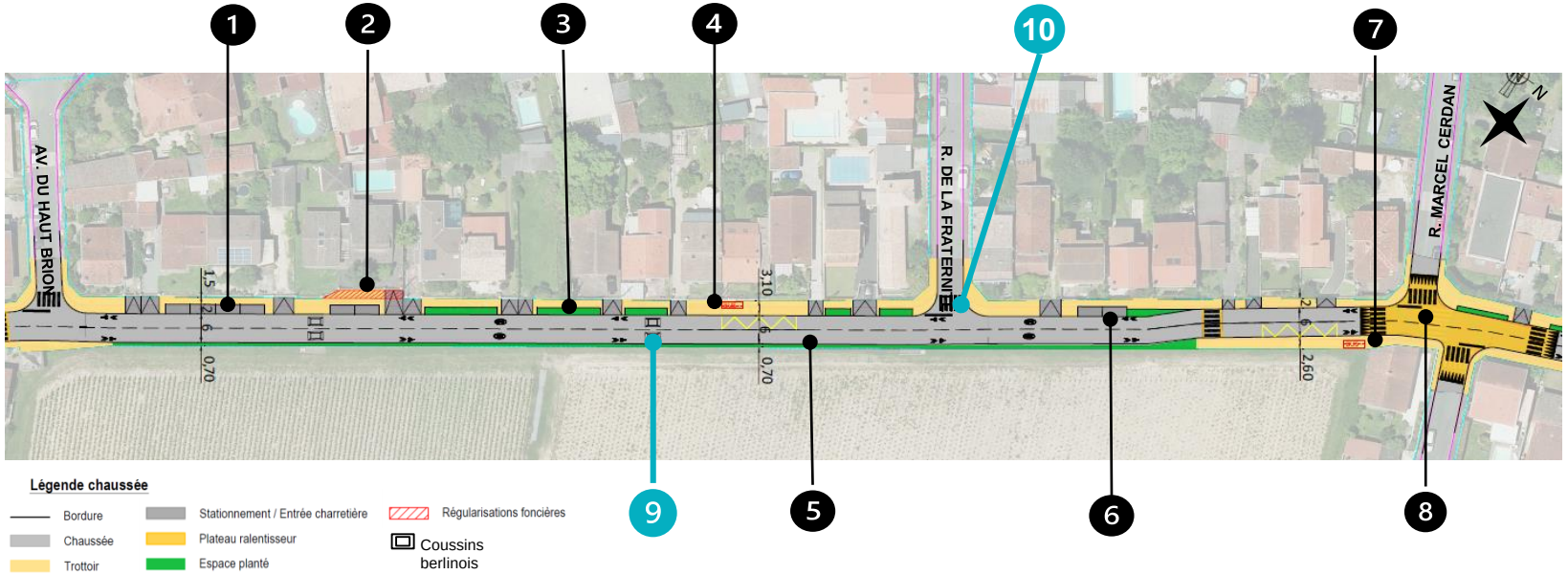
1. Proposition de stationnement en écluse pour réduire le déficit de stationnement (+ 4 places)
2. Espace disponible pour 3 places de stationnement. Domanialité publique à valider
3. Suppression du stationnement (-11 places au total)
4. Plateau ralentisseur
5. Foncier privé sur l'espace public
6. Mise en accessibilité PMR des arrêts de bus. Arrêts sans abris mais avec des assises.

CONTRIBUTIONS

1. Certains participants adhèrent à cette proposition. Ils alertent toutefois sur le risque que les automobilistes se garent à moitié sur le trottoir par crainte que leur rétroviseur soit endommagé. Un participant rappelle que les résidants en face de l'écluse doivent avoir un espace suffisant pour accéder à leur domicile.
2. Un participant s'interroge sur la possibilité de végétaliser plutôt que de reconstituer des places de stationnement.
3. Un participant alerte sur l'éventuel report de stationnement sur les rues adjacentes.
4. Les participants soutiennent l'aménagement d'un plateau ralentisseur.
6. Un participant se demande pourquoi l'arrêt n'est pas équipé d'un abris.
7. Un participant signal le manque de visibilité à la sortie de la rue Victor Monod en raison du stationnement.

6. Détail des contributions (5/7)

Séquence 4



Description de la séquence

1. Reconstitution du stationnement (+6 places)
2. Foncier privé sur l'espace public
3. Suppression de places de stationnement (en tout -13 places) et mise en accessibilité du trottoir nord avec intégration d'espaces plantés
4. Mise en accessibilité de l'arrêt de bus
5. Suppression du trottoir côté vigne : juste un accotement de 0,7m
6. Reconstitution du stationnement (+ 2 places)
7. Arrêt de bus PMR et chicane
8. Plateau ralentisseur

CONTRIBUTIONS

3 Certains participants considèrent que la suppression de places de stationnement doit être compensée par la création de places de parking.

Les participants craignent un report de stationnement dans la rue de la Fraternité et l'Av.Haut Brion : « toutes les rues adjacentes sont déjà saturées en stationnement ».

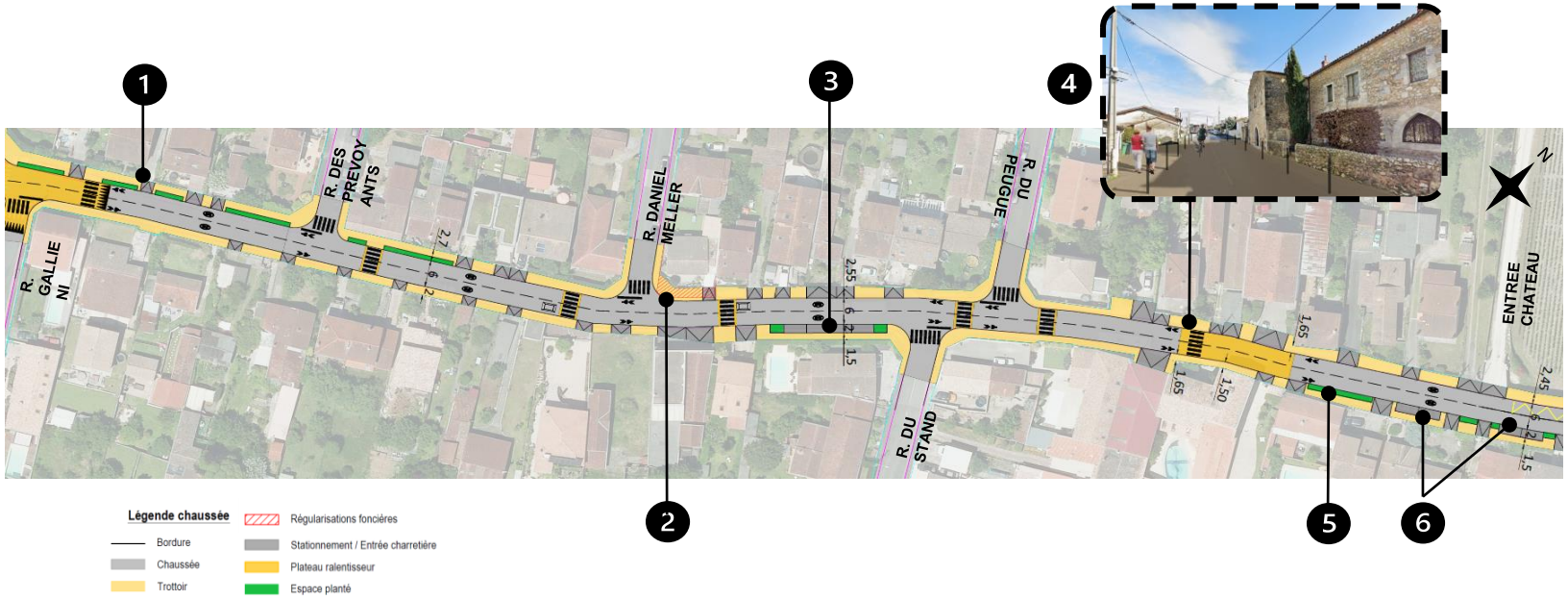
Des participants s'inquiètent pour le stationnement des riverains n'ayant pas de parking et des intervenants à domicile.

9 Un participant alerte sur les potentielles nuisances sonores issues des coussins berlinois. Il propose des alternatives notamment la mise en place de « cédez le passage » ou de « stop » sur les rues perpendiculaires pour casser l'aspect rectiligne de l'avenue.

10 Une participante réitère la proposition de l'aménagement de plateaux.

6. Détail des contributions (6/7)

Séquence 5



Description de la séquence

1. Suppression du stationnement (en tout : - 6 places)
2. Foncier privé sur l'espace public
3. Reconstitution de stationnement (+4 places)
4. Traitement qualitatif pour une mise en valeur de l'édifice patrimonial
5. Mise en accessibilité des trottoirs avec intégration d'espaces plantés
6. Reconstitution de stationnement (+2x2 places)

CONTRIBUTIONS

1. Les participants considèrent que la réduction de l'offre de stationnement va impacter les rues perpendiculaires.

4. Les participants apprécient l'idée de traitement qualitatif de l'édifice patrimonial. Ils aimeraient décliner cet aménagement sur d'autres séquences « avec des « touches de rappel : qualité esthétique = respect du lieu = qualité de vie. »

6. Détail des contributions (7/7)

Séquence 6

Description de la séquence

1. Déplacement des arrêts de bus (anciennement rue du Stand), mise en accessibilité et mise en œuvre d'abris
2. Reconstitution de stationnement (en tout + 12 places et -1 place)
3. Une chicane dès le début de l'avenue Jean Cordier

CONTRIBUTIONS

1. Les participants demandent à ce que les arrêts soient sécurisés.
3. Un participant craint que la chicane pénalise la circulation des bus.
4. Un participant fait état d'un passage dangereux pour les poussettes et les personnes âgées au niveau du 156-158 Av. Jean Cordier.

7. Conclusion

LES SUITES DE LA PARTICIPATION

Le **12 mai 2022** aura lieu la réunion publique de restitution à la salle Le Royal. Ce moment permettra de présenter les retours sur l'expérimentation de l'écluse, les orientations du programme et les propositions d'aménagement. Un **bilan de la participation** sera publié sur la plateforme participative de Bordeaux Métropole. Il reprendra les étapes de la démarche, synthétisera les contributions déposées en ligne et les travaux menés en présentiel.

DES TRAVAUX PREVUS D'ICI 2026

La ville de Pessac et Bordeaux Métropole votent des contrats d'engagement tous les trois ans. **Des budgets 2021-2023 sont fléchés pour les études et des travaux pour la section prioritaire sous l'ouvrage SNCF** « deuxième section dans l'atelier ». Cette section fait l'objet de variante d'aménagement : une solution de base avec des besoins d'acquisitions foncières et une solution variante qui nécessite moins d'emprises foncières et qui fait l'objet d'une expérimentation tactique jusqu'au 31 mars afin d'en évaluer ses impacts. **La poursuite des études et des travaux pour le reste de l'avenue seront négociés dans les prochains contrats de 2024.** Des travaux de réseaux (assainissement, enfouissement…) seront programmés en amont des travaux d'aménagement.

Les travaux impliqueront de revoir les conditions de circulation qui seront précisées à l'avancée des études. Une possibilité d'accès aux immeubles riverains sera maintenue pour les piétons et les véhicules de secours. Toutes dispositions seront également prises pour maintenir au maximum l'accessibilité des véhicules particuliers aux immeubles riverains.