RESPUBLICA
LE DIALOGUE COLLABORATIF

Bordeaux Métropole

Réunion publique de restitution dans le cadre de la concertation sur l'aménagement de l'Avenue Jean Cordier

Compte rendu de la réunion publique du 27 janvier 2025 organisée dans le cadre de la concertation sur l'aménagement de l'Avenue Jean Cordier.

Compte rendu

27/01/2025

RES PUBLICA
24-26, avenue Vladimir Ilitch Lénine
94110 Arcueil
T : 01 46 11 44 70
M : contact@respublica-conseil.fr
www.respublica-conseil.fr

SAS au capital de 30 000 €uros
RCS Créteil 452 651 136
Code APE 7022Z
TVA intracommunautaire :
FR 77 452 651 136

SOMMAIRE

1 L'organisation de la réunion 3

1.1 Le contexte..... 3

1.2 Les intervenants 4

1.3 Les participants 4

1.4 Le déroulé de la réunion publique 4

2 Le bilan présenté 5

2.1 Rappel de l'objectif..... 5

2.2 La synthèse du bilan circulatoire 6

3 Les échanges avec le public..... 7

3.1 Questions des participants et réponses apportées..... 7

4 Conclusion.....12

1 L'organisation de la réunion

1.1 Le contexte

L'**aménagement de l'avenue Jean Cordier**, de la rue du Docteur Nancel Pénard à Pessac à la rue Bethmann à Bordeaux, a été retenu au titre des contrats de codéveloppement négociés entre la Ville de Pessac et Bordeaux Métropole dans l'objectif d'améliorer les mobilités douces (déplacements des piétons et des cyclistes) sur son linéaire de 2km environ.

Une **première phase de concertation** sur le projet a eu lieu, **du 18 novembre 2021 au 12 mai 2022**, pour permettre la co-construction d'un programme d'aménagement. Cette première phase a réuni près de 200 participants lors de 6 rencontres de natures différentes.

Pendant les 18 mois qui ont suivi, **le programme d'aménagement a évolué**, en lien avec les **résultats de la première phase** de concertation d'une part et avec la mise en compatibilité du projet avec la **loi LOM** (Loi d'Orientation sur les Mobilités) d'autre part. Cette évolution induit une nouvelle phase de concertation pour :

- Poursuivre les réflexions engagées de conception du projet d'aménagement de l'avenue Jean Cordier
- Mettre en œuvre la **phase d'expérimentation** des sens uniques qui a eu lieu de fin août 2024 à janvier 2025

Cette nouvelle phase de concertation s'est traduite par 4 rencontres sectorielles organisées à l'automne 2023 et une réunion publique en janvier 2024.

Pour clore cette nouvelle phase de concertation, Bordeaux Métropole et la Ville de Pessac ont décidé d'organiser une réunion publique à l'issue de l'expérimentation pour :

- Présenter en toute transparence les **résultats de l'expérimentation**
- Recueillir les **questions du public** sur ces résultats
- Recueillir les **réactions du public** face à l'expérimentation
- Tirer des leçons collectivement de cette expérimentation pour envisager **la suite du projet**

La réunion publique a été organisée le lundi 27 janvier 2025 entre 18h30 et 20h30 à la salle Le Royal à Pessac

1.2 Les intervenants

Sont intervenus lors de la réunion, par ordre d'intervention :

- **Franck Raynal**, Maire de **Pessac**
- **Stéphane Mari**, Adjoint au Maire de **Pessac** délégué aux proximités, aux mobilités, à la sécurité et aux espaces publics, Conseiller à **Bordeaux Métropole**
- **Cécile Cheyrou**, cheffe de projet au Service Aménagement urbain, Pôle territorial sud de **Bordeaux Métropole**, maître d'ouvrage
- **Nicolas Lusseau,** Responsable du **centre signalisation** secteur Est de **Bordeaux Métropole**
- **Benjamin Trarieux**, chef de projet Etudes et travaux au cabinet **ERA,** représentant le groupement d'assistance à maîtrise d'ouvrage
- **Véronique Bolot-Georges**, directrice de la communication de la Ville de **Pessac**

La réunion était animée par Robin Bénévent et Margot Pilat, du cabinet Res publica.

1.3 Les participants

Plus de 210 personnes ont participé à la réunion publique.

1.4 Le déroulé de la réunion publique

- **Introduction** par M. le Maire et son Adjoint
- **Retour sur l'histoire du projet et de la concertation**
- **Bilan circulatoire de l'expérimentation à l'échelle de l'avenue et les implications par secteurs**
- **Bilan de l'expérimentation : le ressenti**
- **Temps d'échange** avec le public
- **Conclusion** de M. le Maire

2 Le bilan présenté

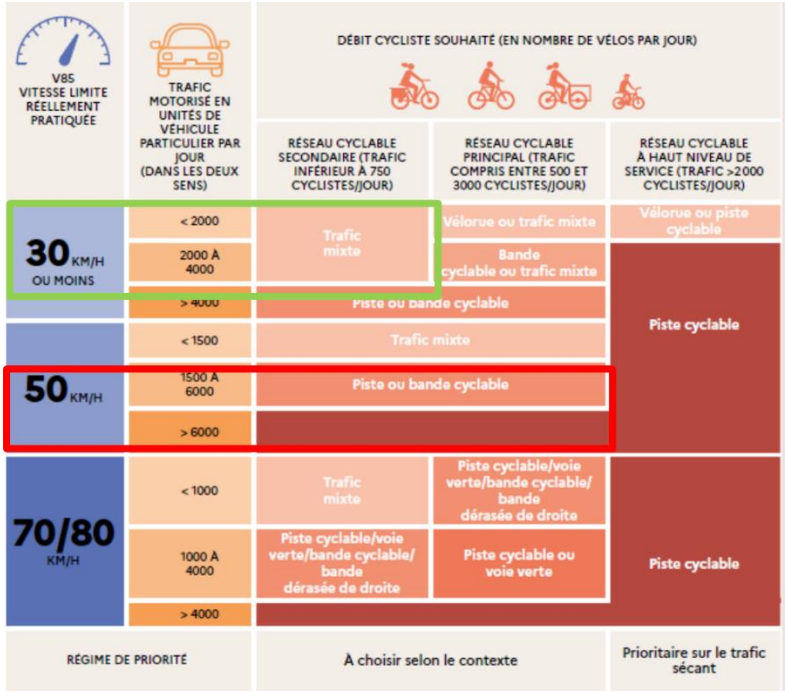
Une synthèse du bilan est présentée ici, mais l'intégralité du support de présentation utilisé est disponible en ligne à l'adresse suivante :

https://participation.bordeaux-metropole.fr/content/amenagement-de-lavenue-jean-cordier-pessac

2.1 Rappel de l'objectif

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) est venue renforcer l'obligation réglementaire des gestionnaires de voirie de créer des itinéraires cyclables à l'occasion des réalisations ou des rénovations de voies urbaines.

Compte-tenu des emprises limitées de l'avenue Jean Cordier, la proposition de requalifier la voie en conservant un « trafic mixte » n'est pas compatible avec le tableau du CEREMA qui vise à répondre aux exigences de la loi LOM au regard des critères de vitesses pratiquées et de trafics constatés.



L'expérimentation réalisée sur 5 mois avait donc pour objectif de vérifier la possibilité de faire rentrer l'avenue Jean Cordier dans la catégorie des voies de 30 km/h avec moins de 4.000 véhicules par jour, en tentant de maintenir des sections importantes de l'avenue à double sens motorisé et d'envisager de tester la circulation des vélos et des véhicules motorisés sur une même file de circulation.

2.2 La synthèse du bilan circulatoire

- **Une baisse importante de trafic est constatée mais elle est insuffisante**
- **La pratique cyclable a poursuivi très légèrement sa dynamique.**
- **Il n'y a pas de report modal identifié vers les transports en commun.**
- **Les mesures mises en œuvre ont joué leur rôle et ont permis un apaisement des circulations sur Cordier bien qu'insuffisant tout en maintenant le double sens sur la majeure partie de l'avenue pour ne pas pénaliser la desserte riveraine.**
- **La mise en place des sens uniques n'a pas entrainé de reports circulatoires trop importants par les quartiers résidentiels qui bordent l'avenue sauf sur les rues Garnier /Verthamon et Vallon en entrainant des nuisances et un ressenti de l'insécurité.**
- **Une légère augmentation des temps de parcours motorisés a pu être chiffrée (2min en HP par Jaurès)**

3 Les échanges avec le public

3.1 Questions des participants et réponses apportées

Nota : Les interventions des participants sont retranscrites en caractère gras.

Je voudrais savoir qui a fait les comptages, de quelle manière ? Et pendant quelle périodicité ?

Bordeaux Métropole est accompagné par la société COMPTAGES PROJETS ETUDES ET VOIRIE (C.P.E.V.) spécialisée dans le secteur de la réalisation de recueil et d'analyse de données de circulation, de stationnement. Il y a eu quatre grandes périodes de comptage : en mai avant l'expérimentation, en septembre, en novembre 2025 et en janvier 2026. Ces périodes de comptage s'étalent sur une semaine. Les circulations motorisées mais aussi celles des cycles sont comptabilisés. Les comptages ont pu être réalisés suivant plusieurs techniques (enquêteurs, boucles à impulsion, vidéo…). Après recueil des données, une double analyse est faite par CPEV et ERA, assistant à maitrise d'ouvrage.

Tout ce dispositif semble être porté sur la circulation automobile de l'est vers l'ouest, c'est-à-dire entre Bordeaux centre et Pessac centre. Or on oublie que la circulation s'opère aussi du nord vers le sud.

En effet le principal report du trafic de transit de l'avenue Jean Cordier s'effectue selon la trajectoire de l'axe coupé et ce report a été regardé prioritairement. Toutefois, les modélisations de trafic effectuées par les analystes, avant la mise en service de l'expérimentation portaient sur l'ensemble des répercussions simulées de report de circulation dans un périmètre d'influence encadré par les voies structurantes (dont les avenues Jaurès, Bethmann, Blum et Nancel Pénard). L'expérimentation a permis de préciser ces simulations et de constater factuellement les reports.

La rue Massenet était une rue extrêmement sécurisante, elle est devenue complètement engorgée, je crois qu'aujourd'hui il faudrait revoir la circulation sur le quartier des musiciens pour permettre aux habitants du quartier de se rendre sans problème vers les commerces de proximité et pas forcément sur les trajectoires d'est en ouest, c'est-à-dire Bordeaux-Pessac.

Par ailleurs pourquoi avoir enlevé les sens uniques sur Rossini ?

A l'issue des réunions sectorielles en 2024, le choix a été fait de vérifier les impacts possibles de l'expérimentation, notamment, sur le quartier des Musiciens et de privilégier par le sud, l'axe de traversée par les rue Planté-> Massenet-> Rossini -> Fauré avec une entrée unique au quartier des Musiciens par la rue de Planté en venant de l'avenue Jean Jaurès ; puis de tester ce même schéma avec une deuxième entrée par la rue Rossini et de faciliter ainsi l'accès au quartier. Le ressenti d'un peu plus de trafic a bien été confirmé par les comptages sur ces voies pour autant le trafic reste inférieur à 2000véh/j, ce qui est un trafic faible.

J'avais compris dans les plans initiaux que la rue William allait changer de sens. C'est-à-dire que quand on arrive de Bordeaux, on n'aurait plus la possibilité de tourner à gauche rue William pour reprendre la rue Garnier. C'est toujours le cas et nous sommes terriblement impactés. Dans le sens Bordeaux-Pessac, des personnes passent par-là, c'est une rue extrêmement étroite. Vous n'en avez pas parlé.

En effet, la rue William comme la rue Zola faisait partie des voies identifiées que l'on souhaitait passer à sens unique pour contraindre les itinéraires de shunt. Ils n'ont pas été mis en place car constat a été fait que les

applications d'aide à la circulation routière (Waze, Google maps, etc.) ne redirigeaient pas la circulation vers ces itinéraires de report identifiés. C'est-à-dire qu'après plusieurs semaines de mise en œuvre d'expérimentation, ces applications proposaient un itinéraire de circulation par les rues Francis Garnier-> Verthamon pour retrouver l'axe dévié de l'avenue Cordier, en passant par la rue du Stand ; sans privilégier les itinéraires structurants. Les comptages ont également confirmé qu'il n'y avait pas d'augmentation significative de la circulation sur les rues William et Zola. Finalement, ce n'étaient pas des itinéraires de « shunt » identifiés par les usagers. Le choix a donc été fait de ne pas modifier les régimes de circulation sur ces voies mais de rester vigilant dans la poursuite de l'expérimentation.

La rue Francis Garnier et la rue Verthamon sont une parade à l'avenue Jean Cordier et pour rejoindre ces parallèles, il y a des rues transversales.

C'est un constat partagé. Les applications d'aide à la circulation ne nous ont pas aidé à rediriger toute la circulation de transit par les avenues structurantes plus éloignées. Ces applications ont orienté les automobilistes à circuler sur les voies que nous souhaitions voir justement évitées.

Qu'en est-il des impacts circulatoires sur la rue de la Fraternité avec les usagers qui arrivent de Mérignac ?

Des comptages ont été fait en novembre pour déterminer le trafic, depuis Mérignac vers l'avenue Jean Cordier. Pour la rue de la Fraternité, le trafic n'a pas sensiblement évolué. En revanche, sur l'avenue du Haut-Brion qui est parallèle, on constate une baisse depuis Pessac vers Mérignac.

J'aimerais reparler d'une notion, celle de la nuisance. On peut parler de nuisances sonores, mais il y a aussi des notions de sécurité et/ou de confort à prendre en compte. Nous sommes fortement impactés. Vous avez remarqué qu'il n'y avait pas de baisse de vitesse. Je voulais savoir s'il y avait une régulation de la vitesse avant sur la rue Garnier ? Je ne pense pas, ça roulait déjà très vite avant, maintenant cela roule encore plus vite. Il y a un impact sur la sécurité, il y a une structure qui accueille les familles et les enfants, beaucoup arrivent à vélo. Je prône la mixité, je suis à vélo, ça me va bien, mais je pense que la notion de nuisance est relative en termes de confort et de sécurité, c'est une rue qui est fortement impactée en termes de nuisances.

L'expérimentation n'est pas concluante au regard du report de trafic de transit constaté sur les rues Garnier et Verthamon qui sont des voies de dessertes.

Je suis très inquiet de ce report sur l'avenue du Vallon. Voir les chiffres en rouge c'est totalement inacceptable. Sur l'ensemble de l'expérimentation ce qui me gêne, c'est que cela part peut-être d'un bon sentiment de mixer les différentes circulations, vélos notamment, mais en fait on reporte des problématiques sur des avenues. Je pense par exemple à l'avenue Léon Blum où il y a beaucoup de collégiens et d'automobiles alors même qu'il n'y a pas beaucoup de pistes cyclables. Ce n'est qu'un exemple car on ne peut pas circuler avenue du Vallon. En fait on reporte des problèmes à un endroit et à d'autres endroits où il y a aura d'autres problèmes, je ne vois pas trop le but de tout ça.

En effet, la solution de requalification de l'avenue Cordier ne concerne pas seulement cette avenue et l'expérimentation permet de considérer les impacts circulatoires sur les voies proches qui fonctionnent en système circulatoire : Les flux de circulation se sont reportés grandement sur les avenues du Vallon et Blum,

dans ce quartier. L'expérimentation a permis de vérifier que le fonctionnement du carrefour Vallon/Cordier et les circulations sur Blum étaient dégradés.

Ce qui m'inquiète c'est que la rue du 11 novembre n'a pas été prise en compte dans les comptages.

La rue du 11 novembre a bien été prise en compte dans l'expérimentation. Nous avons pu constater qu'il n'y a pas eu de shunt par cette voie lors de comptage au mois de septembre. Le trafic était alors inférieur à 500véh/jour ce qui est cohérent avec une desserte locale tout en gardant à l'esprit que la rue dessert un parking public. C'est certainement en raison du stop à l'intersection avec l'avenue Cordier qu'un shunt ne s'est pas constitué, le flux étant trop important sur Cordier pour pouvoir espérer s'y insérer facilement.

Lors de la présentation on nous a dit qu'il avait eu une modification sur la rue Mozart. Or, le deuxième sens interdit de la rue Mozart entre Massenet et Gounod y est toujours.

En effet, cette section à sens unique devait être rétablie à double sens mais l'entreprise qui œuvre pour notre direction de la signalisation n'a pas encore eu l'opportunité d'intervenir en décembre 2024. Elle va être remise à double sens très rapidement.

Je n'ai pas vu de mesure de trafic sur l'avenue Hector Domecq alors que c'est la première rue qui a été impactée puisqu'on ne pouvait pas prendre l'avenue Jean Cordier. Tous les gens arrivaient au sens interdit et tournaient soit à gauche, soit à droite. Les voitures passent à toute vitesse dans la rue ce qui est extrêmement dangereux.

Des comptages ont bien été réalisés sur l'avenue Domecq. Un focus vous est proposé sur sa partie sud, la plus sollicitée.

En fin de compte, les comptages n'ont pas montré une hausse liée à une mauvaise lecture des sens uniques et à une sortie de Cordier par Domecq. Le niveau de trafic est stable dans ce sens-là : 250 véhicules/jour avant l'expérimentation et pendant l'expérimentation.

Cependant, il a fortement augmenté depuis l'avenue Nancel Pénard vers l'avenue Jean Cordier : de 250 véh/jour -> env. 400 véhicules/jr. Cela est probablement dû à un itinéraire d'évitement de l'avenue du Vallon pour rejoindre l'avenue Blum ou l'avenue Jean Cordier

Le trafic reste toutefois faible, bien que la configuration très étroite de la rue, avec du stationnement riverain, ne soit pas propice à plus de trafic.

Je viens à vélo assez régulièrement : est-ce que cela serait possible d'enlever le terre-plein au départ de l'avenue Jean Cordier ? C'est très simple, et ça permettrait de rétrécir la voie, autant pour les vélos que pour les voitures.

La bande médiane pourra être supprimée lors de la requalification de l'avenue. Actuellement, elle vise à apaiser les vitesses en réduisant visuellement les largeurs de file de circulation.

Juste ici, au Royal, il y a un angle très proéminent, ce n'est pas réglementaire pour les piétons.

L'expérimentation consistait à mettre en place de la signalisation (panneaux et marquages au sol). Il n'est pas envisagé de travaux lourds pour déplacer des bordures, les aménagements de l'expérimentation devaient

pouvoir être rapidement réversibles. Un aménagement à ce niveau implique d'impacter la chaussée et dans ce cadre, l'aménagement doit alors être en conformité avec la loi LOM.

Est-ce qu'on ne pourrait pas juste mettre une piste cyclable sur l'avenue Jean Jaurès pour être en conformité avec la loi ? J'utilise le vélo depuis longtemps et c'est vrai que ces simples bandes sur le bord à droite et à gauche ne sont pas suffisantes pour assurer la sécurité. Moi je fais du vélo depuis très longtemps, je suis assez à l'aise mais je n'envoie pas mes filles aller au lycée à Bordeaux à vélo. Elles prennent le bus et pas le vélo car je sens qu'elles ne seraient pas assez en sécurité sur l'avenue Jean Jaurès. Est-ce qu'un tel aménagement ne serait pas satisfaisant pour tout le monde, c'est-à-dire, ceux qui font du vélo et les riverains ?

La largeur de l'avenue Jean Jaurès permet d'envisager des aménagements cyclables en site propre mais reste assez éloignée de l'avenue Jean Cordier.

L'idée d'un itinéraire bis pour les vélos a été notre première orientation au regard de l'inscription des plans vélo ciblant un réseau vélo REVE sur l'avenue Jean Jaurès.

Cependant, la notion d'itinéraire bis a été précisée par le Conseil d'Etat : il n'est pas possible de reporter l'obligation d'aménagements cyclables d'une voirie urbaine sur une autre avenue éloignée de plusieurs centaines de mètres. Il y a des enjeux de desserte cyclable locale (desserte des quartiers, accès à l'école et aux équipements publics, etc.) sur l'avenue Jean Cordier. Une dissociation partielle pourrait être envisagée uniquement sur un tronçon limité, comme le franchissement d'un ouvrage au gabarit réduit.

Tout cela montre la complexité de la situation et des évolutions jurisprudentielles. Maintenant qu'on a écarté la solution que proposait l'expérimentation, il faut trouver une autre solution.

Dans la rue du Château d'eau ont été installés des plots encastrables en béton, peints en blanc dans un virage. Il serait nécessaire de rajouter de la signalétique. Est-ce que cela va rester ou pas ?

Le représentant de la signalisation prend note de votre remarque pour l'analyser rapidement.

Cet aménagement d'écluse a été apportée en urgence en complément des dispositif déjà existants pour répondre à une situation accidentogène puisque les camions interdits sur la voie continuent à circuler sur cet axe. Ils tournent difficilement à l'intersection Château d'eau/Verthamon. A cet angle-là, deux maisons ont été impactées par des camions : un mur a été impacté avec un enfant qui dormait juste derrière.

J'habite avenue Jean Cordier en face de l'école Jean Cordier, et je vais assez souvent à pied à Pessac notamment pour aller au cinéma ou aller regarder du hand… Le trottoir est très étroit. Dès qu'il pleut, il y a des flaques sur le trottoir et donc on se retrouve assez facilement sur la route. Dans cette avenue Jean Cordier, je supportais la circulation, on était habitué. Mais au niveau du trottoir c'est devenu presque impraticable. Est-ce que si on touche au trottoir, on touche à l'ensemble de la voirie ?

Un signalement sera fait au service de la maintenance pour assurer le rebouchage des flashs dangereux sur les trottoirs en calcaire dans le cadre de l'entretien courant sur de domaine public.

Aujourd'hui, sur de nombreuses sections de l'avenue, plus de 80% des largeurs d'emprises sont dévolues à la voiture. Les sections supportent aussi des trottoirs qui ne facilitent pas les déplacements des personnes à mobilité réduite, et il est donc souhaitable de redonner à terme, plus d'emprises aux modes actifs en rééquilibrant la voirie. Les deux sections de sens uniques couplées à des sites propres dédié bus et cycles ont

été positionnées au droit des profils en travers, plus généreux et au moins supérieurs à 10 m, pour disposer d'emprises plus confortables pour réaménager les files de circulation et disposer de trottoirs aux normes pour les personnes à mobilité réduite à terme.

Une reconfiguration de la voie à ce niveau implique d'être en conformité avec la loi LOM.

Par ailleurs, j'utilise aussi le vélo pour aller à Bordeaux et sur cette avenue Jean Cordier, ma difficulté est sur le tronçon de Pessac. L'expérimentation a améliorer ce point provisoirement. Dès que je suis à Bordeaux, je suis sécurisée. C'est vraiment le tronçon Pessacais qui est dangereux.

Effectivement, la largeur de la rue Bethmann sur Bordeaux offre la possibilité de réalisé des aménagements cyclables séparé de la file de circulation des véhicules. Nous n'avons pas cette possibilité sur l'avenue Cordier sans passer par la mise en sens unique de l'avenue.

Je vais tous les jours à Pessac je suis toujours à vélo et j'emprunte cette avenue Jean Cordier. Avant l'expérimentation je l'avais empruntée quelquefois c'était l'horreur. J'ai tout de suite arrêté et donc je suis passé par l'avenue Jean Jaurès, qui est peu confortable. Depuis l'expérimentation c'est très bien, c'est presque parfait. J'y circule plus facilement et plus tranquillement avec moins de stress. Si la majeure partie des gens utilisaient le vélo à la place de la voiture, il n'y aurait pas ces problèmes.

4 Conclusion

Monsieur le Maire conclut la réunion :

Les résultats de l'évaluation sont clairs et mettent en évidence :

- La baisse du nombre de voitures empruntant cette voie n'a pas été assez marquée.
- Le nombre de vélos empruntant la voie n'a pas significativement augmenté,
- En revanche, le trafic sur certaines voiries adjacentes a énormément augmenté (comme par exemple sur l'avenue du Vallon de 2000 à 4000 véh/j dans le sens sud/nord..)
- Les riverains des voies adjacentes se plaignent de cette nouvelle fréquentation dans leurs rues et pointent une réelle hausse de l'insécurité pour les piétons et les vélos.
- 93% des usagers ayant répondu à l'enquête en ligne sont opposés au maintien des sens uniques.

Pour autant, la loi récente d'orientation des mobilités a introduit des changements majeurs favorisant la généralisation de l'usage du vélo. Elle a modifié les dispositions relatives à l'obligation d'aménagement d'itinéraires cyclables à l'occasion des réalisations ou rénovation de voies.

Elle a donc inscrit dans le marbre le fait que les collectivités ne peuvent échapper à leur obligation d'aménagement d'itinéraires cyclables.

Aussi, il nous faut poursuivre nos réflexions ensemble pour que l'avenue Jean Cordier puisse être réaménagée afin d'améliorer les déplacements actifs des piétons et des cyclistes, et pour apaiser les circulations motorisées sans ces sens uniques.

Aussi, nous allons rapidement mettre en place une série d'ateliers de travail par secteur (Musiciens, Cordier – Avenir, Verthamon et Echoppes-Vallon-Blum) pour réfléchir sur les moyens à mettre en œuvre pour obtenir les résultats escomptés.

N'ayant pas abouti aux résultats attendus, l'expérimentation sera donc retirée à la fin de ce mois de janvier.