



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

Compte-rendu de l'atelier du 19 Octobre 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 livrée à l'été 2023, dans une version allégée, d'ici l'été 2023. Cette première version sert de base à la démarche participative engagée depuis le 1er Septembre 2023. Elle est actuellement enrichie avec l'étude d'une variante pour le tracé de l'itinéraire.

L'atelier du 19 Octobre avec les adultes était le troisième temps de concertation permettant de nourrir l'étude, suivant l'atelier avec les enfants le 4 Octobre et la réunion publique du 19 Septembre.

Les objectifs de la séance

> Nourrir l'étude préliminaire

Il s'agissait de recueillir les propositions sur les ambiances souhaitées pour le futur aménagement et sur la cohabitation entre les différents modes de déplacement

> Informer et échanger sur le projet

Cet atelier a été l'occasion pour les équipes du projet d'échanger avec les futurs usagers de la rue de Macau, de répondre à leurs questions et d'entendre leurs attentes ou craintes.

> Découvrir les travaux des enfants

Les travaux réalisés avec les enfants le 4 Octobre ont été présentés, pour servir de base aux réflexions de l'atelier avec les adultes.

Introduction de l'atelier

> Mot d'introduction et temps de présentation

Après un mot de remerciement d'Annie Pons, adjointe au maire en charge des Travaux et aménagement de voirie, Déplacement et mobilité, Communication, Citoyenneté et concertation, Bordeaux Métropole (Éric Le Bras) a rappelé le contexte du projet.

Précision apportée

À la suite de la réunion publique du 19 Septembre 2023 et au regard des demandes des participants, Bordeaux Métropole a souhaité intégrer une variante du tracé qui 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.

Puis, un rappel de la démarche de concertation réglementaire a été fait par le prestataire Écologie Urbaine & Citoyenne, ainsi qu'une restitution de l'atelier avec les enfants du 4 Octobre.

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

Atelier

Groupe 1

> La cohabitation entre les usages et les usagers

Ci-dessous les zooms sur les secteurs commentés par le groupe. Les cartographies construites en atelier sont en version complète en annexe de ce compte-rendu.

Compte-rendu - groupe 1

- Attention à la visibilité sur ce secteur, particulièrement avec les hautes herbes
- Prévoir de l'éclairage public sur ce secteur
- Aménager des trottoirs pour la sécurité des piétons
- Information : la digue va a priori être retravaillée dans le projet pour éviter les engorgements et les débordements
- Prévoir une séparation végétale entre la voie des vélos et la voie des automobiles (esthétique et sécuritaire)

Légende

- Végétalisation
- Mobilier urbain
- Stationnement
- Traversée
- Sécurité

- Au n°32, la sortie vers l'allée de Sapierre est très dangereuse à cause du manque de visibilité : les véhicules stationnés gênent et les voitures sur la rue de Macau doublent. La situation s'est empirée avec l'arrivée du rond-point, car il n'y a plus de temps mort dans la circulation (avant c'était un feu tricolore).
- Carrefour dangereux, sortie d'école
- Besoin de stationnement vers le centre, là où il y a des commerces et services
- 5 accidents récents ont eu lieu à proximité de la rue de Crebadin
- Prévoir des bandes rugueuses pour les personnes mal ou non-voyantes pour sécuriser la traversée de la piste cyclable
- Pour l'hypothèse 2, faire la traversée de la rue de Macau après le rond-point
- Placer des arceaux vélos aux abords des arrêts de bus
- Prévoir des végétaux demandant peu d'entretien, perdant peu leurs feuilles

Informations sur les accès privés :

- Le traitement des accès et bateaux sera fait au moment des négociations lors des acquisitions foncières
- Les vélos seront prioritaires sur les sorties de véhicules : la piste aura le même statut qu'une voie et donc la même réglementation s'y applique

> Les ambiances souhaitées - retrouver la planche en format pdf en annexe de ce compte-rendu.



"Les lignes fluo continues peuvent constituer un repère dans les zones peu éclairées"



"Ce n'est pas prioritaire, particulièrement sur la sécurité, mais ce système d'arche est intéressant"



"À envisager près de l'école mais ce n'est pas prioritaire et il faut que cela reste léger"



"Le trottoir est surélevé pour une meilleure séparation de l'espace"



"Renforcer la signalétique pédagogique pour bien signifier aux voitures que les vélos et piétons sont prioritaires sur les traversées"



"Très esthétique pour un aménagement de centre-ville"



"C'est esthétique et sobre. Cet aménagement semble demander peu d'entretien."



"La piste cyclable doit être séparée du trottoir et de la route, par n'importe quel moyen (marquage, bande, etc.). C'est encore mieux si c'est arboré"

La sécurité de la piste cyclable, une priorité

Le groupe 1 souhaite donner la priorité à la **sécurisation des mobilités cyclables et piétonnes** ; il souhaite que les arbitrages aillent dans ce sens. Cette sécurisation se traduit notamment par un besoin de **visibilité** ; la végétation ne doit pas obstruer la vue depuis la chaussée et depuis la piste et l'**éclairage** doit être suffisant pour voir et être vu en tant que cycliste.

La piste sera dans tous les cas en site propre mais les systèmes de **séparation avec le trottoir et les voitures** sont évoqués : le groupe insiste pour qu'une séparation physique soit aménagée (soit en différenciant les niveaux, soit par des bandes plantées, soit par des séparateurs de voie, etc.). La peinture au sol ludique peut être une option, notamment au niveau de l'école, pour rompre le vocabulaire routier et renforcer la signalétique. Cependant, il faut qu'elle reste légère.

Les **traversées** doivent être travaillées particulièrement aux carrefours dangereux (abords de l'école, rue Crédadin et intersection entre le giratoire et la rue de la gare) ; la solution du **plateau surélevé** est bien accueillie.

La **signalétique au sol ou aérienne** doit accompagner l'aménagement et être renforcée à travers ce projet pour signifier aux voitures qu'elles n'ont pas la priorité sur les cycles : par exemple le revêtement rouge (cf. image ci-dessus) est très visible et marque bien la priorité des cycles au niveau des croisements.

La mobilité piétonne à améliorer pour tous

Les piétons et personnes à mobilité réduite doivent aussi gagner en confort avec cet aménagement. Les **revêtements** sont notamment évoqués : ils doivent permettre aux personnes se déplaçant avec difficulté de circuler (privilégier des revêtements lisses par exemple). La **section Nord** de la rue de Macau doit faire l'objet d'un traitement particulier pour les piétons, qui n'ont aujourd'hui aucun aménagement dédié.

Un aménagement sobre, agréable et confortable pour tenir compte du contexte économique et climatique

Une fois la sécurité garantie, les participants proposent aussi de pouvoir rendre l'**espace plus confortable et pratique** par la **végétalisation** notamment (l'option d'une arche végétalisée comme au parc aux angéliques à Bordeaux peut être étudiée par exemple). Le terrain en friche au-dessus de la rue de Vassivey pourrait être densément végétalisé.

Des **arceaux vélos** sont à prévoir et à positionner aux abords des arrêts de bus.

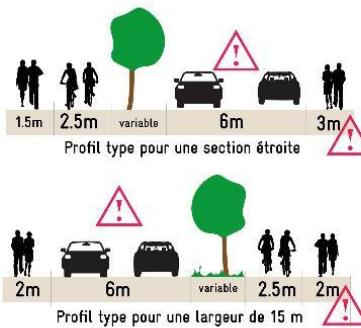
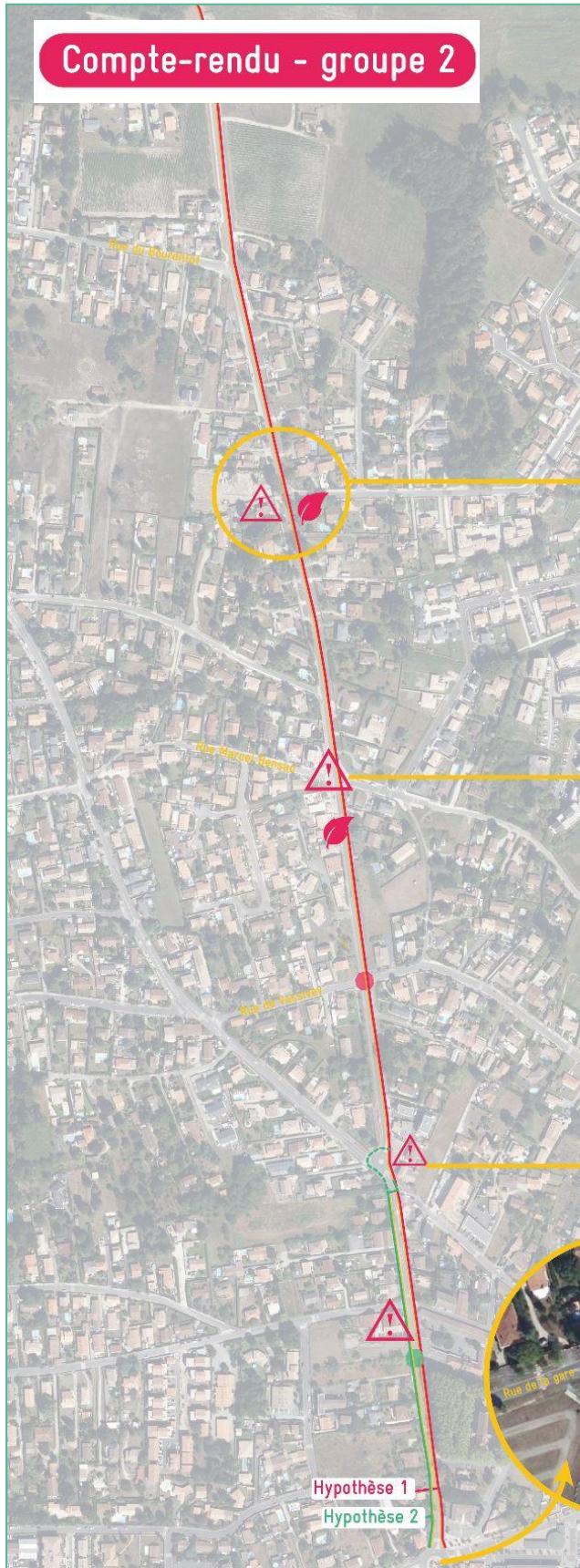
Le **stationnement** sur l'espace public est nécessaire au niveau des commerces et services, plutôt vers le centre-ville.

Enfin, le groupe attend de l'aménagement qu'il soit **sobre et facile à entretenir**.

Le groupe privilégie **l'hypothèse 2** qui permet de préserver des arbres et qui permet de minimiser les travaux sur la chaussée a priori.

Groupe 2

> La cohabitation entre les usages et les usagers



Réduire la largeur de voie à 5.75 pour réduire les emprises foncières et passer les trottoirs à 1.5m

Virage dangereux.
Prévoir une végétalisation basse pour obtenir une bonne visibilité

Carrefour à proximité des écoles.
Attention à la vitesse élevée des véhicules

information : les plateaux sont des carrefours surélevés permettant de faire ralentir les voitures, de mieux voir les piétons et d'uniformiser leur traversée. Passer une certaine longueur, ils ne sont plus efficaces car les voitures reprennent de la vitesse

Carrefour à bien étudier car aujourd'hui il est très compliqué de traverser

Carrefour à proximité des écoles.
Attention à la vitesse élevée des véhicules. Ajouter un plateau pour sécuriser les enfants

Légende

- Végétalisation
- Mobilier urbain
- Stationnement
- Traversée
- Sécurité

> Les ambiances souhaitées



"Le confort des usagers est essentiel et ce système d'arche permet de sécuriser et en même temps il apporte de l'ombrage ainsi que de la biodiversité. C'est parfait !" Il est même possible de faire pousser des kiwis !



"Il est très important de bien matérialiser les passages piétons du côté de l'école et la peinture ludique semble bien approprié. Si ça apporte de la couleur et que ça donne envie aux enfants de l'utiliser c'est encore mieux."



"Ne pas créer de différence de hauteur pour séparer les usages car cela peut être cause d'accident"



"Insister plutôt sur une forte visibilité de la piste cyclable"



"L'éclairage nocturne est très important pour la sécurisation. Il peut s'allumer avec un détecteur automatique pour veiller à la sobriété et ne pas nuire à la biodiversité"



"Intégrer du mobilier à l'église et sur le trajet à proximité des arbres pour faire des pauses"

La sécurité de la piste cyclable, une priorité

Le groupe 2 souhaite également donner la priorité à la **sécurisation des mobilités cyclables et piétonnes** ; il souhaite que les arbitrages aillent dans ce sens. Cette sécurisation se traduit notamment par un besoin de **visibilité** ; la végétation ne doit pas obstruer la vue depuis la chaussée et depuis la piste et l'**éclairage** doit être suffisant pour voir et être vu en tant que cycliste.

La séparation entre les voitures et les cyclistes est essentielle et de préférence large et végétalisée. Les séparateurs de voirie ne sont pas à favoriser, surtout les plus fins. Les carrefours sont déjà des points très sensibles et accidentogènes ; il est particulièrement demandé de bien marquer la piste et notamment au carrefour avec la rue du Général de Gaulle/rond-point qui est aujourd’hui très compliqué à traverser.

La peinture ludique est à utiliser pour renforcer le passage piéton de l’école et ramener de la couleur au sein de la ville. Il peut être très marqué et coloré. La solution du **plateau surélevé** est bien accueillie.

Gagner en espace pour un coût financier moindre

Il est proposé de réduire les dimensions prévues (chaussée et trottoir) afin de réaliser moins d’acquisition foncière et que les coûts des travaux diminuent.

Un aménagement confortable pour tous mais à la fois sobre

Le groupe attend de l’aménagement qu’il soit **sobre et facile à entretenir**.

Il est demandé que le confort thermique soit assuré aux maximum pour les usagers afin de motiver les déplacements et les rendre agréables :

- Par la végétalisation maximal et notamment des arbres ou des arches plantées qui permettent d’assurer un maximum d’ombrage
- Par la disposition de mobilier ponctuel sur l’ensemble du trajet (de préférence sous un arbre) pour permettre au moins mobiles de faire des pauses durant la traversée.

Le groupe privilégie **l’hypothèse 2** qui permet de préserver des arbres et qui permet de minimiser les travaux sur la chaussée a priori.

Synthèse globale

Dans l’ensemble, les deux groupes arrivent à des attentes similaires et privilégient tous les deux l’hypothèse 2 :

1. La sécurité de la piste cyclable est une priorité et doit guider les différents arbitrages qui seront fait.
2. Le projet doit permettre d’améliorer le confort et la sécurité des parcours piétons
3. L’aménagement doit être confortable pour tous (végétation, fraîcheur, arceaux vélos, éclairage), tout en étant sobre

Les avis sont différents sur quelques points plus “techniques” :

- le mode de séparation vélos/piétons : si le groupe 1 trouvent que la distinction de niveau entre la piste et le trottoir est pertinente, le groupe 2 la trouve dangereuse
- la peinture au sol aux abords de l’école est fortement plébiscité par le groupe 1 alors que le groupe 2 est plus réservé sur le sujet

Émargement

N°	NOM	Prénom
1	BEDUCHAUD	Nadine
2	BELLUGUE	Michel
3	FARTHOUAT	Jean-Marc
4	LACOSTE	Sandrine
5	GONZALEZ	Michelle
6	MORITEL	William
7	MOHAMMEDI	Ibtissem
8	BERNARD	Frédéric
9	BONACHERA	Jérémy
10	BONACHERA	Laure
11	CHEMINAN	Noëlle
12	CHEMINAN	Gérard
13	SALVAT	Stéphanie
14	CHARTIER	Marie-Laetitia