

ANNEXE

Mérignac - Avenue de la Libération (entre Place Jean Jaurès et avenue du Truc) Bilan de la concertation

1. Le déroulement de la concertation

a. L'ouverture de la concertation

Par délibération n°2021-61 du 29 janvier 2021, le Conseil Métropolitain a décidé, en application des articles L.103-2 et suivants du Code de l'Urbanisme, de l'ouverture de la concertation réglementaire pour le projet de requalification de l'avenue de la Libération, entre la Place Jean Jaurès et l'avenue du Truc sur la commune de Mérignac.

La concertation s'est déroulée du 24 février au 30 novembre 2021, 12h.

Un dossier et un registre destiné à recueillir l'avis du public ont été déposés en mairie de Mérignac et au Pôle territorial ouest (Direction du développement et de l'aménagement) de Bordeaux Métropole. Le même dossier a été mis en ligne sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole (<http://participation.bordeaux-metropole.fr/>).

Lors de l'ouverture de la concertation, ont été versés au dossier :

- la délibération d'ouverture de la concertation,
- une notice explicative définissant les objectifs poursuivis et donnant les grandes lignes du projet d'aménagement,
- un plan de situation,
- un plan issu des études préliminaires.

L'ensemble de ces éléments a permis d'assurer la bonne information des habitants et du public tout au long de l'élaboration du projet.

b. Les acteurs de la concertation

Les différents acteurs et parties prenantes de la concertation ont été les suivants :

- Bordeaux Métropole
- La ville de Mérignac
- Les habitants et commerçants de Mérignac

c. Les réunions publiques

Les réunions publiques de présentation de l'étude préliminaire se sont tenues les 16 juin, 17 juin et 06 juillet 2021 de 19h à 20h30 à la maison des associations de Mérignac. Ces réunions ont rassemblé une quinzaine de personnes pour la première, une dizaine pour les deux suivantes. Elles avaient pour objet de présenter et d'échanger sur le projet urbain, les intentions et le parti d'aménagement.

Une dernière réunion publique de présentation des évolutions du projet s'est tenue le 15 novembre 2021 de 18h à 19h30 à la maison des associations de Mérignac. Cette réunion a réuni une quarantaine de personnes. Elle avait pour objet de présenter les évolutions apportées au projet pour donner suite aux contributions de la participation et de présenter le projet aux personnes n'ayant pas pu assister aux premières réunions

Ces réunions ont été annoncées sur le site internet de Bordeaux Métropole (site de la participation) et de la ville de Mérignac. L'information a également été diffusée par la ville par un courrier déposé dans les boîtes aux lettres.

A chaque réunion, M CHAUSSET, adjoint délégué au domaine public a introduit la réunion par un mot d'explication sur le contexte du projet et son avancement. La Maitrise d'Ouvrage de Bordeaux Métropole

a poursuivi la présentation par un bref rappel du diagnostic du site et des objectifs du projet, avant de développer le parti d'aménagement et présenter le projet au stade de l'étude préliminaire. Lors de la réunion du 15 novembre, le Maître d'Ouvrage a également présenté les évolutions du projet liées aux premières contributions recueillies dans le cadre de la concertation.

Chaque fois, la présentation a été suivie d'échanges avec les participants sur la base de questions/réponses.

d. La clôture de la concertation réglementaire

La clôture de la concertation a été annoncée par voie de presse dans le journal Sud-Ouest et sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole. Elle a été fixée au 30 novembre 2021 à 12h00.

2. Les contributions des participants

a. Les contributions issues des registres métropolitains et communaux

Aucune contribution n'a été portée sur le registre présent dans les locaux du Pôle territorial ouest de Bordeaux Métropole.

Le registre présent en mairie a reçu 3 contributions de 3 participants dont une personne s'exprimant pour le compte d'une association : Droits du Piéton en Gironde

b. Les contributions issues du site internet de la participation de Bordeaux Métropole

De nombreuses contributions ont été portées sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole : 24 avis et 12 réactions de 30 participants

A noter que deux personnes s'expriment au nom des associations : Vélo-Cité et Léon à vélo.

c. Synthèse (hors réunions publiques) :

Au total, ce sont donc 33 participants qui se sont exprimés.

Sur ces 33 participants, 15 expriment clairement un avis favorable sur l'opportunité du projet, jugé « utile », « essentiel », « urgent », « positif », « intéressant », en comparaison avec la voie actuelle ressentie comme « dangereuse vis-à-vis des vitesses pratiquées », « dans un état vétuste », « non accessible aux personnes à mobilité réduite », « peu végétalisée ».

De nombreux avis, sans plébisciter explicitement le projet, apportent des critiques ou contributions très techniques aux aménagements proposés, afin de les améliorer, notamment les aménagements cyclables et ralentisseurs.

Les thématiques les plus fréquemment abordées sont les suivantes :

Trottoirs et cheminements piétons : de nombreux contributeurs évoquent des trottoirs en très mauvais état avec des largeurs insuffisantes. Plusieurs contributeurs font également le constat de stationnements sauvages des véhicules sur les trottoirs rendant difficile la circulation des piétons/PMR, les obligeant même à circuler sur chaussée par endroit. Un contributeur regrette la suppression d'un feu au niveau d'une traversée piétonne.

Réponse de Bordeaux Métropole : Le projet propose des trottoirs d'une largeur minimale de 1,40m, allant jusqu'à 1,80m dès que cela est possible. Ils seront réaménagés en tenant compte des normes pour les personnes à mobilité réduite. Ils seront protégés du stationnement illicite par du mobilier urbain en cas de nécessité.

Le choix du revêtement sera fait ultérieurement.

Le feu tricolore pour les piétons a été supprimé pour des raisons de sécurité : ce type de feu sur appel, qui reste au vert la plupart du temps (pour les automobilistes) s'avère très peu respecté et donc accidentogène.

Stationnement : De nombreuses contributions portent sur un besoin en stationnement non satisfait le long de l'avenue. Les contributeurs font état d'une offre en stationnement qui n'est plus en adéquation avec la densité de population à la suite de la construction de plusieurs résidences sur ces dernières années.

Réponse de Bordeaux Métropole : le nombre de places proposé a été porté de 17 à 33 places, pour tenir compte de ces nombreuses remarques.

Elles ont été positionnées partout où cela était possible, en réduisant la surface des espaces verts tout en conservant la largeur minimale des cheminements piétons à 1,40m.

Vitesses : des contributeurs font état de vitesses excessives des automobilistes sur la voie. Toutefois les avis divergent sur les solutions de ralentissement proposées (plateaux) : certains sont favorables et en demandent plus que ce que propose le projet, d'autres y sont opposés, certains proposent une circulation alternée avec écluses, d'autres demandent un îlot séparateur central pour empêcher de doubler.

Réponse de Bordeaux métropole : Le projet initial prévoyait 3 plateaux ralentisseurs (conformes aux recommandations en vigueur), à ne pas confondre avec des ralentisseurs de type « dos d'âne » ou « trapézoïdaux », dont les caractéristiques géométriques et les modalités de réalisation sont fixées par une norme, et qui ne peuvent être implantés sur des voies supportant plus de 3000 véhicules par jour, comme l'avenue de la Libération.

Un plateau supplémentaire a été proposé, afin de réduire l'inter-distance entre ces aménagements, et limiter ainsi les prises de vitesse. Les plateaux sont ainsi proposés aux carrefours avec l'avenue du Truc, la rue Jean Moulin, l'avenue de belle France, et en section courante au droit du n° 72 bis. L'inter-distance est comprise entre 140 m et 220 m, ce qui devrait induire une vitesse apaisée sur tout l'axe, sécuriser les traversées piétonnes et ne pas engendrer de nuisances sonores.

Les écluses ne sont pas adaptées sur un axe aussi circulé, et provoqueraient une congestion en heure de pointe.

L'îlot central est une bonne solution à condition des disposer d'une emprise suffisante, ce qui n'est pas le cas ici. Par ailleurs les services de secours sont extrêmement vigilants vis-à-vis de ce type d'aménagement qui ne permet pas toujours de dépasser les véhicules à l'arrêt.

A noter que la largeur de la chaussée retenue, 6m, est le minimum permettant le croisement de deux bus.

Aménagement cyclable : Les avis sont souvent très techniques et portent sur le parti pris par BM d'implanter une piste cyclable d'un seul côté (coté Est) et bidirectionnelle. Certains contributeurs proposent des pistes d'amélioration afin de réduire les risques de conflits cyclistes/piétons.

Réponse de Bordeaux Métropole : le choix du site propre résulte des comptages et mesures de vitesse : sur une voie où les vitesses pratiquées réellement sont de l'ordre de 50km/h, avec un niveau de trafic d'environ 10 000 véhicules par jour, les recommandations en vigueur du CEREMA préconisent un aménagement cyclable de type « piste ». Le choix d'une piste bidirectionnelle d'un seul côté de la voie a été dicté par le souci de limiter les zones de conflits avec les piétons, et avec les accès riverains. Le choix du côté « Est » répond au même souci, moins de résidences étant implantées de ce côté.

La largeur de 2,80m est effectivement inférieure aux largeurs recommandées, toutefois il est nécessaire de proposer aux piétons des largeurs de trottoirs confortables ainsi que des espaces verts suffisamment larges pour être végétalisés.

La séparation entre la piste cyclable et les cheminements piétons sera étudiée aux stades ultérieurs, elle se fera soit par bordure chanfreinée, soit par contraste visuel.

L'accent sera mis sur la sécurisation des cycles au niveau des intersections en définissant un régime de priorité de la piste sur les voies adjacentes par l'ajout de plateaux surélevés ainsi que le renforcement de la signalisation. Une attention particulière sera portée sur la matérialisation des accès vélos à la piste cyclable, depuis les voies adjacentes, côté opposé ainsi qu'au niveau des carrefours coté avenue du Truc et Place Jean Jaurès. Des feux spécifiques pour les vélos seront implantés au niveau de ces deux carrefours.

Espaces verts /mobilier urbain : certains s'interrogent sur la nécessité et sur l'entretien futur des espaces verts en bord de chaussée et souhaiteraient plutôt que cet espace soit redistribué en faveur de la sécurisation des piétons par des espaces plus larges, ou au profit du stationnement.

Réponse de Bordeaux Métropole : les espaces verts jouent un rôle important en matière de sécurité des cyclistes, en créant un espace « tampon » avec la chaussée. Il est important que ces espaces ne

soient pas minéralisés afin de limiter l'imperméabilisation des sols. La création d'espaces végétalisés apporte par ailleurs de l'agrément et de la fraîcheur, ils participent aussi à la biodiversité.

La faisabilité de la plantation d'arbres sera étudiée ultérieurement, les arbres ne seront plantés qu'en l'absence de réseaux souterrains existant au droit des fosses. La plantation d'arbustes est cependant tout à fait envisageable.

La poursuite des études permettra de définir plus précisément les équipements pouvant être mis en place le long de l'axe. Des propositions d'implantations d'arceaux vélo, de bancs, poubelles et points de collecte des déchets seront étudiées dans les phases d'études ultérieures du projet.

Arrêt de bus : Deux contributeurs suggèrent le remaniement des arrêts de bus de manière à avoir une offre mieux répartie tout au long de l'axe.

Réponse de Bordeaux Métropole : Effectivement, l'emplacement des arrêts de bus proposé initialement (à l'identique des emplacements existants) a été revu et corrigé afin d'être plus pertinent : une paire d'arrêts de bus est ainsi proposée à proximité de l'allée de la prairie, et une autre entre la rue Charles Lecocq et la rue Jean Moulin.

d. Les contributions issues des réunions publiques de présentation des études préliminaires

Ces réunions publiques ont permis de nombreux échanges autour du projet, les participants n'ayant pas hésité à poser de nombreuses questions afin de se faire expliciter ce dernier.

Les remarques et questions ont essentiellement porté sur :

- L'aménagement actuel peu qualitatif tant au niveau des cheminements piétons que de la chaussée dégradée qui génère des nuisances pour les riverains lors des passages de bus
- Le choix de l'aménagement cyclable notamment sur le positionnement de la voie sur un seul côté de la chaussée et les risques de conflits entre les différents usagers (cyclistes/piétons, cyclistes/riverains lors des entrées-sorties de leur parcelle),
- Le fait que le projet restitue le même nombre de places de stationnement que l'existant, déjà estimé insuffisant par les riverains à l'heure actuelle,
- La nécessité de limiter les vitesses le long de l'axe,
- La qualité de l'aménagement (espaces verts, mobilier urbain)

D'autres interventions ont porté sur :

- Les modalités d'acquisitions foncières nécessaires au projet,
- L'organisation des travaux à venir et les modalités de circulation pendant la durée du chantier,
- L'opportunité de réaménager la Place Jean Jaurès située au nord du projet

Globalement, ce sont donc les mêmes thèmes que ceux qui ont été abordés sur les registres et le site Internet de la participation de Bordeaux Métropole.

Le compte rendu de ces réunions, sous forme de questions/réponses, est retranscrit ci-dessous :

Réunion publique du 16 juin 2021 : environ 15 participants

Synthèse des observations

Globalement, accord sur les propositions d'aménagement formulées

Plusieurs propriétaires présents demandent des précisions quant aux impacts sur leur propriété et les modalités de mise en œuvre des négociations : identification des interlocuteurs, délais, modalités de mise en œuvre (ex : recul des compteurs et des clôtures ...)

Un participant demande ce qu'il est prévu de faire sur la place Jean Jaurès, et en particulier le traitement du carrefour. Il est répondu par l'adjoint que la place n'est pas intégrée dans le projet présenté et que pour l'instant, il n'y a pas de planification en étude et en travaux.

Une participante, qui réside depuis 8 ans dans ce quartier, demande si les travaux seront effectivement réalisés. Il est confirmé que l'opération est validée et les budgets obtenus, la mise en œuvre du projet reste dépendante de délais administratifs (par exemple les marchés publics) mais surtout de la rapidité avec laquelle les négociations foncières pourront avancer, et dans une moindre mesure en fonction de la coordination des chantiers sur les axes majeurs de circulation. Les travaux sont programmés sur la période 2024/2025, ils débuteront par les travaux d'enfouissement des réseaux secs (fibre, ENEDIS, éclairage public ...), pour une durée d'environ 6 mois.

Une participante demande si Bordeaux Métropole « compense » les places de stationnement durant la période de chantier. Ce type de compensation n'est pas prévu mais n'est pas nécessaire, dans la mesure où les accès riverains seront maintenus en phase chantier, de même qu'il est impératif de maintenir un minimum d'accès pour les services de secours et bien entendu les commerces. Les conditions d'exploitation du chantier seront évidemment précisées avec l'entreprise retenue pour sa réalisation.

Un participant se questionne sur l'organisation des négociations foncières, et également sur les modalités de réalisation des travaux de clôture en fonction du nouvel alignement. Les négociations foncières seront conduites auprès des différents propriétaires par le pôle territorial ouest qui pilote également le projet de réaménagement de voirie. Chaque propriétaire sera rencontré individuellement. La réalisation des clôtures fait partie intégrante de la négociation, les travaux sont là aussi réalisés par la Métropole, après délivrance de l'autorisation administrative nécessaire (déclaration préalable déposée pour le compte de chaque propriétaire).

Une participante signale que son habitation est soumise à d'importantes vibrations au passage des véhicules notamment poids-lourds. La dégradation du réseau d'assainissement et plus globalement de la structure de chaussée de l'avenue de la Libération imposait un réaménagement global. La pose du nouveau réseau d'assainissement et de réfection de la chaussée, dans l'attente de l'aménagement définitif, devrait améliorer significativement la situation. A terme, ces désagréments devraient totalement disparaître.

Un participant demande si le carrefour à feu existant à l'intersection Libération/Truc sera modifié. Le carrefour à feu est effectivement retraité avec la réalisation d'un plateau surélevé mais il n'est pas prévu de modifier sa géométrie, notamment pour le transformer en giratoire.

Un participant s'interroge sur la stratégie d'intervention et la priorisation des travaux sur cette avenue, alors que l'avenue de Magudas lui semble davantage prioritaire. Outre le caractère très dégradé de la voie, et compte tenu des constructions qui se sont implantées le long de cet axe, il est impératif de sécuriser l'ensemble des déplacements, en réduisant les vitesses et en favorisant les modes doux (piétons et cycles). Un projet de réaménagement de l'avenue de Magudas pourra être étudié, mais dans une temporalité non définie à ce jour.

Un participant s'interroge sur la discontinuité cyclable qui sera maintenue depuis l'avenue de la Libération vers les 4 chemins. La géométrie de l'avenue de la Libération au niveau de la place de Gaulle puis celle du début de l'avenue du Maréchal Leclerc (station tram) ne permet pas de réfléchir à un site propre dédié. Néanmoins, il est fait remarquer que l'aménagement existant favorise la limitation des vitesses et qu'on se situe dans un environnement très « urbain ». La piste cyclable en site propre se poursuit à partir du débouché de la rue de la Vieille Eglise en direction des 4 chemins.

Réunion publique du 17 juin 2021 : une dizaine de participants

Synthèse des observations

Globalement, accord sur les propositions d'aménagement formulées

Un participant demande s'il est prévu de limiter la fréquentation des bus, notamment des bus Transgironde, compte tenu de la dégradation de la chaussée. Il est répondu que l'aménagement projeté permettra de répondre aux nuisances constatées (vibrations) mais qu'il n'est pas envisageable de réduire la desserte en transport au commun ou le passage de transports collectifs, l'avenue de la Libération constituant un axe important de circulation qu'il convient évidemment de pacifier et de sécuriser.

Un participant demande s'il est prévu de faire passer l'axe en zone 30 ? La totalité des voies adjacentes est classée en zone 30 et il n'est pas prévu à ce stade de traiter l'ensemble de l'avenue selon cette réglementation. Néanmoins, les aménagements proposés, en particulier la réalisation de plateaux surélevés et plus généralement le réaménagement qualitatif de la voie, appelleront nécessairement une modération des vitesses de déplacement.

Une participante s'interroge sur les conditions de sécurité des cyclistes par rapport aux accès privés. Le positionnement d'une piste bidirectionnelle côté Est s'inscrit dans la volonté d'offrir aux déplacements doux un aménagement confortable et sécurisé, suffisamment large et totalement lisible pour les riverains automobilistes, en entrée et en sortie des accès privés. La priorité pourra également être donnée aux cyclistes au droit des intersections avec les voies adjacentes. Concernant la visibilité des cyclistes, il est fait remarquer l'importance d'entretenir régulièrement les espaces plantés qui sont prévus.

Un participant s'interroge sur les nuisances potentielles liées aux franchissements des plateaux surélevés par les bus (bruit). Il est répondu que l'aménagement envisagé, qui implique une reprise complète de la structure de chaussée, va éliminer les nuisances actuelles. Il est également précisé que ces aménagements font l'objet de normes précises dès lors qu'ils sont situés sur des itinéraires empruntés par les lignes de transport en commun. L'exploitant est bien évidemment systématiquement consulté lors des phases d'étude, afin de s'assurer que ces derniers sont compatibles notamment avec le confort des usagers et les objectifs de vitesse commerciale.

Un participant se questionne sur la proposition de piste cyclable bidirectionnelle proposée côté Est, et se demande si une implantation au centre de la voie pourrait être envisagée. Ce type d'implantation axiale correspond généralement à des sites propres réservés à des bus. Il peut également être envisagé pour des aménagements cyclables mais pour des itinéraires beaucoup plus longs. Au cas d'espèce, au regard du contexte très urbain, ce type d'aménagement poserait clairement des questions de sécurité et de conflit avec les automobilistes. De ce point de vue, la séparation des cycles avec les flux de circulation VL apparaît comme la plus sécuritaire et la plus confortable en termes d'usage.

Un participant s'interroge sur les logiques de continuité des déplacements, seule une portion de l'avenue de la Libération étant traitée. Son interrogation porte notamment sur la place de Capeyron qui constitue un vrai cœur de quartier mais qui est traitée comme un lieu de passage, et sur les possibilités de construire offertes par le Plan Local d'Urbanisme. L'aménagement proposé s'inscrit dans une logique d'itinéraire inter-quartiers comme cela a été présenté en introduction

de la présentation, en particulier pour les déplacements doux (cycles et piétons). Pour des raisons liées à la fois à la nécessité de maintenir la ville en bon état de fonctionnement et les contraintes financières, il n'est pas possible de lancer des chantiers multiples en milieu urbain. La section concernée (environ 800 mètres) est néanmoins conséquente. Par ailleurs, un réaménagement de la place Jean Jaurès verra sans doute le jour mais il n'est pas programmé à ce stade. Un traitement complémentaire, en particulier pour sécuriser les franchissements des cyclistes au droit de la place, pourra être proposé.

Concernant la constructibilité résiduelle, il est noté que les principales opérations immobilières ont désormais été livrées et que le réaménagement de l'avenue peut désormais s'engager sans risque qu'il soit dégradé par de nouveaux programmes de construction.

Concernant la vitesse des véhicules, un participant évoque la possibilité d'utiliser des feux asservis. IL est répondu que ce type de dispositif n'est pas utilisé au sein de la Métropole. Le système d'exploitation des feux, sur certains axes importants, est configuré pour développer un système « d'onde verte » pour favoriser les débits en particulier aux heures de pointe. Dans tous les cas, il sera possible d'implanter un radar pédagogique afin d'inciter les automobilistes à modérer leur vitesse de déplacement.

Une habitante se dit très favorable au projet présenté mais s'interroge sur les questions de propreté et plus généralement de l'entretien futur, en l'absence sur les plans présentés de mobilier urbain, en particulier de poubelles. Il est précisé qu'à ce stade des études, le mobilier urbain n'est pas implanté précisément mais qu'il sera bien prévu dans le cadre de l'aménagement général. Comme pour les transports urbains, les futurs gestionnaires (collecte des déchets, nettoyage, entretien des espaces verts ...) sont systématiquement consultés sur les implantations ou encore le choix des matériaux et des essences.

Dans la même logique, les dispositifs d'éclairage public seront détaillés lors des phases suivantes, de manière à proposer des éclairages sécurisés et de qualité pour tous les usagers. Un enfouissement des réseaux est prévu dans le cadre du chantier, ce qui permettra en outre de désencombrer les trottoirs occupés par des mats.

Réunion publique du 06 juillet 2021 : environ 10 participants

Une participante s'interroge sur la gestion des entrées/sorties en voiture depuis sa propriété vis-à-vis des usagers de la piste cyclable : elle explique qu'il lui faudra stationner devant chez elle le temps de fermer son portail et que cela risque de créer des conflits ou des accidents.

Au vu du nombre de propriétaires et de véhicules sortant des résidences côté ouest, plus élevé, il a été décidé de positionner la piste cyclable à l'est pour limiter les interactions entre VL sortant des parcelles privées et cyclistes circulant sur la piste. Un stationnement ponctuel au droit de la piste et du trottoir, est toléré. La vigilance sera de rigueur et il faudra alors compter sur une adaptation du comportement des usagers de la piste cyclable.

Une participante s'inquiète sur la distance entre la Place J. Jaurès et le premier plateau surélevé qui offre la possibilité aux véhicules motorisés d'accélérer sur ce tronçon.

La réduction à 6 m de la largeur de chaussée ainsi qu'un aménagement plus qualitatif permettra une modération des vitesses de déplacement. La possibilité d'ajouter un élément de ralentissement sur le

tronçon ou une redistribution des plateaux seront examinées en prenant en compte les différents enjeux et la réglementation actuelle (sécurisation, inter distances normées, nuisance sonores).

Un participant s'interroge sur le positionnement de plateaux sur les voies adjacentes coté est et non coté ouest.

Les plateaux surélevés mis en place coté est permettront de maintenir une altimétrie continue nécessaire au confort des cyclistes circulant sur la piste cyclable. Les véhicules arrivant de ces rues adjacentes seront ralentis avant de traverser la piste cyclable et de s'engager sur l'avenue de la Libération. Les voies situées à l'ouest de l'avenue ont un sens unique de circulation « sortant » depuis Libération et ne nécessitent donc pas la mise en place de plateaux. Une réflexion sera menée par rapport à l'ajout d'un plateau au droit de l'avenue de Belle France qui est en double sens de circulation afin de faire ralentir les véhicules souhaitant s'insérer sur l'avenue de la Libération.

Un participant se questionne sur le choix de maintenir un stationnement longitudinal le long de l'avenue au lieu d'un stationnement en épis qui permettrait peut-être un gain de places.

L'aménagement propose une offre en stationnement similaire à l'actuelle offre de 17 places en maintenant un stationnement longitudinal jugé plus sécuritaire que le stationnement en épis plus accidentogène sur ce genre de voies à forte circulation. Néanmoins il sera étudié la possibilité d'insérer ponctuellement du stationnement en épis le long de l'avenue aux conditions que cela entre dans l'emprise du projet et ne se fasse pas au détriment des aménagements dédiés aux modes de circulation douces.

Un participant indique que la taille des trottoirs actuelle sans mobilier incite au stationnement sauvage au détriment du confort des piétons et PMR.

L'aménagement de bandes plantées en bord de chaussée ainsi que la mise en place de mobilier urbain permettra d'enrayer le phénomène de stationnement sauvage actuellement rencontré le long de l'avenue.

Une participante explique que l'implantation des arrêts de bus le long de l'avenue est à revoir avec des inter-distances très inégales entre arrêts.

Une redistribution des arrêts le long de l'avenue sera étudiée entre la direction de la Mobilité et l'opérateur du réseau de transport public de Bordeaux Métropole. Cette réflexion devra tenir compte de l'aspect réglementaire (quais accessibles normés), de l'aspect « efficacité » avec le maintien d'une vitesse commerciale.

Une participante, propriétaire, s'interroge sur les modalités de mise en œuvre des reculs des compteurs et clôtures suite à l'alignement.

Il est expliqué que ces opérations rentreront dans le cadre des négociations foncières avec la Métropole et que les propriétaires seront mis en relation avec un interlocuteur du service foncier du Pole Territorial Ouest.

Une participante se questionne sur la continuité cyclable au droit de la Place J. Jaurès depuis la piste de l'avenue de la Libération.

La mise en place d'un carrefour à feux vélos sera à regarder. Cependant un traitement global du carrefour sera à étudier pour y créer un aménagement plus sécuritaire pour les cycles.

Réunion publique du 15 novembre 2021 : environ 40 participants

Sont présents : des riverains de l'avenue, des commerçants de l'avenue et de la place Jean Jaurès, un représentant d'associations de vélos et de piétons.

Une participante demande si des comptages des cyclistes ont été réalisés et s'interroge sur la pertinence d'une piste cyclable hors chaussée maintenant qu'un tapis a été refait au droit de l'avenue à la suite des travaux d'assainissement. Il est répondu qu'aucun comptage cycliste n'a été réalisé dans le cadre du présent projet mais qu'au vu du flux de véhicules à moteur transitant par cette voie, un cheminement en site propre est nécessaire afin de répondre aux contraintes réglementaires (normes CEREMA et guide de conception BM). De plus, la création d'un cheminement cycliste plus sécuritaire le long de l'avenue devrait générer une augmentation de l'usage des vélos.

Un participant signale que son habitation tremble à chaque passage de bus, et ce, même après les travaux de réfection qui ont suivi les récents travaux d'assainissement. Ce propriétaire indique avoir déjà averti la commune de cette nuisance, liée selon lui à la vitesse des bus circulant sur la voie. Il est répondu que l'aménagement projeté et la nouvelle structure de chaussée permettront de répondre aux nuisances constatées (vibrations). Actuellement la structure refaite à la suite des travaux d'assainissement est temporaire (identique à l'existant) et n'est plus adaptée aux usages actuels.

Concernant la question de la vitesse, il est répondu que le passage de cette voie à 30 km/h pourrait être envisagé même si à l'heure de cette réunion aucun arbitrage n'a eu lieu en ce sens. De plus la présence de plateaux permettra de ralentir la vitesse des véhicules circulant sur la voie.

Ce même participant, indique que des arbres anciens (des buis de 130 ans) sont présents sur cette parcelle et que l'alignement projeté prévoit la suppression de ces arbres. Il ne remet pas en cause l'alignement mais espère pouvoir trouver une solution pour conserver ces arbres, soit sur sa parcelle, soit sur l'espace public. Il est répondu que des solutions pourront être discutées dans le cadre des négociations foncières (déplacement de la haie, arrangement pour cession de ces arbres et intégration au projet dans la mesure du possible). La Mairie propose de faire passer quelqu'un afin d'évaluer le caractère remarquable de ces arbres.

Une participante demande si un point de collecte de verre sera intégré au projet. La borne anciennement présente à proximité de la résidence Belle France ayant été retirée. Il est répondu qu'à ce stade de l'étude, ce point n'est pas encore détaillé. Un bac de collecte d'apport volontaire pourra être positionné le long de la voie sous réserve de l'absence de réseaux au droit de la future emprise.

Une participante s'interroge quant à la date des travaux projetés (2024/2025). Il est répondu que ce délai est justifié par les procédures réglementaires (notamment la Déclaration d'Utilité Publique, qui permettra à BM d'être maître du foncier) mais aussi par les temps d'études de Maitrise d'œuvre restants ainsi que d'autres procédures marché (appel d'offre pour sélection de l'entreprise travaux par exemple).

Un commerçant demande que soit montée une réunion entre BM et les commerçants de l'avenue et la place J. Jaurès. Il est répondu qu'une réunion est programmée le 19/11 en mairie afin de présenter spécifiquement aux commerçants l'aménagement projeté pour la voie.

Une participante questionne sur le choix d'une piste cyclable bidirectionnelle unilatérale plutôt que des pistes unidirectionnelles de part et d'autre de la voie. Elle demande si ce parti d'aménagement génère un déséquilibre des acquisitions foncière entre les deux côtés de la voie. Il est expliqué que le choix de positionner une piste bidirectionnelle du côté Est de l'avenue s'inscrit dans la volonté d'offrir aux déplacements doux un aménagement confortable et sécurisé. Le choix d'une piste d'un seul côté de la voie réduit les risques de conflits entre cyclistes et piétons mais aussi avec les véhicules arrivant par les voies adjacentes ainsi qu'avec les entrées et sorties des propriétés longeant la voie. Le projet d'aménagement s'inscrit dans les limites de l'emplacement réservé au PLU et l'impact foncier sur les parcelles n'est pas lié à la position de la piste cyclable.

Une riveraine interroge sur le bâtiment du coiffeur qui sera laissé en place alors que les parcelles adjacentes sont alignées sur l'emplacement réservé. Il est expliqué que le projet a effectivement été dégradé ponctuellement afin d'éviter le bâti en saillie sur la voie pour des raisons de procédures d'acquisitions foncières plus lourdes qui retarderaient le projet. Il est néanmoins expliqué que, si un jour le projet le nécessitait, un alignement de cette parcelle sur l'emplacement réservé pourrait être réalisé.

Un représentant d'associations cyclistes et piétons met en avant la question de la sécurité dans le choix d'une piste cyclable bidirectionnelle. Il appuie le fait que les cyclistes désirant rouler à bonne allure se trouveront gênés et également qu'il est compliqué d'aller chercher une piste cyclable de l'autre côté de l'avenue lorsque l'on sera coté ouest notamment au niveau du carrefour J. Jaurès. Il fait remarquer que les trottoirs sont peu larges et que le risque de conflit piétons/cyclistes s'en trouvent augmenté. Il est répondu que la piste bidirectionnelle permettait aux cyclistes roulants à différentes vitesses de se dépasser sans avoir à empiéter sur le trottoir, réduisant ainsi les conflits piétons/cyclistes et que la question de la gestion du carrefour au niveau de la Place J. Jaurès pour sécuriser et faciliter le passage des deux roues est actuellement en réflexion. Si d'aventure, la voie venait à passer en zone 30, les cyclistes roulant à bonne allure et désireux d'avoir plus d'espace pourront rouler sur chaussée comme le prévoit le code de la route.

Un riverain demande sur la pertinence d'intégrer un giratoire au niveau du carrefour de la Place J. Jaurès. Il est répondu qu'au vu du flux de véhicule, un tel aménagement n'est pas adapté au contexte. De plus, ce type d'aménagement nécessiterait une réorganisation latérale de l'espace et engendrerait des acquisitions foncières importantes.

Un riverain demande si les potelets retirés le long de la voie seront réinstallés afin d'éviter le stationnement sauvage des véhicules sur trottoir. Il est répondu que des équipements seront mis en place pour éviter ce type de nuisances.

Un riverain s'interroge sur les prix proposés par BM dans le cadre des négociations foncières et sur qui fixe le prix. Il est répondu que les prix de référence sont tout d'abord fixés par les domaines mais aussi par le service foncier du PTO en charge des négociations foncières. Il est expliqué qu'au vu de l'usage futur des terrains acquis (voirie) le prix serait forcément inférieur à un prix de terrain à bâtir. Il est mis en avant que les riverains peuvent, dans le cadre de la vente de leur terrain, négocier des prestations complémentaires (clôtures, portail).

Un commerçant demande quelles seront les modalités de circulation pendant les travaux. Il est expliqué que l'organisation des travaux est à définir par BM et l'entreprise de travaux qui sera sélectionnée. La recherche d'optimisation du temps des travaux et de la circulation sera un critère de sélection important pour l'entreprise travaux.

Un riverain demande si un éclairage public « raisonné » sera mis en place le long de la voie. Il est répondu qu'une étude d'éclairage sera faite en amont des travaux. L'éclairage raisonné fait déjà partie de la politique publique de la commune (modernisation des mâts d'éclairage, extinction des feux de 1h à 5h) et sera également appliqué à cette voie.

Une riveraine demande si la fin de la concertation à fin novembre signifie que le projet est bouclé. Il est répondu que la clôture de la concertation est une phase administrative nécessaire pour passer à l'étape suivante du projet. Le projet évoluera encore au cours des prochaines phases d'études et les riverains auront encore la possibilité de donner leur avis au commissaire enquêteur lors de l'enquête publique à venir dans le cadre de la DUP.