

Concertation sur les aménagements de l'avenue Jean Cordier à Pessac

Bilan de la démarche

CONCERTATION SUR LES AMENAGEMENTS DE L'AVENUE JEAN CORIDIER A PESSAC

L'avenue Jean Cordier est située à Pessac entre **deux polarités majeures de déplacement** : le CHU Pellegrin au nord-est et le centre-ville de Pessac au sud-ouest. Elle s'étire sur **2 kilomètres** entre l'avenue Nancel Penard et la rue des Carmes. Cette voie s'inscrit dans une **diversité de paysages** : la permanence de vignes aujourd'hui enserrées dans un tissu pavillonnaire diffus. **Plusieurs équipements publics** : le cimetière, la salle de spectacle « Le Royal » et le groupe scolaire Jean Cordier ponctuent sa section Sud. On retrouve également une polarité commerciale sur sa rive Nord.

Du 8 novembre 2021 au 12 mai 2022, les habitants et usagers de l'avenue Jean Cordier étaient invités à participer à la concertation sur le réaménagement de l'avenue Jean Cordier pour enrichir le diagnostic grâce à leur expertise d'usage, et de définir collectivement le **programme d'aménagement** de l'avenue. Dans ce cadre, une concertation a été spécifiquement mise en place pour évaluer **l'expérimentation d'une écluse** sous l'ouvrage d'art SNCF dont l'objectif était de faciliter les circulations des piétons et des cyclistes.



Périmètre de l'étude

SOMMAIRE

PARTIE 01

LE CONTEXTEp.5

- I. L'élaboration d'un programme partagé pour réaménager l'avenue.....p.6
- II. L'aménagement prioritaire d'une continuité active entre la rue des Erables et la rue Claude Debussyp.6

PARTIE 02

L'ORGANISATION DE LA DÉMARCHEp.9

- I. La réunion publique de lancement.....p.10
- II. Les rencontres de proximitép.10
- III. Le diagnostic « en marchant »p.12
- IV. Les rencontres de proximitép.13
- V. L'atelier participatifp.14
- VI. La réunion publique de restitutionp.15
- VII. La plateforme participativep.16

SOMMAIRE

PARTIE 03

LES CONTRIBUTIONS DES PARTICIPANTS.....p.17

- I. Sur le réaménagement global de l'avenuep.18
 - A. La nécessité d'apaiser l'avenue et de sécuriser les déplacements.....p.18
 - B. Des usages concurrents dans un espace contraint : quels arbitrages ?p.20
 - 1. La nécessité d'améliorer la sécurité et le confort des piétons
 - 2. Une difficile cohabitation entre cyclistes et automobilistes
 - 3. Des débats sur la réduction de l'offre de stationnement
 - 4. La volonté municipale de maintenir le double-sens
 - 5. La mixité des cycles avec les véhicules motorisés sur la chaussée
 - C. Pollutions sonores, végétalisation et mise en valeur de l'avenue : des demandes pour améliorer le cadre de vie des riverainsp.27
- II. Sur l'expérimentation de l'éclusep.29
 - A. Les canaux mis en place pour recueillir les avis des usagers p.29
 - B. L'expertise usagèrep.29
 - C. L'évaluation de l'écluse par des dispositifs de mesuresp.32

SOMMAIRE

PARTIE 04

LES PROCHAINES ETAPES.....p.34

- I. L'élaboration du plan d'aménagement globalp.35
 - A. Les orientations issues de la participationp.35
 - B. Les propositions d'aménagementp.37

- II. Les suites de cette participationp.42



PARTIE 01
LE CONTEXTE

I. L'ELABORATION D'UN PROGRAMME PARTAGÉ POUR REAMENAGER L'AVENUE JEAN CORDIER

Bordeaux Métropole et la ville de Pessac souhaitent réaménager l'avenue Jean Cordier. L'objectif est de permettre le **développement des modes actifs** (piétons et cyclistes) sur l'avenue tout en conservant ses **fonctions de desserte locale et de lien intercommunal**. En ce sens, le maintien du double sens est un invariant du projet annoncé par les élus dès le début de la concertation. Il s'agit alors de rééquilibrer la place de chacun sur la voirie grâce à un **repartage de l'espace public**.

LES PRIORITÉS POUR MENER À BIEN LE RÉAMÉNAGEMENT DE L'AVENUE JEAN CORDIER



Favoriser
les modes actifs



Conforter l'offre de
transport en commun



Rééquilibrer la place de
chacun sur la voirie

II. L'AMENAGEMENT PRIORITAIRE D'UNE CONTINUITE ACTIVE ENTRE LA RUE DES ERABLES (salle J.CORDIER) ET LA RUE C. DEBUSSY (Groupe scolaire)

La réflexion pour mieux sécuriser les modes de déplacements actifs (marche et vélo) est une priorité pour la ville de Pessac et Bordeaux Métropole, notamment sur la section de l'avenue Jean Cordier située sous le pont SNCF. Cette section dessert de part et d'autre du pont la salle de spectacle « le Royal » et le groupe scolaire Jean Cordier. Cette **portion de voie située entre la rue des Erables et la rue Claude Debussy** présente des emprises de voirie particulièrement contraintes, avec des **trottoirs très étroits** non accessibles pour les personnes à mobilité réduite, et sans aménagements spécifiques pour les cycles.

LES ENJEUX SOUS L'OUVRAGE D'ART SNCF



Mettre en conformité les cheminements piétons



Conserver une fluidité de trafic



Créer des aménagements cyclables sur chaussée

Deux options existent pour permettre un meilleur partage des modes de déplacement :

- Une solution de base qui nécessite **des acquisitions foncières** impactant les propriétaires riverains.
- Une solution variante sans acquisitions foncières qui consiste à **rétrécir ponctuellement la chaussée** avec un sens prioritaire de circulation ce qui permet de limiter l'impact foncier, d'offrir plus d'espace aux modes actifs (piétons, cycles...) et de maintenir le double sens motorisé des véhicules sur l'avenue.

Pour expérimenter cette deuxième option, une écluse provisoire, réalisée par la mise en place d'équipements et de signalisations provisoires, **a été installée sous le pont SNCF**. Cet aménagement provisoire devait permettre de vérifier que la circulation alternée des véhicules pouvait être possible et satisfaisante pour tous les modes de déplacements. **L'expérimentation s'est déroulée du 18 janvier au 31 mars 2022.**





MISE EN ŒUVRE DE L'ÉCLUSE

- Des **boucles de comptages** ont été mises en place sur chaque voie afin de détecter les remontées de file aux carrefours encadrants. Ce dispositif permettait de modifier les cycles de feux pour fluidifier la section contrainte.
- **L'arrêt de bus** a été déplacé entre deux dépressions charretières. Cet emplacement temporaire a été choisi en lien avec TBM (Transport Bordeaux Métropole), pour qu'il soit toujours accessible pour les usagers.
- **De la signalétique et de la signalisation** sont venues compléter le dispositif de l'écluse.

PARTIE 02
L'ORGANISATION DE
LA DEMARCHE

I. LA REUNION PUBLIQUE DE LANCEMENT

La réunion publique de lancement s'est déroulée **le 18 novembre 2021** de 19h à 21h dans la salle Le Royal à Pessac. **82 participants** étaient présents. Elle a permis de présenter la démarche de concertation et les objectifs du projet.

Les participants ont pu prendre connaissance du diagnostic réalisé par les agences d'urbanisme et d'aménagement, Era et Emulsion, mandatées pour accompagner Bordeaux Métropole dans l'élaboration du programme d'aménagement global de l'avenue. L'agence Setec, également mandatée par Bordeaux métropole, a aussi pu présenter les solutions existantes pour aménager une continuité piétonne sur la section d'aménagement prioritaire située entre la rue des Erables et la rue Claude Debussy.

Les questions posées par les riverains ont montré que l'aménagement de l'Avenue Jean Cordier était un projet très attendu. Suite à la réunion publique de lancement il a été décidé qu'un plan d'actions à court et à long terme serait réalisé pour permettre des aménagements rapides.



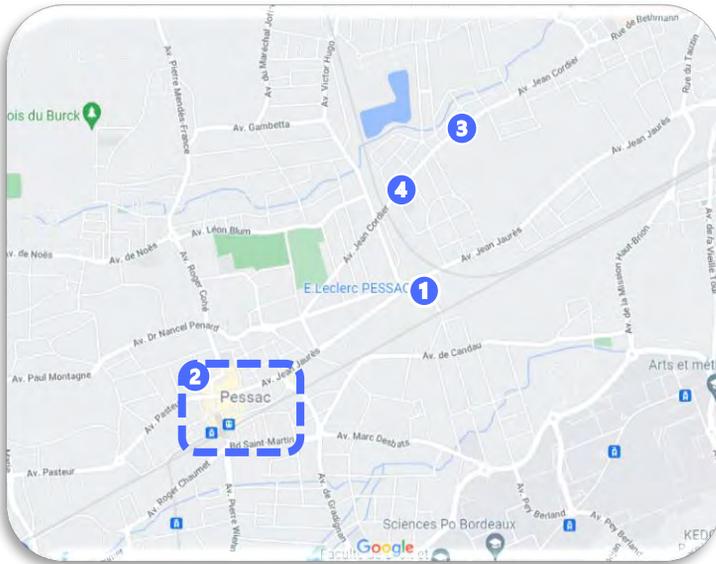
La présentation et le compte-rendu de la réunion publique sont à [télécharger ici](#).

II. LES RENCONTRES DE PROXIMITE

Les rencontres de proximité se sont déroulées vendredi 14 janvier 2022. Les équipes de Res publica, l'agence de concertation mandatée par la Métropole de Bordeaux pour organiser la concertation, sont allées à la rencontre des Pessacais pour :

- **Inform**er sur la démarche ;
- **Diffuser** un questionnaire pour recueillir les besoins et attentes des usagers de l'avenue;

Pour interroger différents usagers de l'avenue, les équipes de Res publica se sont déplacées sur l'avenue et ses alentours. **51 personnes ont répondu au questionnaire.**



Déroulé et parcours :

- 1 10h-12h : Parking Leclerc
- 2 12h : Centre ville de Pessac
- 3 12h-14h : Avenue Jean Cordier
- 4 15h-18h : Groupe scolaire Jean Cordier

Le compte-rendu des rencontres de proximité est [à télécharger ici](#).

III. LE DIAGNOSTIC « EN MARCHANT »

Un « diagnostic en marchant » s'est déroulé **le 15 janvier 2022** de 10h à 12h. 23 participants ont rejoint la déambulation le long de l'avenue, **depuis la rue Nancel Pénard jusqu'à la rue des Carmes**. La balade a été ponctuée de points d'étape où les participants ont pu répondre à des questions spécifiques. Entre les arrêts, les participants pouvaient noter sur les cartes mises à disposition leurs observations. Ce diagnostic d'usage a permis de localiser précisément les remarques et propositions des participants et de nourrir le programme d'aménagement de l'avenue.

Stéphane MARI, adjoint aux proximités, mobilités, sécurité et espaces publics, était présent tout au long de la déambulation pour échanger avec les participants. Il était accompagné de Cécile CHEYROU du Pôle territorial Sud de la métropole et de Benjamin TRARIEUX, chef de projet chez ERA, l'agence mandatée par Bordeaux Métropole pour l'accompagner dans l'élaboration du programme global d'aménagement de l'avenue.



Pessac - Diagnostic en marchant - 15 janvier 2022



Le compte-rendu du diagnostic en marchant est [à télécharger ici](#).

IV. LA RENCONTRE SUR SITE

Les Pessacais étaient invités à se rendre sur le site de l'expérimentation de l'écluse, sous l'ouvrage d'art SNCF, **samedi 05 février 2022** de 10h à 12. Les objectifs de cette rencontre étaient les suivants :

- D'évaluer l'expérimentation ;
- De permettre aux riverains d'échanger avec la maîtrise d'ouvrage ;
- D'améliorer le dispositif en fonction des retours des usagers.

23 participants ont participé à cette rencontre. **Dans un souci de diversité, un panel a été constitué.** Etaient représentés : les comités de quartier ; les parents d'élèves ; une enseignante de l'école Jean Cordier ; les associations Etu'Recup et Vélo Cité ; un commerçant ; des riverains de l'écluse. Un « carnet de bord » avait été envoyé à ce panel pour qu'il puisse transmettre ses observations horodatées.

Plusieurs prises de paroles ont rythmé les échanges : Jérémy LANDREAU, Adjoint au Maire délégué à la transition écologique, la biodiversité, l'hygiène et la propreté, et Stéphane MARI, adjoint aux proximités, mobilités, sécurité et espaces publics. Cécile CHEYROU du Pôle territorial Sud de la métropole a présenté l'expérimentation ; Fiona LENOIR de Setec a présenté le fonctionnement actuel de l'écluse et un représentant de la société Keolis était également présent pour répondre aux questions des riverains.



Pessac – Rencontre sur site – 05 février 2022



Le compte-rendu de la rencontre sur site est [à télécharger ici.](#)

V. L'ATELIER PARTICIPATIF

L'atelier participatif s'est déroulé **jeudi 10 mars** de 19h à 21h à la mairie de Pessac. **13 participants** étaient présents. Il a permis de présenter le diagnostic enrichi de l'avenue, de soumettre des propositions d'aménagement aux participants et de les enrichir grâce à leur expertise.

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.



Pessac – Atelier participatif – 10 mars 2022

Stéphane MARI, adjoint aux proximités, mobilités, sécurité et espaces publics, et Sabine JACOB-NEUVILLE, élus des quartiers Verthamon Haut-Brion, Les Echoppes - Le Vaillon, Casino, Bourg, Noès et Le Monteil étaient présents tout au long de l'atelier. Ils étaient accompagnés de Cécile CHEYROU du Pôle territorial Sud de Bordeaux Métropole et de Vincent REY de l'agence Emulsion, mandatée pour accompagner la métropole dans l'élaboration du programme global d'aménagement de l'avenue.



Le compte-rendu de l'atelier participatif est [à télécharger ici.](#)

VI. LA REUNION PUBLIQUE DE RESTITUTION

La réunion publique de restitution a eu lieu **jeudi 12 mai** de 19h à 21h à la salle Le Royal. **37 participants** étaient présents. Cette réunion a permis de revenir sur les différentes étapes de la démarche de concertation et de présenter les résultats de l'expérimentation de l'écluse et les grandes orientations pour le futur programme d'aménagement de l'avenue.

Stéphane MARI, Sabine JACOB-NEUVILLE, adjoints au Maire, étaient présents pour échanger avec les participants. Franck RAYNAL, Maire de Pessac, a conclu la réunion. Ils étaient accompagnés de Cécile CHEYROU, cheffe de projet à Bordeaux Métropole, de Fiona LENOIR du bureau d'études SETEC, et de Benjamin TRARIEUX du bureau d'études ERA. Cette réunion a témoigné des usages concurrentiels qui existent sur l'avenue. Le président de l'association VéloCité a également demandé que le projet soit accompagné d'aménagements cyclables sous peine de former un recours administratif.



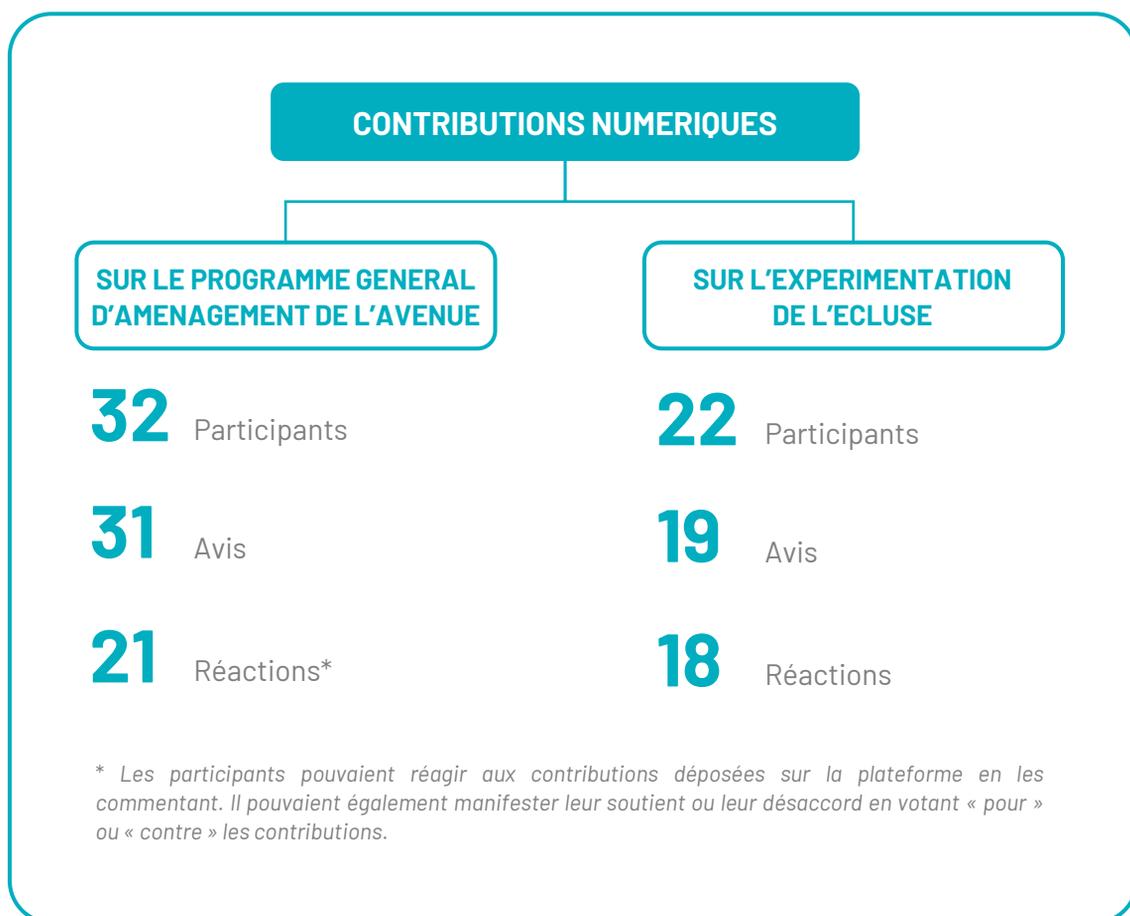
Le compte-rendu de la réunion publique de restitution est [à télécharger ici.](#)

VII. LA PLATEFORME PARTICIPATIVE

Tout au long de la démarche, les participants ont pu s'informer et s'exprimer sur la plateforme participative de Bordeaux Métropole. **Deux espaces de contribution** étaient ouverts aux participants :

- Une page dédiée à la concertation sur la définition du programme général d'aménagement de l'avenue Jean Cordier : [à retrouver ici.](#)
- Une page dédiée à la concertation sur l'expérimentation de l'écluse : [à retrouver ici.](#)

La possibilité de contribuer sur la plateforme a pris fin le 30/05/2022.



PARTIE 03
LES
CONTRIBUTIONS
DES PARTICIPANTS

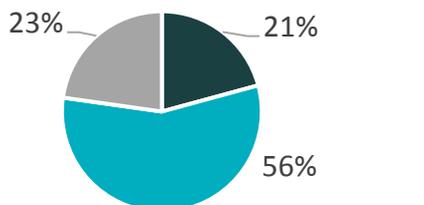
I. SUR LE REAMENAGEMENT GLOBAL DE L'AVENUE

A. La nécessité d'apaiser l'avenue et de sécuriser les déplacements

Pacifier l'avenue apparaît comme une priorité pour les participants. Les excès de vitesse, favorisés par le caractère rectiligne de l'avenue, génèrent un sentiment d'insécurité chez les piétons et les cyclistes. Lors des rencontres de proximité, seul 21% des personnes interrogées ont répondu se sentir en sécurité lors de leurs déplacements à pied sur l'avenue. 50% ont répondu se sentir en insécurité lors de leurs déplacements à vélo sur l'avenue.

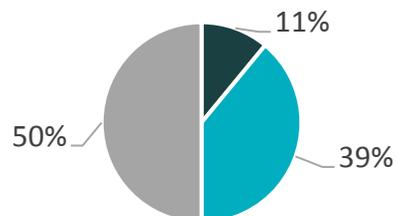
RESULTATS DES RENCONTRES DE PROXIMITES

Comment vous sentez-vous lorsque vous vous déplacez à pied sur l'avenue ?



■ En sécurité
■ Peu en sécurité
■ En insécurité

Comment vous sentez-vous lorsque vous vous déplacez à vélo sur l'avenue ?



■ En sécurité
■ Peu en sécurité
■ En insécurité

Les participants ont également insisté sur le danger que représentent **les vitesses excessives des véhicules prioritaires**, notamment des véhicules de transplantation, qui empruntent l'avenue pour rejoindre le CHU Pellegrin.



« Comment peut-on travailler à réduire la vitesse et sécuriser l'avenue, en laissant cet axe "prioritaire" aux véhicules de secours dont le taxi spécial greffe qui passe à plus de 100 km/h avec escorte policière ? »

Si certains participants demandent **une présence policière** pour faire respecter la limitation à 30km/h, d'autres estiment que cette limitation est quasiment impossible à respecter du fait du caractère rectiligne de l'avenue et plaident **pour un rétablissement d'une limitation à 50km/h**. Plusieurs participants ont rapporté une augmentation des **incivilités** et des **comportements à risque** depuis cette baisse de limitation de vitesse : « Les gens sont de plus en plus nerveux sur la route et roulent toujours plus dangereusement. ».



« La limitation de vitesse à 50km/h n'était déjà pas respectée auparavant...alors les 30 km/h n'en parlons pas. »

« La vitesse de déplacement a 30km/h est trop faible et non adaptée à la route : on a naturellement envie de dépasser »

« Rouler presque à la même allure que les vélos et mettre 3 minutes à les dépasser c'est très dangereux, autant pour eux que pour les conducteurs »

Partisans du 30km/h et du 50km/h, tous s'accordent à dire que **des aménagements de modération des vitesses doivent être installés** sur l'avenue (chicanes, coussins berlinois). Alertant sur les potentielles **nuisances sonores** que pourraient générer ces aménagements, certains participants s'interrogent sur d'éventuelles alternatives par le biais de la signalétique (feux, stop).

Développer la **signalisation** sur l'avenue a également été évoqué pour :

- Permettre aux piétons de traverser sereinement l'avenue grâce à **l'installation de feux aux passages piétons** : aujourd'hui, les automobilistes engagés dans l'avenue ne laissent pas passer les piétons ;
- Remédier aux problèmes de **manque de visibilité aux croisements** : les participants proposent d'installer des panneaux stop aux intersections, les cédez le passage n'étant actuellement pas respectés.

B. Des usages concurrents dans un espaces contraints : quels arbitrages ?

1 La nécessité d'améliorer la sécurité et le confort des piétons

Les participants ont insisté sur la nécessité de **sécuriser les cheminements piétons et d'améliorer la praticabilité des trottoirs**. Ces derniers, **trop étroits** voire quasi inexistants, ne permettent pas le passage de poussettes ou de fauteuils roulant. Les participants décrivent des situations dans lesquelles ils sont obligés de descendre sur la route lorsqu'ils croisent d'autres passants, notamment lors de sorties scolaires. Ils font état de trottoirs **encombrés** (poteaux, stationnement) et **non entretenus** (végétation qui déborde sur l'espace piéton). Ils soulignent la **dégradation et l'hétérogénéité du revêtement** et insistent sur le **manque de passages piétons** le long de l'avenue. Les participants demandent davantage de passages piétons équipés de feux. Certains d'entre eux proposent que soient aménagés **des trottoirs traversants** : les trottoirs au niveau d'une intersection seraient ainsi prolongés sur la chaussée afin de créer une continuité piétonne.



« Aller à l'école à pied, est un exercice périlleux ; effectivement entre les trottoirs très dégradés et étroits, la vitesse excessive des véhicules et les bus qui vous frôlent c'est un calvaire. »

« De la végétation déborde de certains jardins réduisant le passage. Le revêtement est hétérogène, en mauvais état, semé d'obstacles. »

« Pouvez-vous, s'il vous plait, étudier la possibilité de déplacer le poteau électrique à l'angle de l'avenue Jean Cordier et de la rue du 11 novembre ? Celui-ci impose de passer sur la chaussée et rend le cheminement dangereux pour les piétons. »

Pour les participants, à côté des aspects sécuritaires, améliorer la praticabilité des trottoirs est un moyen de « permettre le passage des plus vulnérables, de favoriser la cordialité dans le quartier et de lutter contre la sédentarité ».

2 Une difficile cohabitation entre cyclistes et automobilistes

Les participants alertent sur la difficile cohabitation entre vélos et voitures. Plusieurs participants témoignent du **non-respect des distances de dépassement** et demandent **une séparation physique** entre cyclistes et automobilistes : « Il faudrait pouvoir délimiter un espace exclusivement réservé aux vélos afin de ne plus être frôlé par les voitures qui veulent doubler à tout prix, négligeant la sécurité des cyclistes ». Plusieurs parents ont également souligné la dangerosité de leurs déplacements avec leurs enfants à vélo, notamment en vélos cargos.

Pour remédier à ce sentiment d'insécurité, **les participants demandent des aménagements sécurisés**. Ils souhaiteraient également l'installation d'arceaux et de **stationnements sécurisés** le long de l'avenue.

3 Des débats sur la suppression de places de stationnement

Aujourd'hui l'avenue connaît un problème de **stationnement anarchique** : par crainte de se faire accrocher leur rétroviseur, les automobilistes se garent à moitié sur les trottoirs ce qui entrave le passage des piétons.

Les contributions des participants font apparaître **un débat sur l'emprise à dédier au stationnement** :

- Certains participants craignent que la suppression de places de stationnement sur l'avenue puisse générer **un report dans les rues adjacentes**. Ils considèrent également le stationnement comme un moyen de limiter la vitesse des véhicules. C'est pourquoi certains d'entre eux demandent de conserver des places de stationnements pour les riverains avec des chicanes.
- Pour d'autres participants, il convient de **supprimer les places de stationnement** sur la voie de circulation **sans porter préjudice à l'accessibilité des commerces et des services** de l'avenue.

- Plus largement, 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 et en posant certaines contraintes, dont celle du stationnement, aux automobilistes.

Les participants demandent également que **de nouvelles places de stationnement soient créées dans les parkings** notamment celles du :

- Parking du Royal pour la dépose des enfants ;
- Parking du cimetière pour accueillir les proches des défunts et les célébrations (11 novembre, la Toussaint, ...).

4 La volonté municipale de conserver le double sens

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 largeur de chaussée à double sens de circulation de **6 mètres minimum**;
- conformément à la réglementation concernant l'accessibilité des PMR, **les trottoirs doivent avoir une largeur minimale d'1m50**.

Ainsi, l'espace restant n'est pas suffisant ni pour créer des places de stationnement, ni pour aménager des pistes cyclables. Il s'agit alors de **conforter la circulation des vélos qui ne pourra se faire que sur la chaussée**. Les cyclistes auront toutefois la possibilité de se déplacer en site propre sur **l'avenue Jean Jaurès qui accueillera d'ici 2026 le Réseau Vélo Express**.

Conscients de ces contraintes, certains participants promeuvent **une mise à sens unique de l'avenue** : un moyen de libérer de l'emprise pour élargir les trottoirs et créer un double sens cyclable. Un moyen également de réduire le trafic et les pollutions qui en sont issues.

La solution d'un sens unique pour les véhicules, avec un double-sens cyclable et circulation des bus permettrait de **recupérer des emprises pour les modes doux (piétons et cycles)** et implique **de supprimer du stationnement**, de **limiter les possibilités de plantations**. Elle implique de mettre en place des **déviations** de circulation véhiculaire pour maintenir les accès riverains. La conversion de la voie à sens unique implique de réfléchir à de nouvelles circulations pour qu'il n'y ai pas **l'enclavement d'un secteur d'environ 500 habitations** à l'est de l'avenue.



« Il faut se rendre à l'évidence : on ne peut pas avoir 2 trottoirs, 2 sens de circulation en voiture, une voie de bus et une piste cyclable... Finalement peut-être que faire une voie en sens unique pour les voitures serait pertinent. »

« Etant donné la largeur de l'avenue, je ne vois qu'une solution viable pour assurer la sécurité des vélos et des piétons, c'est de la mettre en sens unique, au moins sur une portion, et de faire ralentir le trafic par des ralentisseurs. »

« Mettre un sens unique peut se justifier sur une partie de cette avenue entre Le Royal et la rue du Pin vert. »

Si cette proposition est revenue lors des rencontres et sur la plateforme participative, **de nombreux participants s'y opposent**. Ils craignent un report du trafic dans les rues périphériques et considèrent que cette mise à sens unique serait préjudiciable pour les commerces et les automobilistes qui n'ont d'autres choix que d'emprunter l'avenue Jean Cordier pour aller de leur domicile au groupe scolaire ou à leur travail.



« Rendre cet axe de circulation très fréquenté à sens unique déplacera le flux automobile vers les petites rues parallèles et ça sera pire et plus dangereux encore. »

« Créer un sens unique risque de poser de très gros problèmes de circulation dans les rues périphériques. Par ailleurs, je tenais à rappeler que nous Pessacais, habitant du quartier ont beaucoup de chance de résider à moins de 2 km de Bordeaux. Ce n'est hélas pas le cas de la majorité des automobilistes qui empruntent quotidiennement l'avenue Jean Cordier pour aller travailler (dans les deux sens). »

« La très grande majorité des automobilistes rencontrés sur Jean Cordier ne sont pas des habitants du quartier, mais des habitants hors métropole qui parcourent comme ils peuvent cette avenue pour se rendre au travail sur Bordeaux. Ils n'ont pas la chance et les moyens financier d'habiter le quartier... »

En l'absence de mise en sens unique de l'avenue, les participants considèrent que **des arbitrages doivent être réalisés par la Ville pour décider des usages prioritaires** : « Il faut choisir à qui on donne la priorité ». Nombre d'entre eux se sont exprimés en faveur des modes doux. Plus largement, ils demandent à **reconsidérer la place de la voiture** dans un contexte de dérèglement climatique et de hausse du prix du carburant. Pour d'autres participants, il s'agit davantage **d'améliorer la cohabitation entre usagers** plutôt que d'en privilégier un en particulier.



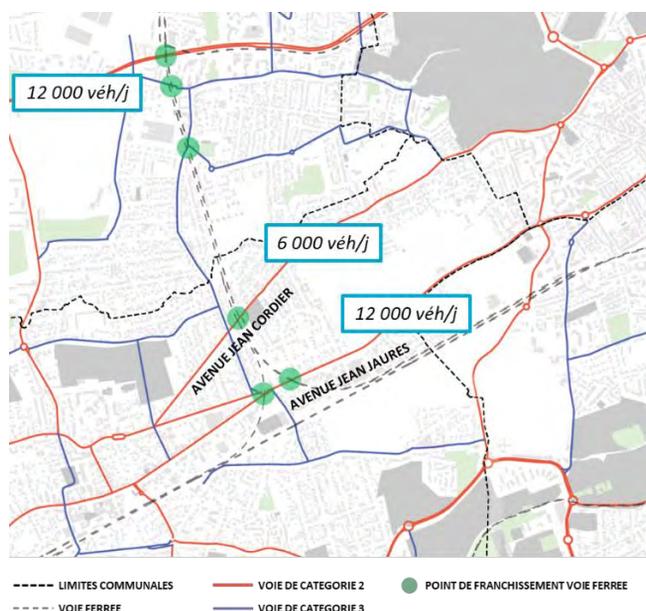
« Le contexte et les emprises de la voie ne permettent pas d'y faire cohabiter dans le respect des normes techniques tous les usages. (...) La modification des équilibres actuels se fera donc inévitablement au profit de certains usages. »

« Il est essentiel de comprendre que la place de la voiture en ville doit être fortement diminuée, pour des raisons d'émissions de GES et pour la santé humaine. »

« Nous sommes, ma famille et moi-même, très favorable à une priorisation forte des transports en commun, voies piétonnes et cyclables sur Jean Cordier, quoi qu'il en coûte aux automobilistes qui devront un jour ou l'autre modifier leurs habitudes. »

« Ras le bol des commentaires des pro cyclistes/ anti voitures bienpensants qui veulent imposer leur mode de vie aux autres. Je suis pour une cohabitation et non pour une ségrégation. »

Si le débat s'est posé entre participants, il avait été tranché par la municipalité et Bordeaux Métropole en amont de la démarche. En effet, dès le début de la concertation, **la Ville a présenté le maintien du double sens comme un invariant du projet** : l'avenue doit pouvoir continuer d'assurer ses fonctions de desserte locale et de transit intercommunal.



Les fonctions de desserte locale et de transit intercommunal de l'avenue Jean Cordier

Lors de l'atelier participatif du 10 mars 2022, la Ville a expliqué sa **volonté globale de repartage de l'espace public** : dans tous les aménagements, une attention est donnée pour que ce partage se fasse de façon équitable de façon qu'aucun mode de déplacement ne soit sacrifié, avait pu affirmer Stéphane Mari.

D'autres solutions ont été proposées par les participants pour sécuriser les modes actifs :

- Réduire la vitesse des véhicules ;
- Créer un réseau cyclable parallèle sur un site moins fréquenté.



« Il ne faut pas oublier que l'avenue Jean Cordier (...) est censée écouler un trafic automobile intercommunal et accueillir les bus et poids lourds. Pour continuer à assurer cette fonction, il faut veiller à préserver une certaine fluidité automobile. (...) Alors, pour améliorer significativement la sécurité des cyclistes sans dégrader trop l'écoulement du trafic, c'est l'apaisement des vitesses qui doit être recherché. »

« A-t-on réfléchi à un réseau parallèle plus sûr en particulier pour les vélos par des voies plus apaisées et moins fréquentées comme "Léon Blum" (...) ? »

5 La mixité des cycles avec les véhicules motorisés sur la chaussée

La solution d'aménagement présentée propose **des mesures d'apaisement de la circulation** pour améliorer la sécurité **en maintenant la mixité** existante des cycles avec les véhicules motorisés sur la chaussée en identifiant **des « trajectoires vélos »** (pictogrammes et chevrons), mise en place en 2020 lors de la crise sanitaire du Covid.

Une association a affirmé lors de la réunion publique de restitution du 12 mai sa volonté de déposer **un recours administratif** au titre de la loi LOM considérant que les aménagements cyclables sont absents dans le projet présenté. Elle préconise la solution d'une mise en sens unique de la voie pour la voiture avec maintien du sens unique pour le bus et les vélos et la suppression du stationnement. Cette solution n'est pas celle qui a été présentée car les conséquences en termes de praticité du quotidien pourraient être pénalisantes pour les usagers et riverains (qui ont signés massivement une pétition).

C. Pollutions sonores, végétalisation et mise en valeur de l'avenue : des demandes pour améliorer le cadre de vie des riverains

Les participants ont témoigné de la **pollution sonore** qu'ils subissent quotidiennement : trafic, accélérations, sirènes, etc. Ils considèrent qu'il s'agit d'**un problème de santé public** que la municipalité doit prendre en charge. Certains ont proposé la pose d'un revêtement anti-bruit le long de l'avenue, l'installation de radars anti-bruit et de murs d'isolation.



« Ce n'est clairement pas agréable de vivre à l'extérieur sur l'avenue Jean Cordier : impossible de faire un repas calme en extérieur, pas de réel plaisir à jardiner hormis aux heures très matinales où le trafic n'a pas encore envahi l'espace sonore. »

« Il en va de la responsabilité publique de mettre en place des solutions pour ramener les mesures sonores à un niveau qui permet aux résidents de vivre moins exposés et davantage protégés : diminution du trafic routier, revêtements voirie, murs d'isolation, radars anti-bruits etc... »

Les participants ont également exprimé leur volonté de végétaliser l'avenue là où les emprises le permettent. Les confinements liés au Covid-19 ont fait réaliser aux riverains qu'il leur manquait un lieu de promenade. Végétaliser l'avenue serait, pour les participants, un moyen de gagner en qualité de vie et en esthétisme.



« Il faut apporter du beau, de l'harmonie, créer des îlots de fraîcheur, des arbres/arbustes/parcs pour casser le côté purement voirie de l'avenue et du quartier. Il manque un lieu de respiration pour une promenade piétonne. »

Les participants ont également **relevé le potentiel historique et œnotouristique de l'avenue**. Certains ont proposé d'uniformiser les revêtements des trottoirs, d'enterrer les poteaux et de modifier la clôture des vignes. Les participants ont également demandé que **l'éclairage** soit amélioré sur l'avenue notamment aux intersections et devant l'école. Sous l'ouvrage SNCF, un éclairage avec détection de présence pourrait être mis en place.



« Potentiel de cette avenue en terme historique (plus vieille maison de Pessac) et d'œnotourisme avec les Carmes et Haut brion, il serait important d'envisager un cheminement piéton vert sur ces tranches avec une mise en valeur »

II. SUR L'EXPERIMENTATION DE L'ECLUSE

A. Les canaux mis en place pour recueillir l'avis des usagers de l'avenue Jean Cordier

Plusieurs canaux de participation ont été mis en place pour bénéficier du retour d'expérience des usagers de l'écluse :

- **Un panel de citoyen** choisi pour représenter la diversité des habitants et des intérêts de l'avenue Jean Cordier (parents d'élèves, commerçants, cyclistes, automobilistes, représentants des chauffeurs de bus,...);
- **Automobilistes, piétons et cyclistes** ont pu témoigner lors de la rencontre sur site du samedi 05 février et sur la plateforme participative tout au long de la démarche ;
- Un questionnaire a été diffusé auprès des **chauffeurs de bus** (TBM et scolaires).

Ces témoignages ont permis d'évaluer la pertinence de l'aménagement expérimenté.

B. L'expertise usagère

En amont de l'expérimentation les participants ont partagé **leurs inquiétudes quant à l'éventuel report de trafic sur les rues adjacentes et aux potentielles remontées de files**. Ils demandaient que soit étudié en parallèle le plan de circulation global du quartier. Certains participants ont également **remis en doute l'opportunité de cet aménagement temporaire** en considérant le trottoir Nord-Est comme suffisamment large pour accueillir les piétons.



« Un goulot d'étranglement qui impose une priorité de passage à proximité d'une, entre 2 carrefours et 2 feux tricolores synchronisés, est la meilleure façon de créer des situations accidentogènes (bouchons, concerts de klaxons, refus de priorité,...). »

« Je cours régulièrement sur les trottoirs de l'avenue Jean Cordier et le trottoir est large sous le pont SNCF côté Nord. »

1 Des congestions aux heures de pointes

Depuis le début de l'expérimentation, les participants ont pu constater **des embouteillages aux heures de pointe**. Ces congestions seraient provoquées par **la proximité de l'écluse et du carrefour à feux** : les automobilistes stagnent avant l'écluse en attendant que le feu tricolore passe au vert ce qui empêche les riverains de stationner sur le parking et d'accéder à leur domicile.



« C'est une bonne idée pour faire ralentir les automobilistes mais il n'est pas adapté... au vu du feu/croisement quelques dizaine de mètres seulement après... »

« L'écluse installée sous le pont SNCF ne me paraît pas judicieuse : trop près du carrefour géré par feu tricolore. »

« L'écluse me semble générer plus de problèmes de sécurité qu'avant. (...), j'ai l'impression que les feux rouges Ecole Jean Cordier et le Royal ne sont plus synchronisés par rapport à ce mode de circulation. »

2 Un sentiment d'insécurité qui persiste chez les cyclistes

Pour les cyclistes, l'écluse ne parvient pas à sécuriser leurs déplacements, **en particulier dans le sens Pessac-Bordeaux**. La priorité de passage n'étant pas respectée par les automobilistes, les cyclistes ont du mal à s'insérer et préfèrent parfois emprunter l'écluse à contre sens pour être protégés par la bande cyclable.

Certains d'entre eux proposent que la bande cyclable soit prolongée jusqu'au feu et que la signalisation soit renforcée. Mais pour d'autres participants, en l'absence de pistes ou bandes cyclables le long de l'avenue, il est préférable de maintenir une continuité sous le pont plutôt que d'aménager ponctuellement une écluse.



« L'expérience en cours montre que cet aménagement très localisé ne sécurise pas vraiment les cyclistes.

Ceux qui vont dans le sens Bordeaux Pessac sont gênés pour se réinsérer dans la circulation à la sortie de l'écluse surtout lorsque l'intensité de la circulation conduit les automobilistes à serrer à droite en sortie d'écluse (en raison de la présence de véhicules en attente en face ou pour se stocker en amont du feu).

Ceux qui vont dans le sens Pessac Bordeaux restent dans le flot automobile et ne bénéficient d'aucune protection. S'ils sont seuls, ils peuvent avoir du mal à imposer aux automobilistes arrivant en face la priorité donnée à leur sens de circulation. Certains préfèrent parfois utiliser la bande cyclable protégée à contre sens plutôt que de risquer de se retrouver face à une voiture dans l'écluse. Leur manœuvre pour reprendre le côté droit à la sortie du pont est alors très périlleuse. »

3 Une hausse des incivilités et des nuisances sonores

Les participants témoignent d'une hausse des incivilités entre usagers. L'augmentation de l'usage des **klaxons** amplifie les nuisances sonores dont pâtissent déjà les résidents de l'avenue. Certaines contributions manifestent une **dégradation des rapports, déjà compliqués, entre les automobilistes et les cyclistes.**



« Les conducteurs pressés et agacés du matin sont, à cause du manque de fluidité, prêts à toutes les imprudences ! »

« Cet aménagement est une aberration qui ne facilite en rien la vie des riverains et ne fait que ralentir le début et la fin de journée qui sont déjà bien chargés, le vélo c'est bien mais il y en a qui travaillent avec leur véhicule ou qui ne peuvent pas faire autrement. »

4 Un passage compliqué pour les bus

Dans le sens Bordeaux-Pessac :

- Les chauffeurs de bus ont signalé se faire doubler lors de leur arrêt. Lorsque cela se présente, ils se retrouvent bloqués pour repartir : ceux les ayant doublés restant immobilisés par les véhicules prioritaires arrivant en face.
- Les chauffeurs considèrent que l'arrêt provisoire est trop proche de la sortie riveraine et de l'écluse. Cette proximité les oblige à faire un écart conséquent à gauche pour se placer dans l'axe sans heurter l'écluse : une manœuvre compliquée pour les conducteurs de bus.
- La tension monte parfois entre automobilistes arrivant face à face et les conducteurs de bus : ceux qui doublent sont pressés et tentent de forcer le passage de l'écluse sans qu'ils ne soient prioritaires.

Dans le sens Pessac-Bordeaux :

- Si le problème de redémarrage ne se pose pas dans le sens Pessac-Bordeaux, le sens de passage prioritaire n'est cependant pas toujours respecté occasionnant quelques freinages d'urgence, rapportent les conducteurs de bus.

C. L'évaluation de l'écluse par des dispositifs de mesure

Résultats des comptages concernant les véhicules motorisés

- Les trafics moyens journaliers (TMJ) sont quasi similaires à ceux de 2020.
- On observe toutefois une baisse des trafics en heure de pointe.
- En parallèle, les flux sur l'avenue Jean Jaurès ont globalement augmenté notamment vers l'ouest, en particulier le soir. Cela peut s'expliquer par la complexité liée à l'écluse et le report pendant ces périodes de pointe.

Résultats des comptages concernant les modes actifs

- Le nombre de vélos a fortement baissé sur l'axe par rapport à 2020. Plusieurs facteurs expliquent cette baisse :
 - Les précédents comptages ont été réalisés à l'été 2020 et les derniers comptages en hiver 2022 ;
 - L'itinéraire est finalement moins pratique avec un ralentissement aux heures de pointe.
- Les cheminements piétons ont eux bien augmenté par rapport à 2020.

Concernant le fonctionnement de l'écluse

- On constate un ralentissement dans les deux sens de circulation aux heures de pointe. L'écluse est régulièrement bouchée par un stockage de véhicules empêchant l'autre sens de s'écouler. La modélisation ne montrait pas ces dysfonctionnements puisque les conducteurs fictifs respectaient la zone d'écluse à ne pas bloquer.
- La longueur de l'écluse est un frein à son bon fonctionnement.
- Les ralentissements sur les autres voies sont semblables à ceux prévus, voire moins importants sur l'avenue du Vallon par rapport à la modélisation.
- L'observation des accès à la rue du Vallon n'a pas montrer d'importants dysfonctionnements.

PARTIE 04
LES PROCHAINES
ETAPES

I. L'ELABORATION DU PLAN D'AMENAGEMENT GLOBAL DE L'AVENUE JEAN CORDIER

A. Les orientation issues de la participation

La démarche a permis d'enrichir le diagnostic posé par les AMO mandatées par la métropole et de prendre en compte les attentes et propositions des participants. **Six grandes orientations ont été définies.** Elles guideront la réflexion sur le réaménagement de l'avenue.



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 ;
- Engager la réflexion sur les trottoirs traversants dans la poursuite des études.



Sécuriser les traversées piétonnes

- Améliorer la visibilité des traversées ;
- Augmenter le nombre de traversées ;
- Mettre en œuvre un dispositif de modération des vitesses aux traversées fréquentées.



Conforter la circulation à vélo

- Du fait de l'impossibilité technique d'un aménagement en site propre, tendre vers les conditions optimales d'un partage de la voirie entre vélos et voitures. La solution réside dans l'apaisement des vitesses et l'aménagement en site propre de l'avenue Jean Jaurès.
- Améliorer la visibilité des vélos sur la chaussée.



Améliorer l'éclairage le long de l'avenue

- Renouveler le matériel ;
- Intégrer une détection de présence la nuit ?



Rendre les transports en communs plus accessibles

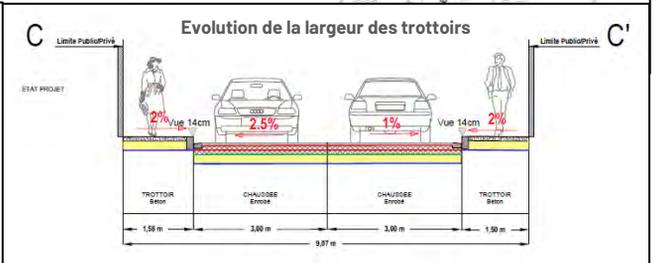
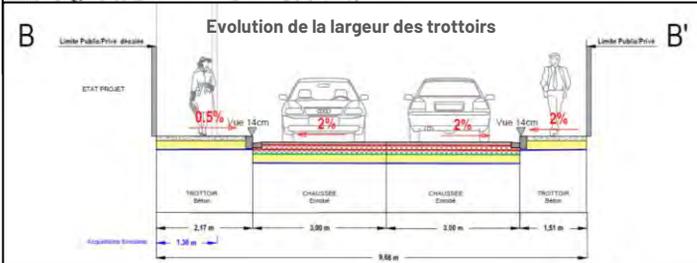
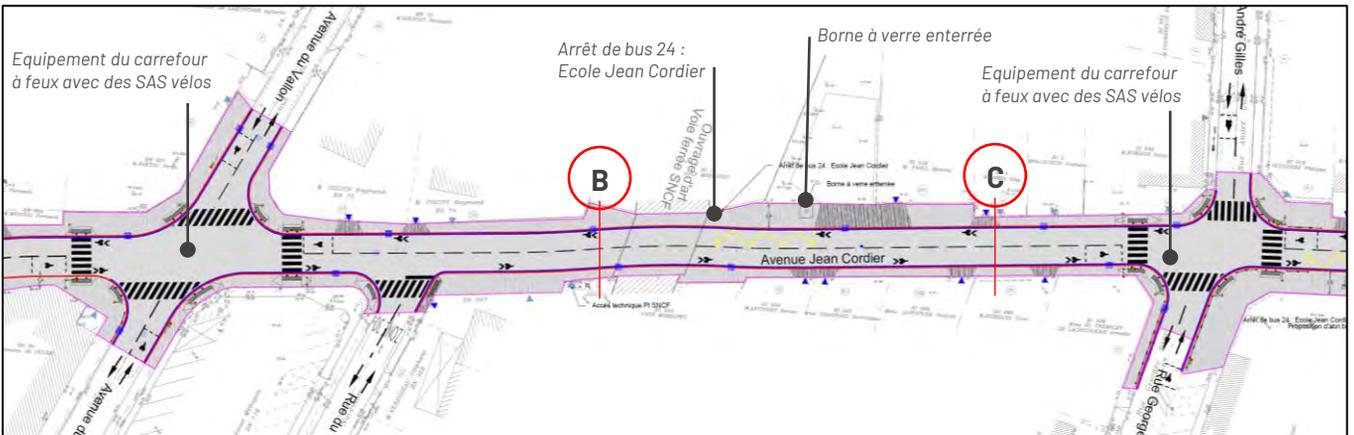
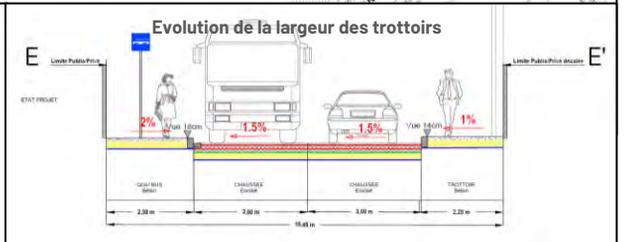
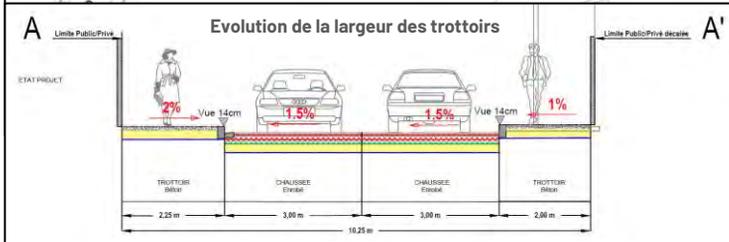
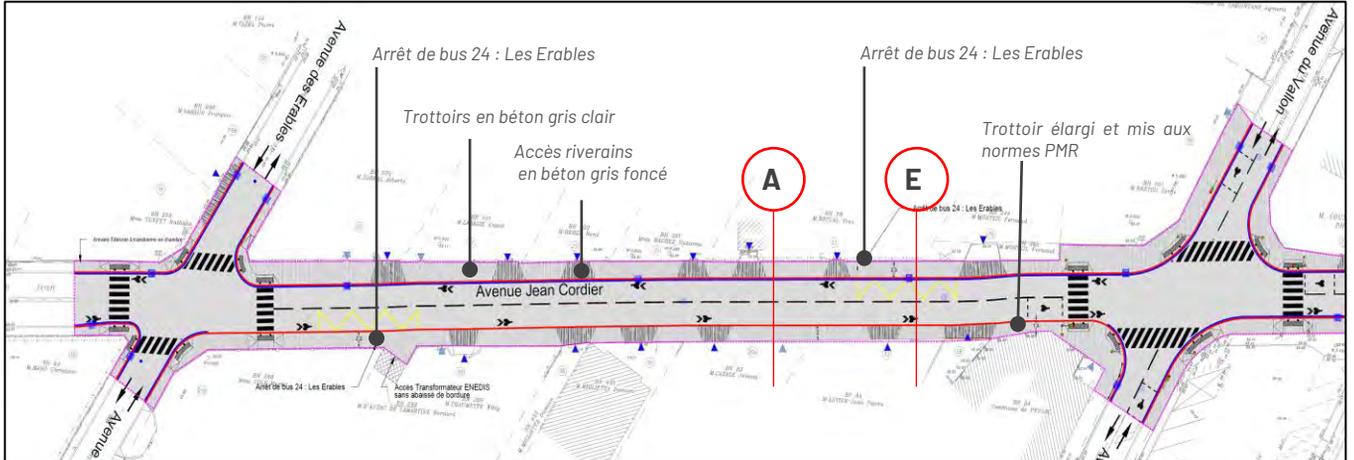
- Mettre en accessibilité les arrêts et les doter d'abris ou d'assises.



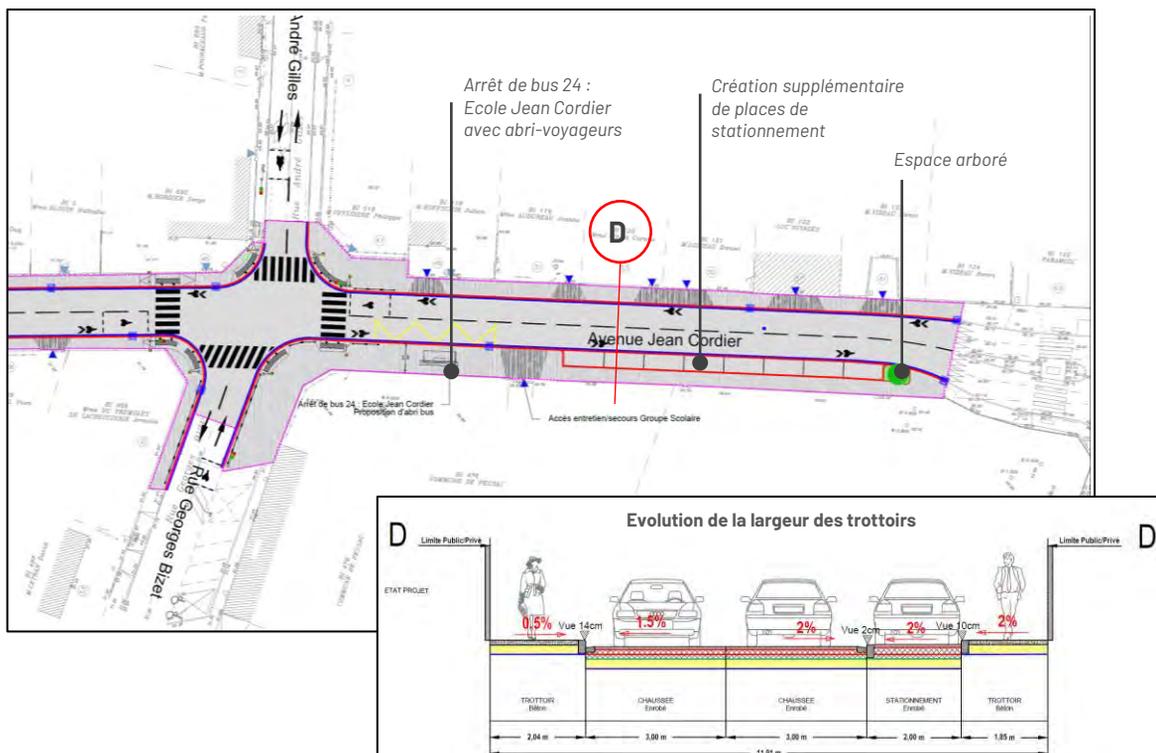
Apaiser les circulations

- Etendre la zone 30 ;
- Intégrer des aménagements de modération des vitesses (plateaux, coussins berlinois) et des outils de pédagogie ;
- Restituer du stationnement, hors chaussée, quand cela est possible.

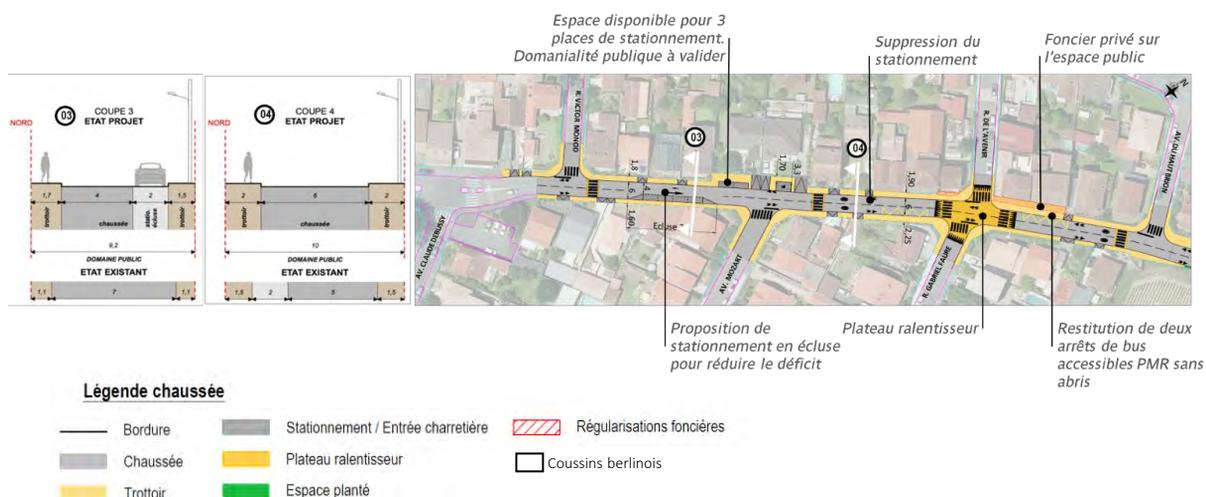
Séquence 02 – De l'avenue des Erables à l'avenue Debussy



Séquence 02 – De l’avenue des Erables à l’avenue Debussy (suite)



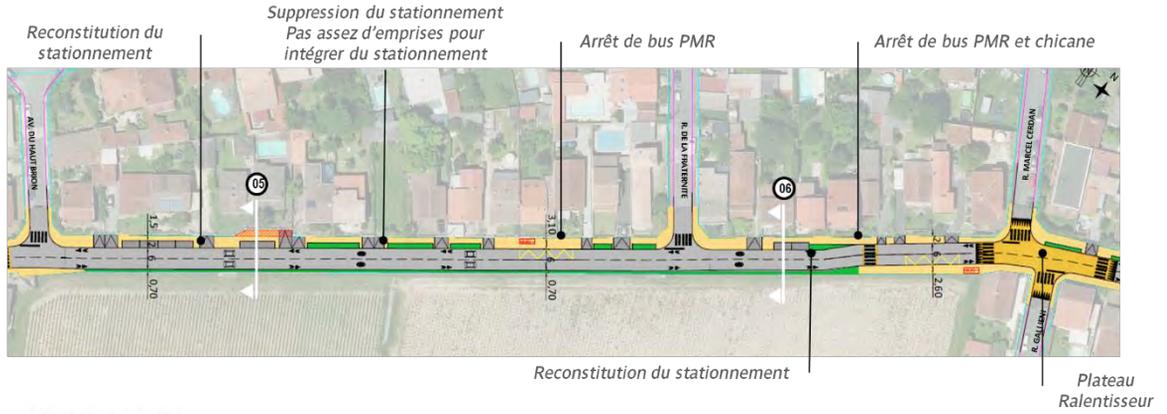
Séquence 03 – De la rue Claude Debussy à l’avenue du Haut Brion



Légende chaussée

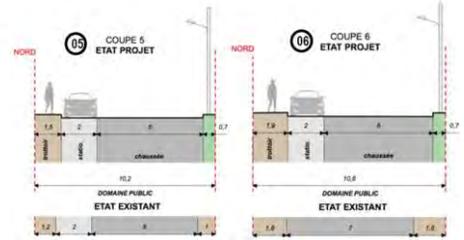
- Bordure
- Stationnement / Entrée charretière
- Régularisations foncières
- Chaussée
- Plateau ralentisseur
- Coussins berlinois
- Trottoir
- Espace planté

Séquence 04 - De l'avenue du Haut Brion à la rue Gallieni

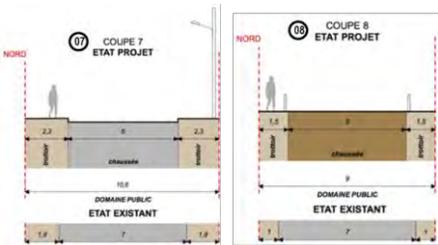
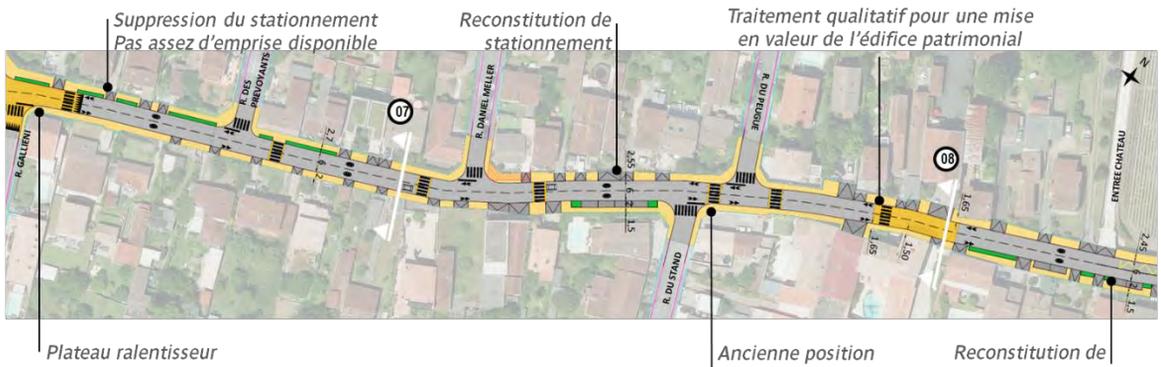


Légende chaussée

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



Séquence 05 - De la rue Gallieni à l'entrée du Château des Carmes Haut Brion



Légende chaussée

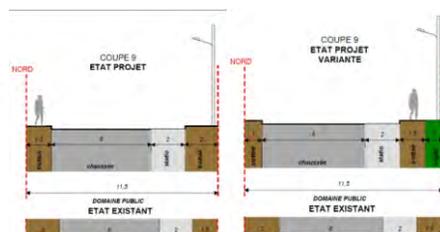
- Bordure
- Stationnement / Entrée charretière
- ▨ Régularisations foncières
- Chaussée
- Plateau ralentisseur
- Coussins berlinois
- Trottoir
- Espace planté

Séquence 06 - De l'entrée du château des Carmes à la rue des Carmes



Légende chaussée

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



UN BILAN DE STATIONNEMENT DEFICITAIRE

Les mises en conformité que prévoient le programme vont fortement impacter le nombre de stationnements sur l'itinéraire car les emprises sont restreintes et non extensibles.

SEQUENCE	OFFRE DE STATIONNEMENT EXISTANTE	OFFRE DE STATIONNEMENT PROJETEE	BILAN
Séquence 1 Av. Nancel Penard / Rue des Erables	6 places (hors cimetière)	0 place (hors cimetière)	- 6 places
Séquence 2 Rue des Erables / Rue Debussy (SETEC)	7 places	8 places	+ 1 place
Séquence 3 Rue Debussy / AV. du Haut-Brion	18 places	6 places	- 11 places
Séquence 4 Av. du Haut-Brion / rue de Gallieni	21 places	8 places	- 13 places
Séquence 5 Rue de Gallieni / Entrée Carmes HB	14 places	6 places	- 8 places
Séquence 6 Carmes HB / Rue des Carmes	13 places	12 places	- 1 place
TOTAL	79 places	40 places	- 39 places

II. Les suites de cette participation

Le travail itératif de participation sur le projet d'aménagement de l'avenue Jean Cordier a fait émerger des attentes en matière de sécurité, de mobilité, de développement durable et de mise en lien des habitants. Il va se poursuivre avec **la poursuite de la concertation et des études.**

Tous les trois ans, des contrats de codéveloppement (Codev) engagent la métropole et la ville sur des intérêts métropolitains. Ils prévoient des enveloppes destinées aux études et des enveloppes destinées aux travaux. Les études et les travaux de la **séquence sous le chemin de fer** sont financés par le Codev contracté pour 2021-2023. C'est pour cela que cette séquence est dite prioritaire. Aussi, **des travaux préalables à une requalification de voirie commenceront à partir de la fin 2023** avec l'enfouissement des réseaux aériens sur cette section.

Pour le reste de l'avenue, des travaux pourront être programmés par phases à compter de 2025.