



Compte- rendu

12/05/2022

Bordeaux Métropole

Réunion publique de restitution de la concertation de l'aménagement de l'Avenue Jean Cordier

Compte rendu détaillé de la réunion publique du 12 mai 2022 qui a clôturé la concertation sur l'Avenue Jean Cordier.

RES PUBLICA

24-26, avenue Vladimir Ilitch Lénine

94110 Arcueil

T : 01 46 11 44 70

M : contact@respublica-conseil.fr

www.respublica-conseil.fr

SAS au capital de 30 000 €uros

RCS Créteil 452 651 136

Code APE 7022Z

TVA intracommunautaire :

FR 77 452 651 136

SOMMAIRE

1	L'organisation de la réunion	3
1.1	Les participant-es	3
1.2	Les introductions	3
1.3	Les étapes de la concertation	4
1.4	Les présentations : évaluation de l'écluse et orientations du programme d'aménagement	4
2	Les échanges	6
2.1	La diminution de l'offre de stationnement	6
2.2	L'insuffisance d'aménagements destinés aux cyclistes	8
2.3	Autres remarques et questions	10
3	Les conclusions	12

1 L'organisation de la réunion

1.1 Les participant·es

37 participant·es ont assisté à la réunion.

Les instances suivantes étaient représentées :

- La Ville de Pessac :
 - **Franck RAYNAL**, Maire de Pessac.
 - **Stéphane MARI**, adjoint aux proximités, mobilités, sécurité et espaces publics.
 - **Sabine JACOB-NEUVILLE**, adjointe au Maire des quartiers Verthamon Haut-Brion, Les Échoppes-Le Vallon, Casino, Bourg, Noès, Sardine et Le Monteil. Déléguée au numérique.
 - **Christian CHAREYRE**, conseiller municipal, délégué à la voirie et aux espaces publics.
- Bordeaux Métropole, maîtrise d'ouvrage du projet : **Cécile CHEYROU**, cheffe de projet au Service Aménagement urbain, Pôle territorial sud.
- ERA, aide à la maîtrise d'œuvre : **Benjamin TRARIEUX**, chef de projet Etudes et travaux.
- SETEC, maitrise d'œuvre : **Fiona LENOIR**, Ingénieure d'études.
- Res publica, agence de concertation : **Camille GABRIEL-BOURDIER**, Consultante.

1.2 Les introductions

Stéphane Mari, adjoint aux proximités, mobilités, sécurité et espaces publics, accueille et remercie les participants pour leur participation et présente élus présents.

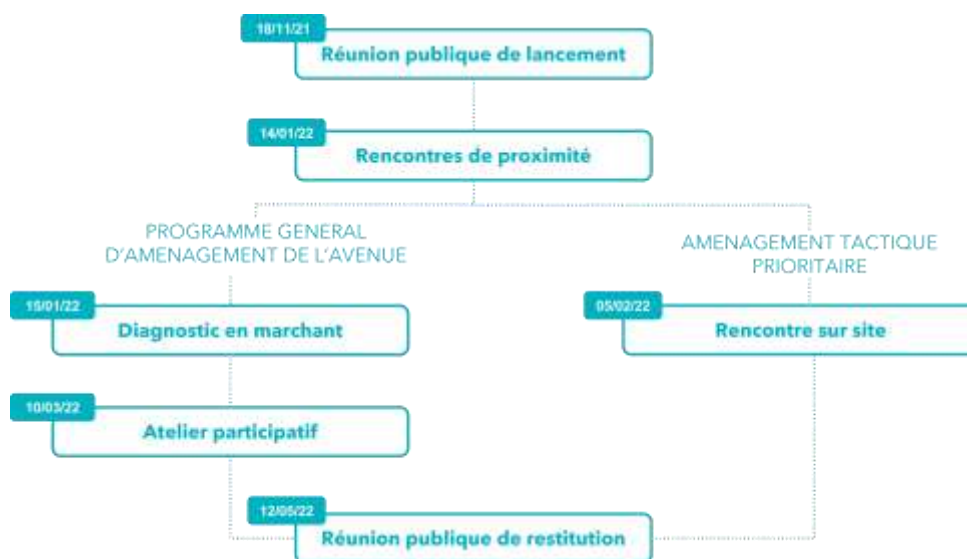
Cécile Cheyrou, cheffe de projet au Service Aménagement urbain de Bordeaux Métropole, présente les intervenants :

- **Fiona Lenoir** de l'agence Setec chargée du réaménagement de la séquence prioritaire située entre la rue des Erables et la rue Debussy ;
- **Benjamin Trarieux** de l'agence Era chargée du programme global du réaménagement de l'avenue.

1.3 Les étapes de la concertation

Camille Gabriel-Bourdier, consultante chez Res publica, revient sur la méthode de concertation mise en œuvre. La réflexion a été menée en deux axes :

- Le premier portant sur l'élaboration de grands principes pour l'ensemble de l'avenue à partir de l'expertise des usagers ;
- Et le second sur l'expérimentation d'une écluse sur la séquence prioritaire : un tronçon particulier en termes de gabarit qui assure la liaison entre le groupe scolaire et la salle Le Royal.



1.4 Les présentations : évaluation de l'écluse et orientations du programme d'aménagement

Pendant trois mois, du 18 janvier au 31 mars 2022, une écluse a été expérimentée sous l'ouvrage d'art SNCF pour réduire la chaussée, apaiser la vitesse et imaginer ce que pourrait être une continuité piétonne. Après avoir présenté une synthèse des contributions recueillies auprès des usagers de l'écluse, Cécile Cheyrou a rappelé les dispositifs quantitatifs de mesure et le résultat de l'évaluation.

EVALUATION DE L'ÉCLUSE - RESULTATS 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.

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.

Un accord de transfert foncier au droit de l'écluse a été trouvé et le choix de ne pas réaliser cette écluse est entériné. Les autres négociations foncières avec les riverains se poursuivent. Benjamin Trarieux et Fiona Lenoir ont ensuite décrit les grandes orientations du programme et présenté les aménagements proposés pour chacune des séquences.

Les supports de présentations sont [disponibles en ligne](#).

2 Les échanges

Après des échanges lors des différentes rencontres de la démarche, certaines questions restent prégnantes pour les participants :

- *Comment faire coexister des usages parfois concurrentiels dans un espace contraint ?*
- *Où garer son(ses) véhicule(s) face à la diminution de l'offre de stationnement ?*
- *Comment sécuriser les cheminements cyclables ?*

Ce temps de questions-réponses a permis à la Ville de rappeler aux participants que rien n'était encore figé pour l'ensemble de l'avenue et que le programme pouvait encore évoluer au gré des études et des discussions.

2.1 La diminution de l'offre de stationnement

- **Un participant interpelle les intervenants en leur expliquant qu'en tant qu'entrepreneur, il doit charger quotidiennement une machine de 200kg dans son camion. Il insiste pour qu'il ait la possibilité de se garer à proximité de son domicile et prévient que, si rien n'est fait, il sera obligé de bloquer la rue.**

L'équipe projet n'avait pas connaissance de ce besoin. La possibilité de restituer du stationnement ou une aire de livraison sera donc étudiée. Des besoins spécifiques pourront être portés à connaissance pour être appréciés au mieux et des solutions pourront ainsi être précisées lors des phases ultérieures.

- **Face à la diminution de l'offre de stationnement, plusieurs participants ont demandé où ils allaient pouvoir garer leur véhicule, les rues adjacentes leur semblant déjà bien saturées.**

Dans une zone urbaine pavillonnaire diffus, le stationnement est recherché sur la propriété privée.

La Loi LOM précise également qu'aucun emplacement de stationnement de véhicule motorisé ou de livraison ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel. Un dégagement visuel supplémentaire peut être également souhaitable pour la sécurité de certaines traversées.

Sur la section à aménager en priorité, des études de stationnement dans le secteur ont été lancées. Les résultats ont montré qu'il existe du stationnement illicite notamment lié aux écoles, mais également des possibilités de stationnement avec des places de parking de proximité disponibles.

- **Une participante se dit désabusée : elle regrette que l'arrêt de bus ait été déplacé devant sa maison et que les places de stationnement situées devant son domicile soient supprimées. Elle rappelle que l'obligation de stationner sur sa propriété n'existait pas lorsqu'elle a acheté sa maison il y a 35 ans. Elle demande où elle va pouvoir garer son véhicule.**

Une rénovation de la voirie doit être l'occasion de vérifier les conditions de sécurité des points d'arrêt existants, implantations comme équipements, et de prendre les dispositions qui s'avèrent nécessaires.

Chaque arrêt doit alors faire l'objet d'une réflexion tant sur son positionnement, sa visibilité, l'aménagement de la zone d'arrêt du véhicule qui ne doit pas se situer devant un accès à une propriété privée, l'aménagement de la zone d'attente des usagers et la traversée des piétons.

Une implantation pertinente des arrêts sur le réseau respecte également des préconisations techniques pour garantir la sécurité des usagers.

Si le travail a été mené sur les arrêts de bus de la séquence prioritaire, entre la rue des Erables et la rue Debussy ; les réflexions vont se poursuivre pour l'implantation des arrêts de bus sur le reste de l'avenue.

- **A quel moment saurons-nous quand le programme sera définitif ?**

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 seront financés par le Codev contracté pour 2021-2023. C'est pour cela que cette séquence est dite prioritaire. Pour le reste de l'avenue, des travaux pourront être programmés par phases à compter de 2025.

2.2 L'insuffisance d'aménagements destinés aux cyclistes

- **Un participant explique qu'un projet qui n'a pas d'aménagement cyclable sur un axe aussi structurant que l'avenue Jean Cordier n'est pas conforme au code de l'environnement. Dans le cadre d'une rénovation d'une voie urbaine, le code de l'environnement prévoit en effet de créer des aménagements cyclables qui ne prennent pas la forme de pictos vélos et d'une zone 30. Le participant prévient que si cette remarque n'est pas prise en compte, il exercera un recours administratif. Il demande à Monsieur Mari et Bordeaux Métropole, de donner les moyens aux bureaux d'études de travailler conformément au code de l'environnement. Il convient qu'il est possible d'emprunter l'avenue Jean Jaurès pour relier Pessac centre à Bordeaux, mais rappelle une fois encore les prescriptions du code de l'environnement : les aménagements requis sur une voirie urbaine doivent être réalisés dans l'emprise de la voirie ou le long de celle-ci et pas à 300 mètres.**
- **Une participante se dit favorable à un passage sens unique afin de libérer de la place pour le stationnement, le bus et les pistes cyclables.**

L'élu indique que la ville a fait le choix de préserver prioritairement le double sens motorisé sur l'avenue, déjà très contrainte en largeur.

La solution d'un sens unique pour les véhicules avec double sens cyclable et circulation des bus implique de limiter d'avantage le stationnement et de mettre en place des déviations d'une partie importante de la circulation véhiculaire. La conversion de la rue en sens unique présente certains risques non négligeables comme l'enclavement d'un secteur d'environ 500 maisons à l'est de l'avenue, sur les rues de Tunis, Galliéni, Testaud, du Haut Brion, etc

La solution présentée propose des mesures d'apaisement de la circulation pour améliorer la sécurité. Il maintient la mixité existante des cycles avec les véhicules. Cet aménagement de « trajectoire vélos » (pictogrammes et chevrons) a été mis en œuvre en 2020 lors de la crise sanitaire dans le cadre des « coronapistes », pour inciter à la pratique du vélo et faciliter la lisibilité de la place du cycliste sur l'aménagement

Une nouvelle offre d'itinéraire REVE en site propre va également être réalisée pour les cyclistes sur l'avenue Jean Jaurès en site propre.

- **Un participant considère qu'il sera toujours compliqué, même pour les cyclistes expérimentés, de pratiquer l'avenue. Il espère que les aménagements proposés permettront effectivement de ralentir les vitesses, mais n'est pas convaincu du résultat du programme proposé.**
- **Un participant considère que les chevrons sont complètement insuffisants pour indiquer aux conducteurs qu'ils doivent partager la voie avec des vélos. Il propose de prendre exemple sur l'avenue Magellan où le marquage au sol définit clairement à l'automobiliste l'itinéraire qu'il doit laisser libre pour les vélos. Il insiste également sur la nécessité de multiplier les moyens de ralentissement afin de faire respecter la zone 30.**

Un plan d'urgence vélo a été mis en œuvre pour faciliter la circulation des cycles pendant le confinement. Des aménagements sur l'avenue Jean Cordier mais également sur l'avenue de Magellan ont été réalisés rapidement sur les chaussées existantes.

Sur Cordier, au regard de l'étroitesse de la chaussée, des trajectoires vélos (chevrons et pictogramme vélo) ont été mises en œuvre.

Sur l'avenue de Magellan où la chaussée est plus large, dans un contexte moins urbain, il a été réalisé une Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB). La CVCB est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive. La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes.

Cette réorientation va être étudiée pour favoriser les déplacements cyclables puisque la CVCB a pour principal objectif d'améliorer les conditions de circulation des cyclistes dans des situations contraintes où les aménagements cyclables classiques se révèlent impossibles à réaliser. Elle sera à coupler avec des aménagements qui permettront d'abaisser le trafic.

2.3 Autres remarques et questions

- **Un participant rappelle qu'au droit même de la Salle Le Royal, les trottoirs ne sont pas accessibles au PMR et ne sont pas sécurisés. Il demande comment ce problème sera traité.**

L'aménagement projeté du trottoir adossé à la salle de spectacle propose 1,40 m de largeur. Il sera accessible pour les personnes à mobilité réduite. Setec va étudier la possibilité de sécuriser davantage ce trottoir par du mobilier type barrières en vérifiant notamment les épures de giration des mouvements tournants des véhicules, dans l'intersection.

- **Un participant demande quelles ont été les motivations qui ont amené la Ville et Bordeaux Métropole à transformer l'avenue Jean Cordier.**

Depuis 30 ans, les parents d'élèves, grands-parents et riverains réclament des trottoirs convenables pour se rendre à l'école ou chez leurs commerçants en toute sécurité. Plusieurs pétitions ont été menées. Il s'agit aussi d'une obligation réglementaire de mettre les trottoirs aux normes.

- **Une participante témoigne de nombreux passages de convois prioritaires avec escorte sur l'avenue. Elle redoute que les futurs aménagements ralentisseurs soient vecteurs d'accidents, ces convois roulant à des vitesses excessives.**
- **Un participant considère qu'il aurait été préférable de cerner les problèmes les uns après les autres en traitant les séquences successivement et ne pas tout faire en même temps.**

Il y a aujourd'hui des financements de la Métropole pour revoir l'état de la voirie, la mise aux normes des trottoirs et des réseaux.

L'avenue étant un itinéraire, son programme d'aménagement est pensé dans sa globalité. En revanche, les phases suivantes de projet sont phasées. La priorité partagée est la séquence sous le pont SNCF.

- **Un participant fait état du problème de visibilité qu'il rencontre à l'intersection de sa rue, rue du Peugeot. Il propose qu'un miroir soit installé de manière à voir les automobilistes arriver.**

L'élargissement des trottoirs et l'apaisement des vitesses offriront une meilleure visibilité aux intersections.

3 Les conclusions

Franck RAYNAL, maire de Pessac, remercie les participants. Il rappelle que le travail qui a été présenté est itératif. Une séquence a été identifiée comme prioritaire. Le traitement de l'avenue reste discutable. Une telle réunion sert justement à entendre les remarques des parties prenantes pour faire évoluer le projet. Il souligne combien l'expertise d'usage des participants est irremplaçable et revient sur les nombreuses contraintes qui se posent : un difficile exercice de conciliation.

Au regard des investissements considérables qui vont être menés, monsieur le Maire explique qu'il est nécessaire d'agir à coup certain. Il rappelle que la satisfaction des participants ne sera pas unanime sur tous les aspects, mais espère que la démarche de participation permettra de faire comprendre les choix de conciliation qui seront réalisés.

Il rappelle l'engagement de la Ville : garantir la sécurité de l'ensemble des usagers en tentant d'améliorer le quotidien des habitants ou sinon, de minorer les inconvénients qui pèsent sur eux. Il conclut en remerciant les participants pour leur présence.