



## Compte rendu

18/11/2021

# Bordeaux Métropole

---

## Réunion publique de lancement de la concertation de l'aménagement de l'Avenue Jean Cordier

---

Compte rendu détaillé de la réunion publique du 18 novembre 2021 qui inaugurerait le début de la concertation de l'aménagement de 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](mailto:contact@respublica-conseil.fr)

[www.respublica-conseil.fr](http://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

<b>1</b>	<b>L'organisation de la réunion .....</b>	<b>3</b>
1.1	Les participant-es .....	3
1.2	Les introductions .....	4
1.3	Les étapes de concertation .....	4
<b>2</b>	<b>Les échanges .....</b>	<b>6</b>
2.1	Le calendrier de la démarche .....	6
2.2	Les excès de vitesse et incivilités sur l'Avenue Jean Cordier .....	7
2.3	La sécurisation des cyclistes et des piétons.....	8
2.4	Le périmètre de la concertation .....	9
2.5	L'expérimentation de l'écluse .....	10
2.6	Les conclusions.....	13

# 1 L'organisation de la réunion

L'avenue Jean Cordier à Pessac fait l'objet d'une fiche action au contrat de co-développement CODEV5, ciblant deux actions sur le périmètre :

- La **définition d'un programme d'aménagement ou plan d'actions sur un périmètre élargi à toute la voie** pour faciliter les circulations douces (piétons et cycles) : Une assistance à maîtrise d'ouvrage a été mandaté pour accompagner Bordeaux Métropole, dans la réalisation du diagnostic sur l'avenue Jean Cordier, de l'avenue Nancel Pénard (proche centre-ville Pessac) à la rue Bethmann (Bordeaux).
- **L'aménagement d'une continuité piétonne sur la section de l'avenue Jean Cordier allant de la salle de spectacle « Le Royal » jusqu'au groupe scolaire « Jean Cordier »** : C'est une section très contrainte, notamment au niveau de l'ouvrage d'art SNCF. Ce passage inférieur limite par son gabarit, les possibilités de réaménagement de la voirie et de partage des modes circulatoires. Un projet de requalification dit solution de base nécessite des acquisitions foncières impactantes sur les propriétaires riverains. Une variante d'aménagement qui consiste à rétrécir ponctuellement la chaussée (écluse) avec un sens prioritaire de circulation permet de limiter cet impact foncier, d'offrir plus d'espace aux modes actifs (piétons, cycles...) et de maintenir le double sens motorisé des véhicules sur l'avenue. Cet aménagement tactique est expérimenté par une signalisation temporaire sur 3 mois afin d'en mesurer le bon fonctionnement et apprécier ces conséquences.

La réunion de lancement de la concertation sur le réaménagement de l'avenue Jean Cordier s'est déroulée le **jeudi 18/11/2021**, de 19h à 21h, dans la salle **Le Royal à Pessac**.

## 1.1 Les participant-es

82 participant-es ont assisté à la réunion.

Les instances suivantes étaient représentées :

- Bordeaux Métropole, maîtrise d'ouvrage du projet : **Cécile Cheyrou**, cheffe de projet au Service Aménagement urbain, Pôle territorial sud
- ERA, représentant du groupement AMO en charge du diagnostic : **Benjamin Trarieux**, chef de projet Etudes et travaux
- SETEC, maîtrise d'œuvre : **Fiona Lenoir**, Ingénieure d'études
- La Ville de Pessac :
  - **Stéphane Mari**, adjoint au Maire, délégué aux proximités, mobilités, sécurité et espaces publics
  - **Jérémy Landreau**, adjoint au Maire, délégué à la transition écologique, la biodiversité, l'hygiène et la propreté

- **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
- **Catherine Dauny**, adjointe au maire, déléguée à la vie associative et à la concertation citoyenne

## 1.2 Les introductions

**Jérémie Landreau, adjoint au Maire de Pessac, délégué à la transition écologique, la biodiversité, l'hygiène et la propreté**

L'Avenue Jean Cordier est une route structurante, elle est importante pour les riverain-es, les piétons et les cyclistes qui la parcourent tous les jours, ainsi que pour les flux liés aux entrées et sorties scolaires. Le quotidien des Pessacais-es permet de connaître les enjeux de circulation autour de l'avenue. Le plan vélo 2020-2026 de la Ville de Pessac s'est aussi construit en concertation, de la même façon que va l'être le réaménagement de l'avenue Jean Cordier. Aujourd'hui, l'ambition d'apaiser la circulation en respectant les usages existants s'accompagne de la volonté d'impliquer les riverain-es et la population plus en général en concertation, pour faire valoir l'expertise d'usage des habitant-es de Pessac.

Des introductions ont permis d'approfondir le diagnostic réalisé sur l'avenue Jean Cordier par le groupement **Emulsion – ERA** et l'écluse permettant la continuité piétonne sous l'ouvrage SNCF par **Setec**. Les supports de présentations sont disponibles en ligne à l'adresse suivante : <https://participation.bordeaux-metropole.fr/content/amenagement-de-lavenue-jean-cordier-pessac>

## 1.3 Les étapes de la concertation

La concertation a débuté avec la réunion de lancement du 18 novembre 2021 qui inaugure la démarche.

Cette démarche concerne deux projets :

- **La définition co-construite d'un plan d'actions sur un périmètre élargi à toute la voie** : la concertation se déroulera en 3 temps :
  - Les **rencontres de proximité du 14 janvier** : mobiliser et associer toutes les parties prenantes ;
  - Le **diagnostic en marchant du 15 janvier** de 10h à 12h : enrichir le diagnostic urbain **au départ de la salle Le Royal** ;

- **L'atelier participatif du 10 mars** de 19h à 21h : contribuer à la définition des premières orientations du plan d'actions.



- **L'aménagement d'une continuité piétonne sur la section de l'avenue Jean Cordier** (allant de la salle de spectacle « Le Royal » jusqu'au groupe scolaire « Jean Cordier ») qui fera l'objet d'un dispositif d'observation : **une rencontre sur site** qui aura lieu le **5 février** de 10h à 12h.

Les objectifs sont les suivants :

- découverte de l'expérimentation et de l'écluse
- échanges sur les autres solutions d'aménagement
- échanges sur les orientations
- échanges entre la maîtrise d'ouvrage et les riverains de l'expérimentation
- réponse aux questions du panel sur l'expérimentation

Un panel sera composé, pour garantir la représentation de la diversité des habitants de l'Avenue Jean Cordier. Si vous êtes un usager de cette Avenue et que vous êtes intéressé par la démarche ou avez des questions, contactez-nous via l'adresse suivante : [camille.gabriel-bourdier@respublica-conseil.fr](mailto:camille.gabriel-bourdier@respublica-conseil.fr)

## 2 Les échanges

Pendant le temps d'échanges, les participants sont invités à poser leurs questions aux élus présents de la Ville de Pessac, à Bordeaux Métropole et aux bureaux d'études.

Les questions posées ont mis en exergue les sujets suivants :

- Le calendrier de la démarche ;
- Les excès de vitesse et les incivilités sur l'Avenue Jean Cordier ;
- L'opportunité du périmètre du plan d'actions ;
- L'expérimentation de l'écluse.

Tous les thèmes abordés ont été envisagés sous le spectre de l'apaisement de l'Avenue Jean Cordier. La priorité des riverains est la pacification de la circulation et des différents déplacements sur l'Avenue Jean Cordier.

### 2.1 Le calendrier de la démarche

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

#### **Quel est le calendrier prévisionnel de concertation et de travaux ?**

La concertation va se dérouler jusqu'en mai 2022 pour permettre l'aboutissement et la présentation d'un programme partagée. Les travaux se feront d'ici 2026. L'objet de la concertation est de construire l'avenue Jean Cordier d'ici 10 ans, à travers des pistes qui permettront plus tard de définir un calendrier de travaux.

#### **Quelles solutions alternatives à court terme pour sécuriser l'Avenue pour les piétons, sans attendre les aménagements demandant des études, avec des solutions provisoires ?**

Le plan d'actions qui va être réalisé à l'issue de la concertation comportera deux volets : le court terme et le long terme.

#### **Des acquisitions sont-elles prévues dans le projet ?**

Le budget d'étude existe déjà, mais l'enveloppe des travaux et des acquisitions n'est pas déterminée. Elle dépendra de la concertation puis des études réalisées. Un réaménagement global e la voie est envisagé, mais rien n'est déterminé aujourd'hui. Le contrat avec la Métropole vise à atteindre des objectifs, il n'y a pas de précisions comme les acquisitions. Les élus vont demander à Bordeaux Métropole des

financements pour réaliser ce qui a été déterminé à l'issue de la concertation, à partir de 2023 dans le cadre du prochain contrat de co-développement.

## 2.2 Les excès de vitesse et incivilités sur l'Avenue Jean Cordier

*Plus de la moitié des questions ou remarques des participants traitaient des incivilités des automobilistes sur l'Avenue Jean Cordier. Les habitants ont remonté des excès de vitesse mettant en danger les piétons et cyclistes. La lutte contre ces litiges semble être un des sujets prioritaires de la concertation.*

### Comment la vitesse a été contrôlé dans le diagnostic présenté ?

Le comptage s'organise avec un prestataire avec des caméras, des radars et des personnes sur place (souvent étudiants) en charge du comptage des voitures, de personnes, de vélo, et d'engin de déplacement individuel (skate, trottinette...). Des résultats fiables se dégagent de ce type d'études. Elles montrent que l'abaissement de la vitesse à 30 km/h a réduit la vitesse dans l'ensemble. Les vitesses moyennes constatées sont en dessous de la réglementation en vigueur. Les infractions se situent principalement entre 40 et 50 km/h.

### Les panneaux de limitation de vitesse à 30 km/h ne sont pas respectés, comment améliorer la situation ?

Ce constat est partagé par les services de Bordeaux Métropole et les élus. Des solutions doivent être trouvées pour faire respecter la vitesse. L'accompagnement d'expert du sujet sera nécessaire.

### Pourquoi il n'y a jamais eu d'installation de ralentisseurs sur l'avenue Jean Cordier ?

Les bruits et les vibrations de ralentisseurs peuvent parfois empirer la situation pour les riverains, il faut mesurer ce risque.

Le fonctionnement de l'écluse permettra de ralentir la circulation. Des modifications de l'aménagement dans les différentes séquences de l'avenue sur toute la longueur pourront être envisagées.

**Au niveau de la séquence 4 des vignes (De l'avenue du Haut Brion à la rue Galliéni), les automobilistes ne respectent pas les limites de vitesse. Les voitures stationnées**

**sont impactées fréquemment par celles qui passent. Des aménagements temporaires sont-ils envisageables pour réduire la vitesse ?**

Des aménagements adaptés devront être mis en place, ils devront être envisagés pendant la concertation sur le plan d'actions de l'ensemble de l'Avenue Jean Cordier. C'est un élément que le diagnostic a mis en avant, il faudra répondre à ce besoin et adapter les aménagements au « paysage » du quartier résidentiel afin que l'on comprenne que l'on est en ville et que la vitesse doit être apaisée. Des aménagements de réduction de vitesse pourraient être envisagés (exemple : écluse ou ralentisseurs, ou des traversées piétonnes surélevées pour sécuriser la traversée des piétons).

**Les feux de circulation peuvent-ils être remplacés par un ou des rond-point pour limiter la vitesse ?**

Sur l'Avenue Jean Cordier, les deux carrefours à feux offrent des capacités suffisantes. Les emprises foncières du domaine public sont insuffisantes pour réaliser des giratoires, ce serait envisageable avec des acquisitions et un impact sur le bâti.

## 2.3 La sécurisation des cyclistes et des piétons

*Dans la logique d'apaisement de l'Avenue Jean Cordier, les solutions pour améliorer les déplacements des piétons et des cyclistes sont aussi une priorité de la concertation. A ce stade les participants proposent :*

- *la mise en sens unique de voies de circulation ;*
- *la suppression de places de stationnement pour améliorer la visibilité ;*
- *l'augmentation du nombre de passage piéton.*

**La traversée piétonne est parfois très difficile. Sera-t-il envisagé de diminuer l'espacement entre les passages piétons de l'Avenue ?**

Les études montrent qu'à certains horaires, des traversées sont plus prioritaires que d'autres (entrée/sortie d'école, heures de pointes...). On identifie qu'il y a des problématiques de cheminement et de sécurisation des traversées, elles devront être traitées dans le projet d'ensemble de l'avenue Jean Cordier. Il y a un manque de visibilité à plusieurs intersections, accentué parfois par du mobilier urbain encombrant. La concertation permettra de questionner leurs usages.

**Il avait été envisagé de passer en sens unique la rue Claude de Bussy et la rue George Bizet, où en est cette proposition ?**



Il n'a jamais été acté au niveau de la municipalité que les rues autour de l'école allaient passer à sens unique. Les parents en avait fait la demande et il avait été décidé d'y penser après la réalisation de l'école, ce n'était pas possible pendant les travaux. Aujourd'hui, maintenant que ces travaux sont terminés, la décision prise est de réfléchir à l'école en complémentarité du programme de l'Avenue Jean Cordier qui porte déjà sur un périmètre de 2 km (*séquence 1 à 6*)

Il faut réfléchir plus globalement autour de la « marchabilité » de l'Avenue Jean Cordier en lien avec les entrées et sorties scolaires, les riverain-es et les parents.

Aujourd'hui le devenir de l'Avenue est entre les mains des riverains et des usagers grâce à la concertation.

**Du feu au niveau de l'école Jean Cordier jusqu'au premier feu en entrant à Bordeaux (Séquence 1 et 2) la traversée piétonne est dangereuse. Quelles solutions peuvent être envisagées pour protéger une traversée piétonne, des exemples ?**

Après le diagnostic, l'étude visera à ralentir la vitesse avec par exemple des écluses, des plateaux, des traversées surélevées. Ça sera l'objet du programme d'aménagement, qui inclus dès janvier, l'aménagement tactique de l'écluse pour une période de 3 mois.

**Serait-il possible de supprimer des places de stationnements pour faciliter la traversée des piétons ?**

La réglementation oblige à supprimer les stationnements à moins de 5 mètres des traversées piétonnes, et des arrêts de bus. Il est souhaitable d'accompagner les arrêts de bus de traversée piétonnes sécurisées.

**L'Avenue Jean Cordier n'est pas adaptée pour les cyclistes, parfois la rue Jean Jaurès (mieux configuré pour les vélos) n'est pas suffisante. Comment y remédier ?**

Les pistes cyclables de proximité doivent être envisagées dans la concertation. La voiture n'est plus considérée comme unique usagère des axes routiers. Sur cet axe en particulier, où le passage automobile ne peut être supprimé, il faut trouver, des aménagements pour partager l'espace entre tous les usages.

## 2.4 Le périmètre de la concertation

*Certains participants à la réunion publique estiment que l'apaisement de l'Avenue Jean Cordier doit être pensé dans une logique de quartier en prenant en compte les flux des axes adjacents. Ils ont cité principalement la rue Jean Jaurès et la rue Nancel Pénard.*

**Pourquoi ce projet se limite-t-il à l'Avenue Jean Cordier ? En ayant un regard plus large sur la zone et en incluant les rues Jean Jaurès et Nancel Penard une décharge du trafic de l'Avenue Jean Cordier peut être envisagée.**

A l'échelle de la ville de Pessac, on peut voir que l'avenue Jean Cordier et l'avenue Jean Jaurès ont la même fonction de liaison d'est en ouest au travers de Pessac. Comme l'avenue Jean Jaurès est nettement plus chargée en trafic, il est probable qu'une part du trafic en transit se reporte sur l'avenue Jean Cordier aux heures de pointe.

Dans les actions pour apaiser l'avenue Jean Cordier, on pourrait agir sur les flux de transit est vers ouest en coupant cette connexion en plusieurs points, ce qui devrait baisser le niveau de trafic sur l'ensemble de l'avenue Jean Cordier.

La configuration de la section entre l'avenue Nancel Penard et l'avenue du Vallon fait que l'on pourrait facilement couper la connexion par quelques sens uniques (hors transport en commun et service). Les véhicules en transit seraient naturellement guidés vers l'avenue Jean Jaurès ou Nancel Penard.

En revanche, c'est plus difficile pour les sections à l'est de la voie ferrée où il n'y a pas de voies de rabattement vers Jean Jaurès adaptées à un flux de véhicules conséquent.

**Cette concertation traite d'un périmètre précis sur l'Avenue Jean Cordier, pourtant il est nécessaire de traiter les déplacements vers Bordeaux, cela sera-t-il possible dans le cadre de cette concertation ?**

L'avenue Jean Cordier est de responsabilité métropolitaine, la réflexion se fait à partir de la grande échelle jusqu'à une échelle plus réduite. L'étude ne concernera que cette Avenue. Pour autant, les collectivités envisagent ce projet de façon macro : il y a d'autres projets en cours comme le Plan Vélo de Pessac qui sont pensés en complémentarité.

**Comment sécuriser les cyclistes en direction de Bordeaux ?**

Le réseau vélo express (ReVE) via le Plan Vélo de la ville de Pessac s'est penché sur la question, extra-rocade et intra-rocade, avec une approche métropolitaine. Il y aura des réponses dans cette démarche qui est extérieure à l'aménagement de l'Avenue Jean Cordier.

## 2.5 L'expérimentation de l'écluse

*Les différentes questions posées montrent que les riverains présents à la réunion publique sont plutôt favorables à l'expérimentation d'une écluse sous l'ouvrage SNCF. En revanche les points suivants les ont interrogés :*

- *l'intensification des embouteillages ;*
- *le sens de priorité choisi pour l'écluse ;*
- *le marquage au sol important sur cette séquence (séquence 2) ;*
- *la place des vélos et la signalisation les indiquant.*

**Aujourd'hui il y a déjà des embouteillages au niveau des deux feux de circulation entre l'ouvrage d'art SNCF et l'école, l'écluse ne va-t-elle pas empirer la situation ?**

Les simulations dynamiques faites sur la base du comptage réalisées par CPEV, dégagent les conclusions suivantes :

- aux **heures de pointe du matin**, des remontées de files se forment sur les pointes de trafic (le matin notamment). Le stockage entre le carrefour Bizet/Cordier et l'écluse est limité (une dizaine de véhicules), et son remplissage plus régulier avec un trafic plus fort pourrait contraindre de façon plus systématique le sens vers Pessac.

Pour pallier cela, les feux de circulation seront gérés par des boucles de comptages. En effet, des boucles de comptages seront mises en place sur chaque voie en amont des carrefours à feux afin de détecter les remontées de file et ce qui permettra de modifier les cycles de feux pour fluidifier la section congestionnée.

- aux **heures de pointe du soir**, les conditions circulatoires sont meilleures que le matin, compte tenu d'un trafic légèrement moins important. L'attente des véhicules à l'entrée de l'écluse dans le sens vers Pessac est limitée.

D'autres propositions que l'écluse ont été étudiées (gestion de l'écluse par un feu tricolore), Les études de simulations dynamiques montrent que cette proposition est la solution ayant le moins d'impacts sur la circulation. La simulation dynamique montre un allongement du temps de parcours de **20 secondes le matin** et de **5 secondes le soir**. Ces allongements de temps de parcours sont jugés correct.

Ces simulations dynamiques ne prennent pas en compte les incivilités, il faudra les mesurer : c'est pour cela que l'expérimentation est importante.

L'expérimentation nécessite 3 semaines de calage/ d'adaptation. Il s'agit du temps nécessaire pour que les usagers s'habituent au nouveau fonctionnement et que des ajustements des cycles de feux soient effectués. Puis, il y aura 2 mois afin de pouvoir tester l'expérimentation, notamment hors période scolaire et pendant une durée suffisamment représentative. Si des dysfonctionnements majeurs sont constatés, l'expérimentation pourra être supprimée du jour au lendemain.

**La simulation dynamique de l'écluse montre que le sens de priorité est de Pessac vers Bordeaux : il y a beaucoup d'incivilités et d'embouteillages le matin autour de l'école Jean Cordier. Cela a-t-il été pris en compte dans le choix du sens ?**

La simulation dynamique ne comprend pas la mise en place de boucles de comptage.

Cependant des boucles de comptages seront bien mises en place pour l'expérimentation afin de détecter la présence des remontées de files aux carrefours encadrants. Cette détection de remontées de files permettra de modifier le cycle des feux afin de fluidifier le trafic dans le sens présentant des congestions. D'après les experts, la mise en place de ces boucles de comptages permettra de pallier les congestions que présentes dans la simulation dynamique présentée. L'expérimentation permettra justement de vérifier le bon fonctionnement de l'écluse.

**Dans la simulation il n'y a pas de trafic important de voitures au niveau de l'école, alors qu'il y en a énormément chaque matin en semaine, comment est-ce possible ? (Parent d'élèves)**

Aujourd'hui, il y a en effet une activité plus marquée au moment de l'entrée des classes entre 8h10 et 8h45 avec 15 minutes critiques mesurées. Le but de l'expérimentation est de diagnostiquer ce dysfonctionnement, s'il est confirmé, ce qui permettra de mieux le prendre en compte en compte dans l'aménagement définitif.

Des panneaux d'information en amont sont prévus pour alerter sur l'expérimentation : son fonctionnement et sa durée.

**L'arrêt de bus sera-t-il déplacé pendant l'expérimentation ?**

Oui, il sera déplacé dès la phase expérimentale, il sera positionné entre 2 dépressions charretières. L'emplacement a été choisi en lien avec TBM (*Transport. Bordeaux Métropole*), pour qu'il soit toujours accessible pour les usagers. Ce positionnement est éphémère pendant l'expérimentation, il pourrait ensuite retrouver sa place initiale.

**Point de vigilance concernant le passage des véhicules lourds au niveau de l'écluse : la réinsertion des vélos engendre des problèmes de sécurité.**

Pour optimiser l'écluse, un travail avec les services experts dont le service de signalisation est en cours. Bordeaux Métropole a conscience que le projet tel qu'il a été présenté lors de la réunion publique nécessite un meilleur accompagnement des cyclistes et un marquage plus adapté. L'expérimentation permettra d'évaluer et d'améliorer, si besoin, l'aménagement. L'écluse est assez large afin de permettre le passage des véhicules de sécurité, de secours et d'assistance.

**Un marquage au sol de 50 cm a été réalisé entre la rue Nancel Pénard et l'ouvrage SNCF (Séquence 1 et 2) au milieu de la route, il pousse les voitures vers le trottoir et donc vers les piétons. Pourrait-il être supprimé ?**

La bande médiane entre la rue Nancel Pénard et l'ouvrage SNCF a pour objectif d'effet paroi pour réduire la vitesse. Cela fonctionne bien quand il y a aussi un élément

vertical, ce qui n'est effectivement pas le cas. L'espace utilisé par ces bandes pourraient être utilisés différemment.

## 2.6 Les conclusions

**Jérémie Landreau, adjoint au Maire, délégué à la transition écologique, la biodiversité, l'hygiène et la propreté** résume que la priorité identifiée par les habitants est d'apaiser la circulation en sécurisant les déplacements. Comme le montre les radars automatiques il y a des incivilités. Les vitesses pratiquées sont en baisse mais cela ne veut pas dire qu'il n'y a plus d'excès de vitesse à des allures indécentes, les riverains le vivent au quotidien.

L'expérimentation se concentre sur un lieu avec des discontinuités importantes avec des parents et des enfants qui parcourent ce trajet et passe par cette zone-là pour emmener leurs enfants à pied chaque jour, il est important de se laisser une chance pour que ce dispositif soit testé pour sécuriser les déplacements.

**Stéphane Mari, adjoint aux proximités, mobilités, sécurité et espaces publics** rappelle les sujets prioritaires à l'issue de la réunion :

- Apaisement vitesse pour une meilleure prise en compte des modes doux
- Sécurité et confort piétons
- Amélioration des stationnement existants

Il mentionne les prochaines étapes de la concertation qui permettront d'aborder dans les détails les sujets pointés lors de la réunion publique de lancement et remercie les participants.