

Compte rendu

22/11/2023

Bordeaux Métropole

Réunions sectorielles dans le cadre de la concertation sur l'aménagement de l'Avenue Jean Cordier

Compte rendu des réunions sectorielles des 13, 15 et 16 novembre 2023 organisées dans le cadre de la concertation sur 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

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	Le contexte.....	3
1.2	Les intervenants	4
1.3	Les participants	4
1.4	Le déroulé des réunions sectorielles.....	5
2	Les échanges	6
2.1	Le projet de réaménagement de l'avenue Jean Cordier.....	6
2.1.1	Les travaux d'enfouissement des réseaux	6
2.1.2	Les sens uniques	6
2.1.3	Les trottoirs.....	7
2.1.4	Le stationnement	8
2.1.5	La limitation de la vitesse.....	9
2.1.6	Les heures de pointe	10
2.1.7	La circulation des vélos	10
2.1.8	Les transports en commun.....	11
2.1.9	Les véhicules prioritaires.....	12
2.2	Le plan de circulation à Pessac et le report de trafic.....	12
2.2.1	Les impacts du projet sur le quartier des Musiciens.....	13
2.2.2	Les impacts du projet sur le secteur Vallon	14
2.2.3	Les impacts du projet sur le secteur Verthamon – Haut Brion	15
3	La suite de la démarche	16
3.1	Conclusion de Jérémie Landreau lors de la réunion du 16 novembre	17
3.2	Réunion publique du 25 janvier	17

1 L'organisation de la réunion

1.1 Le contexte

L'**aménagement de l'avenue Jean Cordier**, de la rue du Docteur Nancel Pénard à Pessac à la rue Bethman à Bordeaux, a été retenue au titre des contrats de codéveloppement négociés entre la Ville et Bordeaux Métropole dans l'objectif d'améliorer les mobilités douces (marchabilité et déplacements cyclables) sur son linéaire de 2km environ.

C'est dans ce cadre qu'une **première phase de concertation** sur le projet a eu lieu, du 18 novembre 2021 au 12 mai 2022. Cette première phase a réuni près de 200 participants lors de 6 rencontres de natures différentes.

Pendant les 18 mois qui ont suivi, le **projet d'aménagement a évolué**, en lien avec les **résultats de la première phase** de concertation d'une part et avec la mise en compatibilité du projet avec la **loi LOM** (Loi d'Orientation sur les Mobilités) d'autre part. Cette évolution induit une nouvelle phase de concertation pour :

- **Poursuivre les réflexions engagées de conception du projet** d'aménagement de l'avenue Jean Cordier
- **Mettre en œuvre la phase d'expérimentation** des sens uniques qui aura lieu de mai 2024 à janvier 2025
- **Etudier et lancer une première phase d'enfouissement des réseaux aériens**

Avant une réunion publique qui aura lieu le 25 janvier 2024, Bordeaux Métropole et la Ville de Pessac ont décidé d'organiser trois réunions sectorielles préparatoires pour :

- **Présenter le projet** et l'organisation de la phase d'expérimentation
- **Indiquer, pour chaque secteur, les conséquences** potentielles de l'expérimentation puis du projet sur la circulation dans les rues alentour, avec pour la plupart des secteurs plusieurs scénarios de modification du plan de circulation dont l'un sera testé lors de l'expérimentation
- **Recueillir les questions et avis** des habitants sur le projet et les différents scénarios de modification du plan de circulation qui pourraient être testés à l'occasion de l'expérimentation.

Les trois réunions sectorielles se sont déroulées :

- Le **lundi 13 novembre** pour le **secteur « Musiciens »**
- Le **mercredi 15 novembre** pour le **secteur « Vallon »**
- Le **jeudi 16 novembre** pour le **secteur « Verthamon – Haut Brion »**

Elles ont toutes eu lieu **de 18h à 20h** dans la **salle du conseil municipal** de Pessac.

1.2 Les intervenants

Sont intervenus lors des 3 réunions, par ordre d'intervention :

- **Stéphane Mari**, Adjoint au Maire de **Pessac** délégué aux proximités, aux mobilités, à la sécurité et aux espaces publics
- **Cécile Cheyrou**, cheffe de projet au Service Aménagement urbain, Pôle territorial sud de **Bordeaux Métropole**, maître d'ouvrage
- **Benjamin Trarieux**, chef de projet Etudes et travaux au cabinet **ERA**, représentant le groupement d'assistance à maîtrise d'ouvrage
- **Jérémy Landreau**, Adjoint au Maire de **Pessac**, délégué à la transition écologique, à la biodiversité, à l'hygiène et à la propreté (le 16 novembre uniquement)

Les réunions des 13 et 16 novembre étaient animées par Robin Bénévent, du cabinet Res publica.

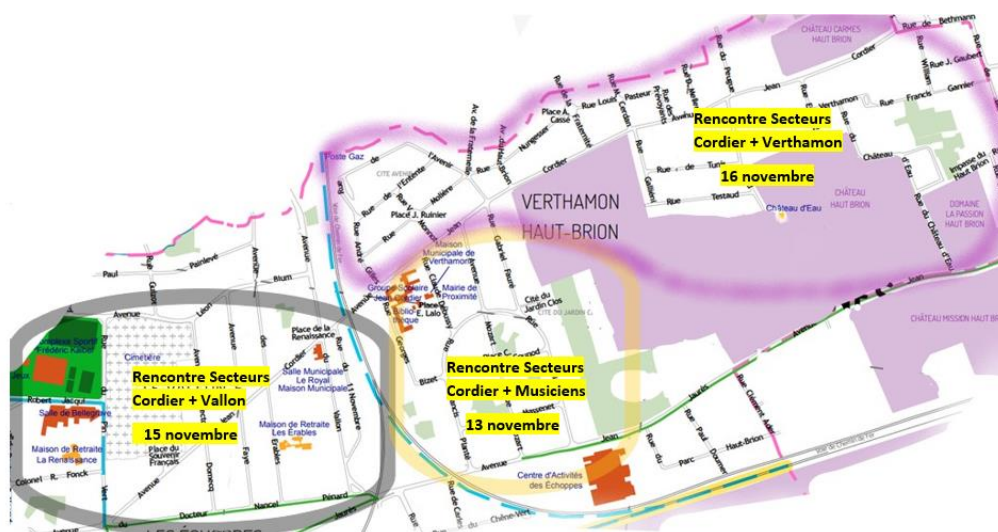
1.3 Les participants

74 personnes ont participé aux réunions sectorielles dont :

- **21** participants le lundi 13 novembre pour le secteur « Musiciens »
- **22** participants le mercredi 15 novembre pour le secteur « Vallon »
- **37** participants le jeudi 16 novembre pour le secteur « Verthamon – Haut Brion »

Les participants avaient été invités aux réunions concernant leurs secteurs via :

- une invitation sur le site de la participation de Bordeaux métropole,
- un mail au panel de participants constitué lors de la première phase de concertation et,
- une distribution d'invitations dans les boîtes aux lettres concernées selon la répartition indiquée sur la carte ci-dessous. Cette invitation les invitait à s'inscrire au préalable. Il est à noter que le nombre de participants a toujours été supérieur au nombre d'inscrits.



1.4 Le déroulé des réunions sectorielles

Les 3 réunions sectorielles se sont déroulées selon la même organisation :

- **Introduction** de Stéphane Mari
- **Retour sur la concertation** ayant eu lieu en 2021-2022 et ses impacts sur le projet
- **Présentation des projets à venir**
 - **Les travaux d'enfouissement** des réseaux aériens entre la rue Claude Debussy et l'avenue des Erables, qui auront lieu entre décembre 2023 et avril 2024
 - **l'évolution du projet au regard du droit à la mobilité active et l'expérimentation** des deux sens uniques aux deux extrémités de l'avenue Jean Cordier
- **Temps d'échange** avec le public sur le projet d'aménagement de l'avenue Jean Cordier de manière générale
- **Présentation des impacts du projet par secteurs**, avec propositions de plusieurs scénarios de réorganisation du plan de circulation selon les secteurs pour limiter les déviations qui pourraient être induites par l'expérimentation.
- **Temps d'échange** avec le public sur les impacts du projet sur leur secteur d'habitation
- **Conclusion** de Stéphane Mari

Les supports de présentations utilisés sont disponibles en ligne à l'adresse suivante :

<https://participation.bordeaux-metropole.fr/content/amenagement-de-lavenue-jean-cordier-pessac>



2 Les échanges

Deux temps d'échange lors de chaque réunion sectorielle ont permis aux participants de poser des questions et d'émettre des observations sur les différents scénarios proposés.

Les questions posées ont permis d'identifier les principaux points de préoccupation des participants :

- Les conséquences et objectifs des **misés à sens unique** de deux parties de l'avenue Jean Cordier ;
- L'adaptation des **trottoirs** ;
- Les moyens envisagés pour réduire la **vitesse des véhicules** ;
- Les conséquences du projet sur le **stationnement** ;
- La circulation des **vélos** ;
- Les modifications du **plan de circulation** global, avec des craintes exprimées sur les conséquences du projet sur la circulation dans les rues adjacentes.

2.1 Le projet de réaménagement de l'avenue Jean Cordier

2.1.1 Les travaux d'enfouissement des réseaux

Comment a été définie la zone d'enfouissement des réseaux ?

La section entre les deux établissements recevant du public que sont le groupe scolaire et la salle de spectacle a été fléchée dès le début de la concertation, en aménagement à traiter prioritairement. Une zone particulièrement difficile pour les déplacements piétons se situe au niveau du franchissement de l'ouvrage SNCF. Bordeaux Métropole vient de terminer les travaux de déplacement de deux clôtures riveraines après accord amiable avec les propriétaires, pour dégager des emprises publiques à ce niveau. Les travaux d'enfouissement des réseaux secs vont permettre de faciliter la circulation des piétons en désencombrant les trottoirs des supports des réseaux aériens. Cette section élargie de la rue des Erables à la rue Claude Debussy supporte aussi moins de contraintes techniques à lever préalablement aux travaux d'enfouissement.

2.1.2 Les sens uniques

Pourquoi ne pas avoir choisi de mettre en sens unique la totalité de l'avenue ? Cela aurait peut-être évité le report sur les petites rues adjacentes.

Le scénario d'un sens unique sur la totalité de la voie a été étudié et a fait l'objet de simulations de trafics comme plusieurs autres scénarios. Les simulations ont fait ressortir que des mises en sens uniques de courtes sections auraient un effet sur la baisse du trafic équivalent à celui d'une mise à sens unique intégrale. En outre, il

provoquerait un léger rebond des circulations sur la voie concernée et contraindrait davantage les déplacements des riverains en imposant des déviations plus longues. Un sens unique complet ne permet pas d'assurer dans les emprises existantes le maintien intégral d'une file réservée aux transports en commun et véhicules de secours ou d'entretien et les cycles. Il n'a donc pas été choisi comme le scénario à privilégier pour l'expérimentation.

Comment ont été choisies les sections mises à sens unique ?

Nous avons considéré la configuration de chaque section. Les parties à sens unique sont celles qui permettent de proposer dans le cadre d'une requalification de voirie, le profil type de voirie, le moins dégradé possible en termes de largeur, avec une voie à sens unique et une voie partagée bus/vélo. L'emprise minimale de ce profil est préconisée à 10,70m dans le cahier de conception des espaces publics métropolitains. Or ce n'est pas ce que l'avenue Jean Cordier permet car le profil courant est autour de 9m à 10m. Une dégradation du profil type est envisagée en test, avec des ajustements d'une réduction des largeurs des files et éventuellement la suppression d'un trottoir PMR dans le cas où il n'y aurait pas d'accès riverain sur la section (au droit des vignes).

Pourquoi parle-t-on autant de l'accès au cimetière, il y a tant de gens que ça qui y vont ?

La voie n'est pas assez large pour expérimenter l'aménagement de sens unique, dès le début de l'avenue, avec notamment des largeurs d'emprise inférieure à 9m. Globalement cette question des accès ne concerne pas que le cimetière dont la fréquentation reste toutefois influencée par l'âge des personnes, mais aussi la petite polarité commerciale à proximité.

Est-il prévu d'évaluer le taux de non-respect du sens interdit ? Lorsqu'une section interdite est très courte on imagine qu'il est plus facile de contourner l'interdiction.

Un sens unique trop court pourrait en effet inciter à plus d'infractions. Nous travaillons à la rédaction d'un cahier des charges pour permettre une évaluation factuelle des usages (comptages, vidéos...) qui devrait notamment nous permettre de disposer des taux d'infraction.

2.1.3 Les trottoirs

Allez-vous modifier les maçonneries ?

Non. Aujourd'hui l'expérimentation sera surtout basée sur la mise en place d'une signalisation (panneaux et marquage au sol). Il n'est pas envisagé de travaux lourds pour déplacer des bordures, les aménagements de l'expérimentation doivent pouvoir être rapidement réversibles.

Les trottoirs seront-ils élargis ? A certains endroits ils sont impraticables, trop dangereux et on est souvent obligés de marcher sur la route.

Les travaux de requalification de trottoir ne pourront pas être lancés au stade de l'expérimentation. Mais dans le cadre de l'aménagement général, les trottoirs seront élargis car il faudra mettre l'avenue aux normes facilitant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, quitte à supprimer des places de stationnement car les piétons sont la priorité. C'est aussi ce que nous impose la loi. L'expérimentation nous permettra de voir si on arrive à diminuer le trafic suffisamment pour entériner la possibilité de réduire la chaussée à une largeur de 6 mètres afin de pouvoir élargir les trottoirs à 1,40 mètres de chaque côté, notamment pour le passage des personnes à mobilité réduite.

L'élargissement des trottoirs présentera-t-il des conséquences sur les propriétés de l'avenue Jean Cordier ?

L'objectif est de réfléchir à un aménagement qui s'inscrit dans les emprises publiques et dans l'emplacement réservé qui grève quelques rares propriétés privées.

Pourquoi y a-t-il autant de poteaux EDF implantés sur les trottoirs ?

Les travaux d'enfouissement programmés cet hiver permettront justement de supprimer les poteaux que vous évoquez.

Les phases suivantes de travaux d'enfouissement feront l'objet d'une programmation ultérieure.

Les trottoirs seront-ils débarrassés des potelets gris et bleus et mieux entretenus qu'aujourd'hui ?

Comme déjà évoqué, il n'est pas prévu de travaux de requalification des trottoirs au stade de l'expérimentation. L'entre courant reste assuré par les services gestionnaires de voirie.

2.1.4 Le stationnement

L'élargissement des trottoirs impliquera nécessairement la suppression de places de stationnement sur l'avenue Jean Cordier ; est-il prévu des compensations, notamment le réaménagement du parking du cimetière ou des abords du château des Carmes ?

Le parking du cimetière ne fait pas partie du périmètre opérationnel pour l'instant. Il n'appartient pas à la Métropole mais à la Ville, il n'y a pas eu de rétrocession. Cela pourrait évoluer plus tard. Quant aux abords du château des Carmes, des suppressions de places de stationnement sont évoquées dans un scénario mais rien n'est décidé.

Certains véhicules se garent à cheval entre le trottoir et la chaussée, ce qui pose des problèmes de visibilité lorsque l'on débouche sur l'avenue Jean Cordier et les rues adjacentes. Le projet règlera-t-il ce problème ?

Le projet de requalification global de l'avenue propose en effet de sécuriser davantage l'avenue.

Pourquoi ne pas obliger les habitants de l'avenue Jean Cordier à garer leurs véhicules dans leurs jardins ?

C'est pourtant une obligation réglementaire. Le stationnement n'est que toléré sur l'espace public. Certains résidents n'ont pas de place à l'intérieur de leurs jardins ou immeubles pour garer leur véhicule, mais c'est une obligation réglementaire pour toute nouvelle construction.

2.1.5 La limitation de la vitesse

En quoi la mise en sens unique va-t-elle réduire la vitesse ? Ne serait-ce pas plus efficace d'installer des dos d'âne ?

La promotion et le développement des modes doux de déplacement, tels que la marche à pied et le vélo ou encore les transports en commun, qui contribuent à la baisse du trafic automobile, nécessitent aussi la modération de la vitesse en ville.

Dans un premier temps, l'expérimentation va permettre d'étudier la faisabilité d'une réduction des trafics pour confirmer la possibilité d'aménager l'avenue, dans les conditions les plus favorables à la circulation des modes actifs sur la route et au déploiement de dispositifs de modération de la vitesse. Des mesures d'accompagnement comme l'extension de la zone 30 sont proposées pendant cette phase de test.

Dans un deuxième temps, le projet global de requalification de l'avenue a pour objectif de proposer d'apaiser les vitesses par des aménagements spécifiques pour réduire la vitesse : réduction de la largeur de chaussée, travail sur les implantations des stationnements sur les voies de quartiers, équipements de pédagogie, intégration des aménagements de modération des vitesses...

L'installation des ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal classés dans cette dernière catégorie doivent répondre à des critères d'implantation et ne sont pas compatibles avec le trafic actuel. Ils seraient trop contraignants, générant des nuisances (vibrations, fissures, bruit...), d'autant plus que les maisons sont proches des clôtures.

Pourquoi ne pas aménager simplement des écluses pour réduire la vitesse ? En général, ces aménagements sont bien respectés.

Cet aménagement a été expérimenté en 2022 et on a constaté que cela dysfonctionnait lors des pics de circulation en heures de pointe.

Est-il prévu de remettre les priorités à droite ? Cela pourrait être efficace pour réduire la vitesse.

Normalement une zone 30 implique forcément toutes les priorités à droite aux carrefours ainsi que la priorité partout aux piétons, et donc l'absence de passages

piétons et de signalisation pour indiquer la priorité à droite. L'avenue Jean Cordier est limitée à 30 km/h mais n'est pas une zone 30.

Comment ralentir la vitesse des bus ? Ce sont surtout eux qui ne respectent pas la limitation à 30 km/h et génèrent de l'insécurité pour les cyclistes.

Ce sentiment avait déjà été exprimée lors de la première phase de concertation. TBM avait alerté ses chauffeurs. Cette demande va être réitérée.

2.1.6 Les heures de pointe

Pourquoi imposer ce projet très contraignant pour les riverains pendant toute la journée alors que la surfréquentation de l'avenue Jean Cordier n'est réelle qu'aux heures de pointe et que l'avenue est très calme en dehors de ces heures ?

Il est vrai que la problématique des flux existe surtout aux heures de pointe. Toutefois, dans le cadre d'une analyse comportementale réalisée en 2020, lors du déploiement du plan d'urgence vélo ; 15% des dépassements de cyclistes et engins de déplacements personnels par les véhicules étaient observés comme dangereux. La mise en sécurité des cyclistes est une réalité à toute heure de la journée.

2.1.7 La circulation des vélos

L'aménagement va-t-il permettre aux vélos de mieux circuler sur l'avenue Jean Cordier ? Actuellement les vélos l'évitent car cela est dangereux en raison de la vitesse excessive des voitures et des bus.

Cela est en effet l'un des objectifs du projet.

L'aménagement de chicanes pour réduire la vitesse des voitures oblige les vélos à se déporter ; n'est-ce donc pas plus dangereux ?

A priori non car cela réduit la vitesse des voitures. Mais d'autres systèmes de ralentisseurs peuvent être mis en place, c'est à étudier.

Comment faire pour que les vélos ne roulent pas aussi vite, notamment les vélos électriques ? Ils constituent parfois un danger pour les autres usagers de la route.

La législation prévoit une vitesse restreinte à 25 km/heure pour les vélos à assistance électrique (VAE). L'enjeu est celui du partage de l'espace public.

Comment considérer les trottinettes électriques ? Sont-elles considérées comme des vélos pour les aménagements ?

Le projet ne propose pas de solution dédiée ou spécifique aux trottinettes. Celles-ci classées au niveau national dans les engins de déplacement personnel (EDP) motorisés sont interdites de circuler sur le trottoir. Sinon les EDP doivent être tenus à la main. En agglomération, ils ont obligation de circuler sur les pistes et bandes

cyclables lorsqu'il y en a. A défaut, ils peuvent circuler sur les routes dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50 km/h.

Pourquoi ne pas prévoir de dessiner des bandes cyclables sur le trottoir ?

Le diagnostic a permis de partager dès 2021 le constat d'un dimensionnement insuffisant des trottoirs existants le long de l'avenue. En outre, les profils de voirie actuels n'offrent pas l'opportunité d'accueillir des trottoirs, une piste cyclable et une chaussée circulaire dans les deux sens.

Pourquoi ne pas indiquer aux vélos qui voudraient emprunter l'avenue Jean Cordier de passer ailleurs, par exemple sur la parallèle Pasteur/Nungesser/Molière et pourquoi pas de franchir la voie ferrée par un tunnel dédié ? Cela réglerait la question de la place à leur trouver avenue Jean Cordier et les mettrait en sécurité vis-à-vis de la circulation.

L'idée d'un itinéraire bis pour les vélos a été notre première orientation au regard de l'inscription des plans vélo, d'un réseau REVE « autoroute à vélo » sur l'avenue Jean Jaurès. Cependant, la notion d'itinéraire a été précisée par le Conseil d'état : il n'est pas possible de reporter l'obligation d'aménagements cyclables d'une voirie urbaine sur une autre avenue éloignée de plusieurs centaines de mètres. Il y a des enjeux de desserte cyclable locale (desserte des quartiers, accès à l'école et aux équipements publics, etc.) sur l'avenue Jean Cordier. Une dissociation partielle pourrait être envisagée uniquement sur un tronçon limité, comme le franchissement d'un ouvrage au gabarit réduit.

Est-il possible de prévoir, comme cela existe par exemple à Bègles, une signalétique au sol qui interdise aux voitures de se croiser lorsqu'il y a des vélos devant ?

Cela est possible, mais à la seule condition d'abaisser le trafic. Ce type d'aménagement appelé chaucidou est très réglementé, il ne peut pas être mis en place sur un axe qui accueille plus de 4.000 véhicules par jour. C'est donc envisageable si nous réussissons à faire baisser le trafic.

2.1.8 Les transports en commun

Est-il prévu d'améliorer la fréquence des bus ? Cette mesure encouragerait le report modal.

La ligne 24 propose une fréquence de 15 à 20mn en cours de journée. Un renfort d'offre n'est pour le moment pas envisagé.

Les services de Keolis continuent à surveiller la charge observée, notamment en heures de pointe, pour adaptations éventuelles si besoin

2.1.9 Les véhicules prioritaires

Que faire en cas d'incendie par exemple, pour faciliter la circulation des pompiers et des ambulances malgré les sens interdits ?

Ces véhicules sont prioritaires, les sens interdits ne les touchent pas en cas d'urgence. Ils pourront emprunter la voie dédiée réservée aux bus et aux vélos.

2.2 Le plan de circulation à Pessac et le report de trafic

L'expérimentation sur l'avenue Jean Cordier aura-t-elle des conséquences sur le réaménagement de l'avenue Jean Jaurès ?

Ces deux projets ont des calendriers différents. Les travaux de l'avenue Jean Jaurès sont programmés après l'expérimentation en 2025-2026.

Vers où vont être déviés les véhicules qui tenteront d'entrer sur l'avenue Jean Cordier aux extrémités et seront bloqués par les sens interdits ? Le projet ne va-t-il pas provoquer un engorgement sur d'autres voies déjà très encombrées et sur de petites rues résidentielles adjacentes ?

Des reports de trafic se feront vers le réseau structurant, principalement l'avenue Jean Jaurès, mais aussi les avenues Nancel Pénard, du Vallon ou encore l'avenue François Mitterrand à Mérignac.

Par ailleurs, le projet devrait conduire à davantage de report modal de la voiture vers les modes doux ou les transports en commun. Par exemple, avec un élargissement des trottoirs peu praticables aujourd'hui, un abaissement de la vitesse et des aménagements cyclables ; certains trajets réalisés aujourd'hui en voiture sur l'avenue Jean Cordier seront peut-être demain réalisés à pied ou à vélo. On note déjà une évolution des comportements : un peu moins de 400 vélos par jour ont été recensés sur l'avenue Jean Cordier en septembre 2020 et 730 en septembre 2022.

La rue du Tauzin et l'avenue Jean Jaurès sont déjà particulièrement saturées, comment pourraient-elles absorber 3.000 véhicules par jours supplémentaires ?

Le report de trafic n'est pas aussi mathématique. Il faut tenir compte d'une diffusion du trafic, chacun trouvant de nouvelles habitudes de circulation. Par exemple, une partie des automobilistes qui viennent des boulevards de Bordeaux prendront finalement la décision de s'orienter ailleurs dès le départ. Le report modal projeté est aussi à prendre en compte.

Les véhicules qui seront bloqués par les sens interdits de l'avenue Jean Cordier devront forcément utiliser de petites rues adjacentes ne serait-ce que pour rejoindre les grands axes structurants que vous évoquez. Est-ce que cela ne va pas justement entraîner des effets de shunt ?

L'une des fonctions de l'expérimentation est justement d'intégrer des mesures d'accompagnement pour limiter ces effets de shunts, d'observer les reports de trafic sur les voies, pour penser des solutions qui limitent au maximum ces effets.

Disposez-vous d'outils qui vous permettent d'établir des simulations pour estimer le flux prévisionnel de véhicules reportés sur ces rues ?

Des simulations ont en effet été étudiées et modélisées à niveau de trafic constant. Nous travaillons à la rédaction d'un cahier des charges pour permettre une évaluation factuelle des usages circulatoires et des habitudes qui vont être prises pendant l'expérimentation.

Avez-vous estimé les émissions de CO2 qui seront provoquées par les kilomètres supplémentaires parcourus par les véhicules obligés de faire de longs détours pour rentrer chez eux ?

L'incidence du projet sur le climat et notamment son impact en termes d'émissions de gaz à effet de serre n'a pas fait l'objet d'une évaluation. Nous allons regarder comment évaluer cet impact à chaque phase du cycle de vie du projet expérimental. Par ailleurs la sécurisation des modes actifs et notamment des pratiques cyclables vise à développer ces usages, ce qui aura un impact positif sur les émissions de CO₂ qui à terme devrait largement compenser les effets liés aux détours.

2.2.1 Les impacts du projet sur le quartier des Musiciens

Quel est l'intérêt d'un plan de circulation aussi compliqué dans le quartier des Musiciens, qui fait faire aux riverains de nombreux détours pour rentrer chez eux ?

Plusieurs scénarii ont été étudiés dans une stratégie globale d'apaisement du quartier couplé à une volonté de limiter les shunts qui pourraient être accentués avec l'expérimentation des sens uniques sur l'avenue Jean Cordier.

Quel impact du projet sur la rue Georges Bizet, très fréquentée en raison de la présence d'une école notamment et souvent indiquée par l'application Waze ?

L'impact sur cette rue sera surveillé de près, il dépendra du scénario retenu.

L'avenue Mozart est très fréquentée aux heures de pointe et les voitures y roulent très vite. Est-ce que le projet va permettre aussi d'apaiser la circulation dans cette rue ?

Oui, car actuellement cet axe offre une liaison directe entre l'avenue Jean Cordier et l'avenue Jean Jaurès, la modification du plan de circulation avec des sens uniques devrait donc contraindre cet effet de traversée en vitesse.

Est-il envisageable de passer l'ensemble du quartier des Musiciens en zone 30 ?

Le quartier est déjà dans une zone 30, mais les priorités déjà existantes avant la zone 30 ont été conservées.

2.2.2 Les impacts du projet sur le secteur Vallon

L'avenue Nancel Pénard ou la rue Maurice Faye arriveront-elles à supporter le report de trafic de 3000 véhicules par jour ? Elles semblent trop étroites pour cela.

Il est envisagé de mettre en place de la pré-signalisation d'information en amont des aménagements, afin de prévenir à l'avance les automobilistes qu'ils seront confrontés à un sens interdit pour anticiper plus tôt les reports de trafic.

La mise en sens unique de rues adjacentes vers l'avenue Nancel Pénard, comme l'avenue Hector Domecq, ne risque-t-elle pas d'engorger ces petites rues ? En effet, lorsque l'avenue Nancel Pénard est congestionnée, les automobilistes qui viennent par exemple de l'avenue Hector Domecq risquent de ne même pas pouvoir accéder.

L'intérêt de l'expérimentation est justement d'étudier ce type de phénomène et d'avoir un retour d'expérience pour proposer ensuite des mesures adaptées.

Le stationnement alterné mis en place avenue du Vallon sera-t-il supprimé ? Ce serait dommageable car cette mesure a vraiment permis d'apaiser la circulation sur cet axe. Cette avenue est déjà chargée et elle est un passage pour de nombreux enfants qui vont à l'école.

L'avenue du Vallon est classée en catégorie structurante de voirie. Elle est donc identifiée comme une voie inter quartier à privilégier. Nous souhaitons évoquer l'option de supprimer les places de stationnement sur le barreau sud de l'avenue du Vallon pour faciliter le transit. Toutefois, la suppression du stationnement ne sera pas retenue dans l'expérimentation, en réponse à l'expression du public.

Pourquoi aucun sens unique n'est prévu sur la rue du 11 novembre ? Il ne faudrait pas que cela crée un shunt supplémentaire pour ceux qui voudraient éviter l'avenue du Vallon.

Ce point de vigilance sera intégré dans la poursuite de nos réflexions. Au premier abord, la configuration de la voie n'incite pas à la circulation de transit et le stop en sortie de voie à proximité du carrefour à feux Cordier/Vallon pourrait rapidement dissuader les éventuels utilisateurs.

Allez-vous profiter de cette expérimentation pour supprimer le « tourne-à-gauche » au bout de l'avenue Jean Cordier vers l'avenue Nancel-Pénard ?

C'est une bonne idée qu'on étudie pour le programme définitif. Nous n'avons pas prévu de l'expérimenter et nous allons voir dans quelles conditions nous allons pouvoir rajouter cet aménagement dans l'expérimentation.

2.2.3 Les impacts du projet sur le secteur Verthamon – Haut Brion

Il y a quelques années, il y avait eu une pétition pour apaiser la circulation rue Verthamon. Aujourd’hui elle va passer à double sens. Cela ne va-t-il pas générer un accroissement de la circulation dans cette rue ?

La rue de Verthamon est déjà à double sens. L'évaluation de l'expérimentation nous permettra d'identifier les impacts circulatoires sur cette avenue.

3 La suite de la démarche

De nombreuses questions ont été posées sur la suite de la démarche :

Comment les riverains qui n'ont pas pu participer aux réunions sectorielles peuvent donner leur avis ?

Ils peuvent s'exprimer sur la plateforme de participation en ligne <https://participation.bordeaux-metropole.fr/> dans la rubrique « Aménagement de l'avenue Jean Cordier à Pessac : expérimentation de sens uniques »

Comment les avis exprimés lors des réunions sectorielles et en ligne seront-ils pris en compte ?

Les avis exprimés en réunions sectorielles et les contributions déposées sur la plateforme participative nous permettront de tirer un premier bilan pour poursuivre les études. A partir de là, le choix des aménagements à expérimenter sera arbitré et présenté lors de la réunion publique du 25 janvier 2024.

L'expérimentation, si elle provoque des conséquences fâcheuses sur les quartiers, pourrait-elle être arrêtée plus tôt que prévu ?

Ce n'est pas prévu. Nous savons que les premiers temps de l'expérimentation seront difficiles, il faut laisser plusieurs mois aux automobilistes pour s'adapter puis observer comment les comportements évoluent. Les comptages réalisés les premiers mois de ce type d'expérimentation ne sont jamais représentatifs de ce qui se passe à plus long terme.

Est-il envisageable de tester plusieurs scénarios pendant l'expérimentation, par exemple un scénario pendant 3 mois et un autre les mois suivants ?

A ce stade des réflexions, nous ne l'envisageons pas mais nous ne fermons pas cette possibilité mais des adaptations à la marge peuvent être envisagées pour apporter des mesures correctives.

Que se passera-t-il après l'expérimentation ?

Nous devons évaluer si l'expérimentation des sens unique est un levier pertinent et efficace pour effectuer un repartage de l'espace public temps : l'expérimentation est concluante si elle permet de vérifier la baisse du trafic afin qu'il soit compatible avec une circulation mixte sur l'avenue Jean Cordier (circulation du vélo sur la chaussée sans aménagement spécifique dédié). Les conclusions de l'évaluation permettront aussi de faire émerger des questionnements, d'analyser les répercussions qui s'opèrent et de permettre de préciser des mesures d'ajustement. Si l'expérimentation n'est pas concluante, il faudra relancer des études pour envisager d'autres solutions d'aménagement.

3.1 Conclusion de Jérémie Landreau lors de la réunion du 16 novembre

Jérémie Landreau, adjoint au Maire de Pessac chargé de la transition écologique, a conclu la dernière réunion sectorielle en rappelant que la population exprime depuis très longtemps le fait que l'avenue Jean Cordier n'est pas confortable, ni pour les voitures, ni pour les vélos, ni pour les piétons. Il apparaît donc unanime que son réaménagement est nécessaire. Mais ce réaménagement implique des choix, car l'avenue est étroite et que la Ville ne souhaite pas pour l'heure réaliser des acquisitions foncières, qui seraient trop engageantes pour les dépenses publiques et pour les riverains. Lorsque l'on propose un réaménagement de voie, il est désormais obligatoire de proposer des aménagements qui permettent le déplacement des piétons et des vélos de manière sécurisée. Une rumeur a circulé lors de la dernière campagne électorale indiquant qu'il existait un projet de mise en sens unique de l'avenue Jean Cordier sur toute sa longueur ; il avait alors clairement été indiqué que cela n'était pas l'intention des élus. L'idée de deux sens uniques opposés aux extrémités est une solution alternative. Cela implique pour certains habitants quelques minutes de plus pour rentrer chez soi, mais également pour de nombreux automobilistes de ne plus utiliser l'avenue Jean Cordier comme voie de transit et ainsi permettre cet apaisement.

3.2 Réunion publique du 25 janvier

La réunion publique aura lieu jeudi 25 janvier 2024 à 18h30 à l'espace Jacques Ellul.