



Compte  
rendu

25/01/2024

## Bordeaux Métropole

---

# Réunion publique dans le cadre de la concertation sur l'aménagement de l'Avenue Jean Cordier

---

Compte rendu de la réunion publique du 25 janvier 2024  
organisée 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](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	Le contexte.....	3
1.2	Les intervenants .....	4
1.3	Les participants .....	4
1.4	Le déroulé de la réunion publique .....	4
<b>2</b>	<b>Les échanges .....</b>	<b>6</b>
2.1	La place du vélo : aménagements possibles et cohabitation avec les autres modes de transports.....	6
2.2	Les reports de trafic liés à l'expérimentation .....	8
2.3	La limitation de la vitesse.....	10
2.4	L'aménagement des trottoirs et des passages piétons .....	10
<b>3</b>	<b>Conclusion.....</b>	<b>11</b>

# 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.

Une **première phase de concertation** sur le projet a eu lieu, **du 18 novembre 2021 au 12 mai 2022**, pour permettre la co-construction d'un programme d'aménagement. Cette première phase a réuni près de 200 participants lors de 6 rencontres de natures différentes.

Pendant les 18 mois qui ont suivi, **le programme 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 à décembre 2024

Dans le cadre de cette nouvelle phase de concertation et dans la continuité des rencontres sectorielles organisées à l'automne 2023, Bordeaux Métropole et la Ville de Pessac ont décidé d'organiser une réunion publique pour :

- **Présenter le projet** et l'organisation de la phase d'expérimentation
- **Indiquer les conséquences** potentielles de l'expérimentation puis du projet sur la circulation dans les rues alentour, avec des décisions prises à la suite de trois rencontres « sectorielles » organisées en novembre 2023
- **Recueillir les questions** des habitants sur le projet.

**La réunion publique a eu lieu le jeudi 25 janvier 2024 entre 18h30 et 20h à l'espace Romy Schneider à Pessac**

## 1.2 Les intervenants

Sont intervenus lors de la réunion, par ordre d'intervention :

- **Stéphane Mari**, Adjoint au Maire de **Pessac** délégué aux proximités, aux mobilités, à la sécurité et aux espaces publics
- **Jérémie Landreau**, Adjoint au Maire de **Pessac**, délégué à la transition écologique, à la biodiversité, à l'hygiène et à la propreté
- **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
- **Nicolas Lusseau**, Responsable de centre signalisation, **Bordeaux Métropole**

La réunion était animée par Robin Bénévent, du cabinet Res publica.

## 1.3 Les participants

Environ **90 personnes** ont participé à la réunion publique, dont Madame **Sabine Jacob-Neuville**, Maire Adjointe de quartiers.

## 1.4 Le déroulé de la réunion publique

- **Introduction** de Stéphane Mari
- **Retour sur l'histoire du projet et de la concertation**
- **Présentation de l'expérimentation**
- **Temps d'échange** avec le public
- **Présentation des implications de l'expérimentation par secteurs**
- **Temps d'échange** avec le public
- **Conclusion** de Jérémie Landreau





Le support de présentation utilisé est disponible en ligne à l'adresse suivante :  
<https://participation.bordeaux-metropole.fr/content/amenagement-de-lavenue-jean-cordier-pessac>

## 2 Les échanges

### 2.1 La place du vélo : aménagements possibles et cohabitation avec les autres modes de transports

**Vous avez parlé du monde d'avant : le Covid a accéléré mais n'a pas provoqué l'appétence pour le vélo.**

La crise du Covid a mis en avant des besoins et a débloqué des enveloppes financières et de nouvelles politiques favorisant la prise en compte par les décideurs des modes actifs et notamment du vélo par rapport aux autres modes de transport. L'autre variable importante est l'arrivée de la loi d'orientation des mobilité « LOM », qui impose de donner une place importante au vélo pour la rénovation de l'avenue Jean Cordier.

**Pour les cyclistes, le fait de passer de 6000 à 4000 véhicules par jour aura peu d'impact : pourquoi ne pourrait-on pas envisager un sens unique sur l'ensemble de l'avenue pour faciliter réellement la pratique du vélo ?**

La commande politique de la ville de Pessac va prioritairement vers un partage équilibré des espaces où chacun trouve sa place. De façon pragmatique, un cycliste qui se déplace directement sur la chaussée, aux côtés des véhicules motorisés s'expose à un risque d'accident qui s'accroît avec le trafic routier. La proximité avec les usagers motorisés est souvent facteur de stress, d'inconfort et de sentiment d'insécurité pour les cyclistes, même si elle est bien vécue par certains d'entre eux. Le volume de trafic est un indicateur qui permet d'apprécier si cette proximité s'avère fréquente ou non, et donc si une mixité d'usage de la chaussée est envisageable. Ainsi, les différents retours des gestionnaires de voirie en France et à l'international montrent qu'au-delà de 4000 veh/jour, la cohabitation entre les cyclistes et les usagers motorisés sur un même espace s'avère très souvent problématique.

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. La mise en place du sens unique risque de charger fortement le sens de circulation conservé. Le sens unique intégral complexifie par ailleurs les retours à domicile pour les riverains.

**La suppression des bus permettrait d'aménager des vraies pistes cyclables.**

Il n'est pas envisagé de supprimer les transports urbains sur l'avenue. Ils répondent à un désir et un besoin de mobilité de population, d'emploi, et permettent aussi la desserte des établissements publics bordant l'avenue. La mise en place de transports collectifs attractifs en termes de temps de parcours permet d'offrir à tous, la possibilité de se déplacer efficacement et librement. C'est une alternative à la voiture.

**Il ne faut pas supprimer les bus : connaît-on le nombre de personnes qui prennent le bus sur l'avenue Jean Cordier chaque jour ?**

La ligne 4 a beaucoup de transit jusqu'à Pessac centre et de Pessac Centre à Bordeaux. Les données de comptages de décembre 2023 de la ligne 24 ont permis de dénombrer 280 montées par jour. La Directe 55 qui emprunte également l'avenue Jean Cordier ne dessert aucun arrêt (= ligne express)

**Je me déplace en mobilités douces : l'avenue est dangereuse, du fait notamment du stationnement, qui oblige à se déporter des voitures stationnées pour éviter les ouvertures de portières. Il y a également des portions de l'avenue où les bus n'ont pas la place de croiser les voitures venant en face, ce qui s'avère très dangereux pour les cyclistes.**

La problématique de l'étroitesse de la voirie est bien identifiée.

La promotion et le développement des modes doux de déplacement, tels que la marche à pied, 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.

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...

**Il est prévu de réduire la largeur des voies pour aménager des trottoirs suffisamment larges, ce qui risque d'être problématique pour les cyclistes dans le sens de circulation qui sera partagé avec les voitures. A part réduire de 30% de la circulation, qu'est-ce qui est fait pour favoriser et sécuriser la pratique du vélo ?**

Aujourd'hui, sur de nombreuses sections de l'avenue, plus de 80% des largeurs d'emprises sont dévolues à la voiture. Les sections supportent aussi des trottoirs qui ne facilitent pas les déplacements des personnes à mobilité réduite, et il est donc souhaitable de redonner à terme, plus d'emprises aux modes doux en rééquilibrant la voirie. Les deux sections de sens uniques couplées à des sites propres dédié bus et cycles ont été positionnées au droit des profils en travers, plus généreux et au moins supérieurs à 10 m, pour disposer d'emprises plus confortables pour réaménager les files de circulation et disposer de trottoirs aux normes pour les personnes à mobilité réduite.

**Dans quel sens de circulation seront prévus les sens uniques sur les deux portions envisagées ?**

Les deux sens uniques sur l'avenue seront disposés têtes-bêches pour bloquer les flux de véhicules motorisés particuliers entrants aux extrémités de l'avenue Jean Cordier. Ils seront couplés avec un couloir bus-vélo + véhicules d'urgence et de secours à contresens.

**Quel dispositif sera applicable lors de l'expérimentation en termes d'incivilités ?**

Les forces de police seront sollicitées pour un accompagnement.

**Comment les GPS seront actualisés pour tenir compte des nouveaux sens de circulation lors de l'expérimentation ?**

Des arrêtés de police du maire sont transmis aux applications GPS, qui prennent en compte les modifications plutôt rapidement.

**Vous lancez l'expérimentation dans une période de vacances : est-ce que cela ne faussera pas les résultats ?**

Le mois de mai est ponctué de jours fériés et de ponts. La mise en œuvre de l'expérimentation sur une période de 8 mois permet de considérer des périodes d'évaluation hors périodes scolaires.

**Dans le quartier des Musiciens, le marquage au sol est inexistant : il faudrait rapidement remettre des marquages d'ici au début de l'expérimentation. Est-ce que les traversées piétonnes de l'avenue vont être repensées pendant l'expérimentation ?**

En parallèle de l'entretien courant de la signalisation, le marquage des voies qui feront l'objet d'une modification de régime circulatorie en lien avec l'expérimentation sera renouvelé.

**A l'instar des vélos, est-ce que les deux-roues motorisés seront autorisés à prendre à contre sens les portions à sens unique ?**

Seuls les deux-roues non motorisés et les engins de déplacements personnels motorisés type trottinettes électriques pourront emprunter à contresens les portions à sens unique.

## 2.2 Les reports de trafic liés à l'expérimentation

**Sur l'avenue Cordier : pour les portions en sens unique, comment les habitants vont rentrer chez eux ?**

Des détours seront nécessaires pour les riverains des portions concernées. Sur la partie ouest de l'avenue, il faudra rester sur l'avenue Nancel Pénard ou passer par l'avenue Léon Blum pour revenir sur l'avenue Cordier par l'avenue du Vallon. Sur la partie est

vers Bordeaux, on cherche à repousser la majorité du trafic sur l'avenue Jean Jaurès, mais il n'y aura pas de blocage complet des possibilités pour les riverains de revenir sur l'avenue Cordier par le secteur résidentiel.

**Avec l'expérimentation, le report du trafic va se faire sur les avenues Jean Jaurès et Nancel Pénard, or ces axes sont déjà saturés.**

Sommairement, l'objectif du dévoiement des trafics de l'avenue Jean Cordier est de les reporter sur le réseau structurant de catégorie 2 existant, avec des mouvements principaux :

- Depuis l'est, la rue de Tauzin et l'avenue Jean Jaurès,
- Depuis l'ouest, l'avenue Nancel Pénard et rue du Pin vert – Avenue Leon Blum
- En nord / Sud par l'avenue du Vallon.

Il y a aujourd'hui des congestions identifiées sur l'avenue Jaurès, en heures de pointe. L'expérimentation devrait permettre d'évaluer les nouvelles pratiques (évolution des données de trafic, report modal, nouveaux itinéraires, temps de parcours...) notamment avant les prochains travaux d'aménagements programmés devant le centre commercial, entre les deux ponts de la voie ferrée, qui vont améliorer la fluidité de l'avenue Jaurès à ce niveau.

**Le report du trafic va augmenter le trafic dans les rues parallèles à l'avenue, par exemple par la rue Verthamon, qui est déjà bouchée.**

Il est en effet nécessaire de compléter les actions sur l'avenue Jean Cordier par des plans de circulations plus contraignants sur les secteurs résidentiels afin d'éviter un retour des véhicules sur l'avenue. Le secteur de Verthamon est un des secteurs à risque de reports. Pour éviter que le trafic se reporte totalement sur Verthamon, le schéma circulatoire incite à passer davantage par l'avenue Jaurès. L'expérimentation va être associée à un dispositif de comptage des flux, pour prendre en compte les évolutions de trafic générées par l'expérimentation. C'est en ce sens que l'expérimentation a été souhaitée suffisamment longue pour que les impacts de l'expérimentation puissent être correctement évalués et faire l'objet d'adaptations locales.

**Waze et tous les géocalculateurs prendront en compte les sens uniques, mais sauront aussi trouver les itinéraires pour éviter les sens uniques : y aura-t-il des retours intermédiaires prévus durant l'expérimentation pour voir si des modifications des plans de circulation seraient nécessaires pour pallier l'affluence de voitures générée par ces itinéraires de contournement ?**

Des hypothèses initiales ont guidé la mise en œuvre de l'expérimentation avec un volet fixe de mesures. Il sera toutefois possible de mettre en place des mesures correctrices selon une planification prévue sur la durée de l'expérimentation pour la faire progresser et tester ces nouvelles hypothèses. Par exemple, une des mesures correctrices envisagée pour éviter la saturation du quartier serait de mettre la rue du Château d'Eau à sens unique partiel ou intégral, c'est une option étudiée qui pourra être mise en place en fonction des résultats intermédiaires de l'expérimentation.

## 2.3 La limitation de la vitesse

**Entre l'école Jean Cordier et le bout de l'avenue côté Bordeaux, des voitures roulent vite : pourrait-on mettre des ralentisseurs, y compris dans l'hypothèse de la baisse des trafics à 4000 véhicules par jour ? A quelle date est-il prévu d'avoir des trottoirs suffisamment larges pour être adaptés aux circulations piétonnes des personnes avec poussettes et des personnes à mobilité réduite ?**

La mise en place des ralentisseurs n'est pas compatible avec le trafic actuel. Il sera possible légalement de mettre en place des ralentisseurs si l'on atteint le seuil des 4000 véhicules par jour, mais les ralentisseurs peuvent poser des problématiques de nuisances sonores pour les riverains. Il est possible de mettre en place des plateaux surélevés, comme au niveau de l'école Jean Cordier, mais ils doivent être suffisamment bas pour permettre le passage des bus.

Le passage de la vitesse réglementée maximale à 30 km/h a permis un abaissement significatif des vitesses pratiquées : aujourd'hui, 85% des automobilistes roulent à moins de 48 km/h, et la moitié des automobilistes roulent à moins de 30 km/h. Il faudra attendre les travaux d'aménagement de l'avenue pour donner suite à l'expérimentation pour réduire encore davantage les vitesses sur l'avenue, car cela nécessitera des travaux structurels de maçonnerie, de largeur d'emprise, de largeur d'équipement. Les plans esquissés du programme d'aménagement travaillé initialement avec la population sont consultables sur le site de la Métropole. Les résultats de l'expérimentation seront à assimiler à ces premières réflexions pour poursuivre les études et préciser une programmation de travaux.

**Dans le quartier des Musiciens, je suis un peu déçu de voir qu'on ne fait rien pour réduire les vitesses : la limitation à 30 km/h n'est en effet pas respectée.**

Sur l'ensemble des voies de desserte en zone trente qui feront l'objet de modification des circulations, il est prévu sur les portions qui passent à sens unique, de latéraliser le stationnement, côté sens de circulation pour faciliter le passage des vélos qui pourront remonter la voie en contre-sens ; et sur les portions qui resteront à double sens d'aménager du stationnement en chicane pour réduire les vitesses. L'opération d'aménagement de l'avenue Jean Cordier reste cependant la cible prioritaire.

## 2.4 L'aménagement des trottoirs et des passages piétons

**Au niveau de la portion de l'avenue Cordier entre l'avenue Nancel Pénard et le cimetière, les trottoirs sont particulièrement étroits. Est-il possible de faire respecter la taille des haies pour éviter qu'elles ne débordent sur ces trottoirs ?**

Chaque propriétaire est responsable de la taille de ses végétaux. Il reste toutefois possible de mobiliser les services pour contraindre le voisin indélicat à couper les branches qui débordent sur le domaine public. (Cependant sur cet espace précis côté nord, la haie est bien plantée sur l'espace privé qui forme un décroché).

### 3 Conclusion

En conclusion, **Jérémie Landreau** a formulé une réponse à la question « *Que se passe-t-il ensuite ?* » :

Si l'objectif des 4000 véhicules quotidiens est atteint, l'expérimentation sera vraisemblablement poursuivie en parallèle de la consolidation du programme des aménagements définitifs en associant la population.

Si l'on n'atteint pas l'objectif des 4000 véhicules dans le cadre de l'expérimentation, il faudra retravailler avec les services et les élus, pour réfléchir aux alternatives, qui ne sont pas aujourd'hui les solutions les plus intéressantes : mise en place d'un sens unique intégral, travail sur une largeur d'emprise plus importante pour assurer tous les usages, suppression de certains usages sur la voie...Concernant le maintien des portions à sens unique à l'issue de l'expérimentation, même si l'objectif des 4000 véhicules n'a pas été atteint, nous verrons en concertation avec les habitants s'il y a un consensus ou pas pour prolonger l'expérimentation en attendant les travaux d'apaisement et de restructuration.