

Bilan de la concertation préalable  
**AMENAGEMENT DE CHEMINEMENTS DOUX**  
**AVENUE DU MARECHAL DE LATTRE DE TASSIGNY A PESSAC**  
*du 24 septembre au 22 novembre*



© Orthophotographie 2016 de Bordeaux Métropole | Cadastre@DGFIP 2019

## SOMMAIRE

1/ Pourquoi un projet d'aménagement doux entre la rue de Lesticaire et Rue du Petit Gazinet	p3
2/ Le projet : tracé et aménagements étudiés	p5
3/ La concertation du public	p6
4/ Bilan de la concertation	p7
5 / Les suites de la concertation	p14
6/ Annexe : Délibération du Conseil Communautaire	p15

## **1/ Pourquoi un projet d'aménagement de continuité douce en bordure de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny ?**

### *Objet de l'opération*

*La métropole et la Ville de Pessac prévoient l'aménagement d'un cheminement doux sur l'accotement nord de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny sur la commune de Pessac. L'avenue est située au sud de la commune de Pessac, à la limite avec la commune de Cestas.*

*La section de l'avenue de Lattre de Tassigny concernée par le projet débute à la rue du Lesticaire et se termine au carrefour avec la rue du petit Gazinet au nord. Le linéaire de tronçon est de près de 3 km.*

*Cet aménagement s'inscrit dans l'emplacement réservé (ER) inscrit au PLU.*

*La définition du tracé s'appuie sur le diagnostic des milieux naturels, paysagers, techniques réalisé par IDE Environnement en 2018.*

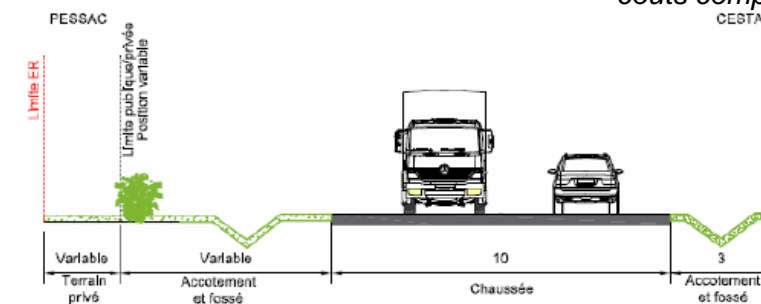
## 2/ Le projet

### Les objectifs du projet

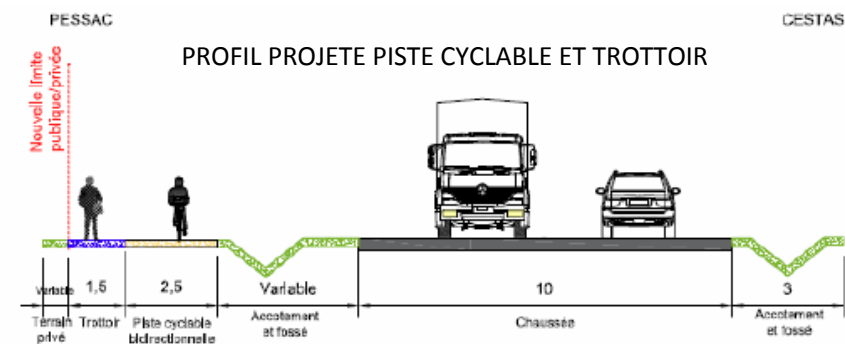
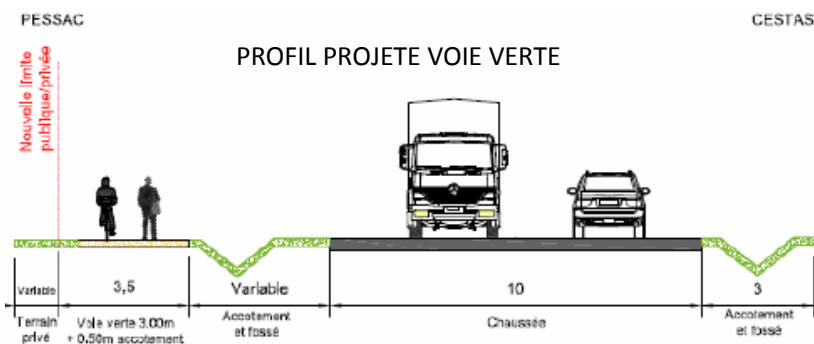
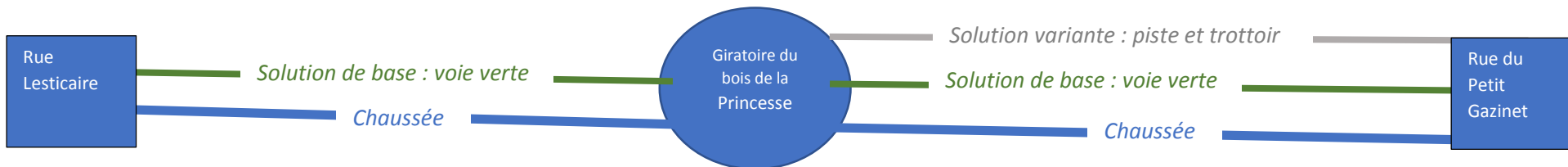
- Créer une liaison douce pour les modes actifs (piétons, cyclistes...) et en sécuriser leur cheminement,
- Calibrer l'aménagement pour rester dans l'emplacement réservé - économie d'espace à acquérir sur les parcelles privées.
- Faire coexister l'aménagement avec les fonctions circulatoires intercommunales de forte intensité (véhicules lourds, transports en commun) et assurer la compatibilité de l'aménagement avec les pratiques riveraines ;
- Mettre en accessibilité les arrêts de bus dans l'aménagement et assurer la performance des transports publics ;
- Offrir un confort d'usage pour les usagers avec l'introduction d'une composante végétale pour une meilleure lisibilité et aménité des espaces publics, dès que les emprises le permettent.
- Veiller à une efficacité économique du projet et de ses coûts compatibles avec les capacités financières de BM.

### L'existant

PROFIL EXISTANT



## Le tracé : solutions variantes



### 3/ La concertation du public

*La concertation s'est déroulée selon les modalités définies par le conseil métropolitain dans sa délibération du 26 avril 2019 annexée au présent document. Elle s'est déroulée du 24 septembre au 22 novembre 2019 et a fait l'objet d'une publicité par voie de presse dans le journal local du 10 septembre 2019.*

#### *Le plan de communication*

Conformément à la réglementation (Art. L300-2 du Code de l'Urbanisme), un plan de communication a été établi afin que le public prenne connaissance du projet. L'objectif de cette concertation publique est de permettre d'effectuer les choix définitifs des différents aménagements du projet qui seront ensuite soumis à enquête publique en vue de l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP). C'est un préalable indispensable pour pouvoir engager la phase de réalisation du projet. Le projet présenté à la concertation correspond à une définition de l'infrastructure au stade des « études préliminaires ». À ce stade, toutes les options d'aménagement ne sont pas encore arrêtées. Elles le seront à l'issue de cette démarche d'association du public.

Outre les supports d'information proposés (dossier de présentation, site internet), les riverains, usagers, professionnels du secteur, mais aussi les associations ont pu formuler librement toute proposition, toute remarque et toute suggestion sur le projet métropolitain par le biais :

- Des registres mis à disposition respectivement au pôle territorial sud de Bordeaux métropole et à l'Hôtel de ville de Pessac,
- du site internet [www.participation.bordeaux-metropole.fr](http://www.participation.bordeaux-metropole.fr)

d'une réunion publique organisée sous la présidence des élus.

La réunion publique a eu lieu dans la salle du conseil municipal de l'Hôtel de Ville de Pessac le 17 octobre 2019 à 18h30. Le service aménagement urbain a exposé le projet à l'auditoire, appuyé par une assistance à maîtrise d'ouvrage.

## 4/ Bilan de la concertation

### *Appréciation générale du projet*

#### **La réunion publique**

La réunion a rassemblé 26 personnes et a permis d'échanger sur de nombreux sujets. Les interventions ont principalement porté sur les modalités de l'aménagement (variantes d'aménagement, sécurisation des arrêts de bus, continuité d'itinéraire). Quelques questions ont porté sur la sécurité et l'usage de l'avenue. S'il est difficile d'en tirer un avis chiffré et tranché, personne ne s'est opposé en séance à l'opportunité du projet plutôt très attendu.

#### **Les avis portés sur les registres et courriels**

24 participations recensées par courriel et via les registres.

C'est comparable au nombre de personnes présentes lors de la réunion publique.

La majorité des questions soulevées par le public portent sur les modes doux (22 avis) et les usages et la sécurité (11 avis). Des questions portent également sur l'impact du projet sur les propriétés privées (5 avis), ainsi que sur l'architecture et le paysage (3 avis).

Concernant le projet dans sa globalité, après dépouillement des registres et des courriels, il en ressort que :

- 19 contributions sont favorables au projet
- 1 personne n'est pas favorable au projet
- 4 personnes ne se prononcent pas.

Les remarques, questions et avis peuvent être regroupées selon les thématiques suivantes :

- Les modes doux / actifs
- Usages et sécurité
- Impact du projet sur les propriétés privées
- Principes architecturaux et paysagers
- Autres demandes et observations

## Les modes doux / actifs

*1 contributeur interroge sur le rôle de ce projet dans la structuration du réseau cyclable.*

*L'opportunité du projet est interrogée par un contributeur au regard des fréquentations actuelles et à venir des cycles et piétons. 2 avis font également référence à la fréquentation attendue qui pourrait influencer le choix de la variante. Le contributeur souligne que le budget alloué à cette opération, qui se porte à près de 2 millions d'euros, paraît onéreux pour un cheminement doux. Il propose alors de tracer une bande cyclable sur la chaussée évitant les alignements de propriété et une artificialisation du sol.*

*3 contributeurs souhaiteraient que la largeur minimale de la voie cyclable soit plus confortable et tende vers la largeur recommandée par le CEREMA de 3 mètres. Une majorité d'avis souligne l'importance de considérer le vélo comme un vrai moyen de transport avec une priorité aux intersections dans la continuité des cheminements doux.*

*8 contributeurs demandent que les espaces dévolus aux cycles et aux piétons soient différenciés (revêtements différents ou marquage) dans la partie agglomérée et insistent sur la nécessité de les séparer. Par ailleurs, des contributeurs demandent aussi la cohabitation des cycles et des piétons pour minimiser l'impact foncier en propriété privée.*

## Commentaires du maître d'ouvrage

Le projet s'inscrit dans le cadre du plan vélo métropolitain. Ce plan permet d'identifier des itinéraires continus à l'échelle du territoire de la métropole. Ce plan bénéficie d'un budget de 70M€ pour la période 2016-2020.

Le projet a un coût pluriannuel effectivement important mais ce coût est à mettre en regard des améliorations de circulation apportées sur un linéaire important de 3 km de long qui trouvera sa continuité avec la piste coté Cestas et l'itinéraire existant entre l'avenue du Marechal de Lattre de Tassigny et le carrefour de l'alouette et de l'appréciation sommaire des dépenses pour le foncier à acquérir qui représente plus de la moitié du coût du projet (hors études).

Les enquêtes de 2018 sur les aménagements réalisés dans le cadre du plan d'amélioration des itinéraires cyclables ont permis de constater la grande efficacité de ces aménagements sur le report modal, démontrant, si cela était encore nécessaire, le potentiel de report modal vers le vélo des trajets en zone extra-rocade et de moyenne distance.

C'est le choix d'avenir de la métropole que de faire une véritable place à tous les modes actifs (piétons, vélos, roller, éventuellement cavaliers...), et ce choix s'affirme au travers de ce projet de résorption de discontinuités douces sans discrimination comme pourrait l'être une bande cyclable réservée aux cycles.

En ce qui concerne la largeur de la piste cyclable, l'étude préliminaire prévoit une largeur de piste de 2,5 m et une largeur de voie verte de 3 m, ce qui est un minimum pour permettre aisément le dépassement d'un cycliste et le croisement de cyclistes tout en offrant la possibilité de circuler à 2 de front. Cette largeur pourra être élargie dans les phases ultérieures sur les linéaires peu contraints (hors ouvrages, ou proche des arbres remarquables ou des besoins d'acquisition chez les particuliers). Par ailleurs, le traitement des sols et le marquage n'ont pas encore été étudiés.



## Les modes doux / actifs

*Une personne interroge sur l'urgence de ce projet et demande s'il ne faut pas donner la priorité à rendre plus rapides, continus et sûrs, les itinéraires les plus fréquentés, proches de Bordeaux centre, hyper-centre où la voiture n'est déjà plus qu'un mode de déplacement mineur, et ne pas refaire un aménagement cyclable là où il y a en a déjà un.*

*Un avis rebondit sur la programmation proposée en évoquant la possibilité de prioriser les travaux de cheminement doux entre l'avenue de la Poudrière et la rue du temps passé (section où il n'y a pas de trottoir mais des bandes cyclables).*

*Un avis précise également qu'il serait souhaitable de prolonger le cheminement jusqu'à Toctoucau afin de limiter les traversées de l'avenue du maréchal de Lattre de Tassigny.*

*Un autre questionne sur l'intérêt de doubler le cheminement doux réalisé dernièrement sur la commune de Cestas entre la rue de Lesticaire (Pessac) et le chemin des sources (Cestas)*

## Commentaires du maître d'ouvrage

La configuration d'une séparation des flux piétons/cycles impacte de façon plus importante le foncier privé. La configuration de voie verte rationalise et optimise l'espace et offre une ambiance moins routière, ouverte à tous les usagers non motorisés. Il ne s'agit pas d'un trottoir élargi mais bien d'un itinéraire qui permet de compléter le maillage cycle et d'arpenter les espaces naturels.

Cette idée intéressante sera prise en compte dans la programmation de travaux. Les collectivités pourront envisager d'une part de démarrer les travaux par la section hors agglomération au regard de l'absence totale de piste cyclable et de cheminement piétonnier sécurisé et d'un nombre d'acquisitions réduites et d'autre part de prévoir une tranche optionnelle de travaux entre la rue de Lesticaire et la rue du Blayais.

## Usages et sécurité

*16 avis soulignent l'importance de réaliser l'aménagement doux pour la sécurité des modes actifs, en bordure de l'avenue très circulée notamment par les poids lourds et plusieurs d'entre eux soulignent l'importance de rendre l'aménagement doux prioritaire sur les voies adjacentes*

*2 personnes se sont exprimé en faveur de la proposition d'aménager les arrêts de bus pour les rendre accessibles PMR avec abri voyageur.*

*3 contributeurs souhaitent savoir si de nouveaux stationnements sont prévus.*

*3 contributeurs font référence aux dispositifs de sécurité mis en place :*

- *Dispositifs anti-intrusion des véhicules motorisés. La voie sera-t-elle fermée ? des dispositifs particuliers peuvent-ils être mis en place pour empêcher les manœuvres des poids lourds sur les accès riverains ?*
- *pour faciliter la visibilité des sorties riverains motorisés (miroirs, absence de masque par la végétation à venir sur les espaces verts disponibles)*

*Un contributeur demande si la voie de cheminement doux sera matérialisée par de la peinture réfléchissante notamment lors de l'extinction de l'éclairage entre 1h et 5h)*

*Demande d'accompagnement de dispositif de sécurité (abaissement de la limite de vitesse réglementaire à 30 km/h, ralentisseurs, radars de contrôle fixes et permanents en plus du radar pédagogique) pour faire ralentir les usagers motorisés sur l'avenue notamment au droit des traversées existantes.*

*Une contribution demande la réalisation d'une traversée douce sécurisée au droit de la rue Fougnet pour accéder à l'arrêt de bus coté Cestas.*

## Commentaires du maître d'ouvrage

Sur les grands axes en dehors des centres urbains, la Métropole privilégie les aménagements séparatifs comme les pistes cyclables ou les voies vertes pour les raisons suivantes :

- La protection vis-à-vis du trafic automobile, sur des axes où il est important et rapide et où le nombre d'intersections est limité,
- L'attractivité pour de nombreux cyclistes (débutants, jeunes, personnes âgées...) et usages (familiaux, scolaires...),
- L'affirmation de grands itinéraires lisibles et efficaces pour les cyclistes, en particulier le long des grandes infrastructures,
- Le confort procuré par des aménagements en « site propre »
- La possibilité de se dépasser dans de bonnes conditions ou de rouler à deux de front,
- La capacité à absorber un trafic cycliste évolutif et hétérogène.

L'étude prévoit le traitement des voies adjacentes par des plateaux surélevés et laisse la priorité aux usagers du cheminement doux.

Dans la suite des études, l'équipe de maîtrise d'œuvre sera sollicitée pour étudier la mise en place de stationnement pour les véhicules d'entretien et de secours.

Il sera également sollicité pour proposer un accompagnement de l'aménagement par des dispositifs de lisibilité et de visibilité de l'itinéraire, de dissuasion pour la circulation motorisée mais autorisant un accès permanent des services de secours, d'incendie et d'entretien. A ce stade, aucun dispositif particulier n'est prévu.

Cette idée intéressante de traversée réalisable en 2 temps de l'avenue où les traversées sont très espacées sera prise en compte dans le projet d'aménagement.

Bilan de la concertation préalable I du 24 septembre au 22 novembre 2019

## **Impact du projet sur les propriétés privées**

*5 avis soulignent qu'il est dommageable d'impacter les propriétés privées et les clôtures existantes et expriment une inquiétude sur une juste indemnisation.*

*2 d'entre eux proposent de réutiliser l'assiette de la chaussée pour limiter les impacts sur les propriétés privées même si un contributeur considère qu'aujourd'hui de nombreux camions font des écarts de conduite sur la section aménagée d'une bande cyclable.*

## *Commentaires du maître d'ouvrage*

Pour répondre aux personnes qui s'inquiètent des emprises foncières nécessaires à ce projet, le maître d'ouvrage rappelle que la gestion et l'aménagement du foncier sont des préalables indispensables à la mise en œuvre du projet d'aménagement.

L'impact foncier est l'un des points de comparaison des variantes utilisées dans l'analyse multicritère. Il faut également préciser qu'actuellement les géométries des différentes variantes ne sont pas précisément figées. De plus, une fois que la variante privilégiée sera choisie, le maître d'ouvrage établira un dossier d'enquête parcellaire en même temps que le dossier d'enquête publique.

BM est bénéficiaire de l'emplacement réservé (ER) dans lequel s'inscrit le projet d'aménagement.

Le programme de l'opération vise à calibrer l'aménagement pour rester dans l'ER et à rechercher une économie d'espace à acquérir sur les parcelles privées pour concilier au mieux l'aménagement avec les limites apparentes de domanialités.

Sur l'itinéraire où le trafic est important et dont les limites de vitesses réglementaires varient de 50 à 90 km/h, la séparation des flux motorisés et doux est sécuritaire.

## **Enjeux de développement durable et principes architecturaux et paysagers**

*3 avis soulignent l'importance de réaliser l'aménagement doux en bordure de l'avenue très circulée pour réduire les nuisances sonores, pollutions atmosphériques et émissions de gaz à effet de serre.*

*Une contribution trouve qu'il est judicieux de positionner le cheminement doux à l'arrière du fossé qui permet d'infiltrer les eaux pluviales, offre une séparation physique avec la circulation motorisée et empêche le stationnement sauvage.*

*Un des contributeurs précise l'importance d'enfouir les réseaux aériens existants puisque de nombreux poteaux doivent être déplacés.*

## *Commentaires du maître d'ouvrage*

Le vélo est une arme antipollution de l'air. La pollution de l'air tue plus que l'alcool et plus que les accidents de la route dans la Métropole. Les déplacements doux apportent un gain très sensible pour la santé. Les bénéfices santé du vélo sont 20 fois supérieurs aux risques (données extraites du bilan sécurité du vélo dans la métropole).

Le projet architectural et paysager sera à affiner avec le choix de l'équipe de maîtrise d'œuvre, comprenant notamment un architecte et un paysagiste.

Les matériaux, les matériels et les techniques n'ont pas encore été abordés dans les détails à ce stade puisqu'il s'agit des études préliminaires. Tous ces points seront étudiés dans la suite des études dans l'optique de leur appliquer les principes du développement durable.

## **Autres demandes et observations**

*D'une manière générale, il est fait mention de la circulation de poids lourds importante sur l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny (Sentiments d'insécurité et les problématiques de nuisances olfactive, sonores liées au fort trafic de poids lourds supporté par cet axe.)*

*Enfin, 2 contributeurs ont saisi l'occasion donnée par la concertation pour exprimer des questionnements sur des problématiques d'aménagements autres, qu'ils jugent prioritaires (aménagement du carrefour de l'Alouette, le passage du centre-ville, le tronçon entre le magasin Leclerc et la rue Clément Ader, les voies de la zone d'activité Bersol, la rénovation des revêtements des pistes cyclables entre la rue de la Poudrière et la rue du temps passé...)*

## *Commentaires du maître d'ouvrage*

Une requalification plus importante de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny (ex RN et RD) pour limiter le tonnage n'est pas d'actualité dans le cadre du projet au regard de la fonction de transit et de desserte des zones d'activités ou de plateformes logistiques et dans le cadre de son avancement.

## 5/ Les suites de la concertation

### *Prise en compte de la concertation*

Au regard du présent bilan, il apparaît que les modalités de concertation définies par les collectivités ont bien été mises en œuvre. Cette concertation préalable a permis :

- Aux habitants de prendre connaissance du projet et de poser leurs questions, afin notamment de mieux comprendre ses enjeux et objectifs, et de mieux appréhender ses principales caractéristiques ;
- D'apporter des éléments constructifs au projet au travers des avis écrits et des remarques exposées à l'oral.

Le bilan tiré de cette concertation préalable est positif.

Cette concertation préalable n'est qu'une première étape dans le processus d'élaboration du projet. Un maître d'œuvre sera chargé d'affiner les études actuelles. Le présent bilan permet en particulier de définir les éléments qui devront faire l'objet d'une attention particulière lors du travail prochain avec le maître d'œuvre tout au long de la mise en œuvre de l'opération, à savoir :

#### **Concernant la largeur de l'aménagement doux**

Le principe retenu pour l'aménagement est de privilégier, côté nord de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny celui d'une voie verte continue sur l'ensemble de l'itinéraire et la possibilité de faire cohabiter les vélos et les piétons sur un espace minimal de 3 mètres (recommandation du CEREMA). Au regard des demandes de réduire l'impact du projet sur les propriétés privées et les remarques antagonistes qui portent sur la largeur trop faible de l'infrastructure mais aussi le souhait de séparer les modes piétons et vélos, le principe de la voie verte sera maintenu sur l'ensemble de l'aménagement mais celle-ci pourra être élargie dès que les conditions le permettront (hors ouvrage, arbres remarquables, impact foncier...).

#### **Concernant les traversées piétonnes et cyclables**

Compte tenu des remarques portant sur la sécurisation du cheminement doux à proximité de l'avenue à fort trafic poids lourd, les traversées existantes seront sécurisées en deux temps pour les modes actifs sans être démultipliées. Une nouvelle implantation de traversée sera privilégiée au droit de la rue Fougnet pour mieux ponctuer l'itinéraire et faciliter le franchissement de l'avenue.

Le présent bilan est mis à la disposition du public selon les modalités fixées par la délibération du 26 avril 2019 portée en annexe.

Suite à cette première phase de concertation, des études seront réalisées et serviront de support au dossier d'enquête publique dont le dépôt en préfecture est envisageable au printemps 2020.

## **6/ Annexe : Délibération du Conseil métropolitain du 26 avril 2019.**