

**AMO pour la réalisation d'études de programmes d'infrastructures de voiries  
et d'aménagements d'espaces publics**

**PROGRAMME RUE DE PESSAC ET COSTEDOAT**

**COMPTE RENDU DE LA REUNION DU 15 DECEMBRE 2014**

Noms	Fonction	Collectivité/Service	Tél :	Mail :	P	NP
Erika Lay	Chef de projet	CUB DT Bordeaux		elay@cu-bordeaux.fr	X	
Barthélémy Filloux	Chargé de projet	CUB DT Bordeaux		bfilloux@cu-bordeaux.fr	X	
JF Souet		CUB		jfsouet@cu-bordeaux.fr	X	
Richard Gessner	Charge de mission vélo	CUB DTUD	05 56 99 85 20		X	
Dominique Raffailac	Chargé d'étude	CUB Voirie		draffailac@cu-bordeaux.fr	X	
Xavier Dutheil		CUB Moe			X	
Marie-Reine Varas		CUB			X	
Mme Tétard		CUB			X	
François Crumière	Service Déplacement Urbain	Mairie de Bordeaux	05 56 10 33 44	f.crumiere@mairie-bordeaux.fr	X	
Jean-Marie Besse		CUB – gestion trafic		jmbesse@cu-bordeaux.fr	X	
Marie-Hélène Cavaillole		Mairie de Bordeaux			X	
Philippe Lefebvre		Mairie de Bordeaux			X	
Christophe Libault	Architecte Urbaniste Urbaniste	NECHTAN	05 56 24 70 70	nechtan@free.fr	X	
Valéry Brandéla	Paysagiste Urbaniste	OOK Paysage & Urbanisme	05 56 96 61 16	vbrandela@ook-paysagistes.com	X	
Sara Ballesta				contact@ook-paysagistes.com	X	

**Objet de la réunion :**

Présentation d'un premier diagnostic et d'hypothèses d'aménagement pour avis des services.

**Compte rendu :**

Enjeux d'aménagement : Il s'agit avant tout d'améliorer les déplacements sur cet axe principal de liaison entre l'Ouest de l'agglomération et le centre de Bordeaux. On doit privilégier les

déplacements de bus, les déplacements vélos et les déplacements piétons. Le maintien ou non de stationnements longitudinaux constitue une variable entre les scénarii.

## **1- ETAT DES LIEUX**

### 1.1-Comptages automatiques, relevés CUB

Modification des sens de circulations du quartier entre 2012 et 2014 : peut expliquer de grandes variations dans les comptages sur un même axe.

Vérifier les comptages rue de Ségur : le nombre de voitures semble élevé pour une rue de quartier.

### 1.2-Voirie et sens de circulation rue Costedoat :

Tenir compte de la volonté politique de remettre la rue Costedoat en double sens en 2015. Ceci engendrera les modifications suivantes :

- aménagement du carrefour avec le cours Aristide Briand (Recul du feu et du terre plein de 10 m pour permettre la giration des bus)
- Suppression de la bande cyclable sur la rue Edmond Costedoat (à confirmer : il serait opportun de raccorder l'itinéraire 2 roues à la rue St Genès)
- possibilité dans un second temps de suppression des feux au carrefour Costedoat / Saint Genès / rue de Pessac (à envisager dans l'étude de la rue de Pessac/Costedoat)

### 1.3 Projet d'aménagement du carrefour de la barrière de Pessac

Ce projet a été présenté en concertation publique. Son but est de rendre les trottoirs et les arrêts de bus accessibles.

Il y aura impossibilité de faire des quais de bus accessibles à cause de la topographie (voirie bombée).

La suppression du bus en encoche ne permettra plus que l'arrêt du 4 à la barrière soit utilisé comme point de régulation.

### 1.3-Stationnement

Fin janvier 2015 : La CUB effectuera une étude de stationnement, pour déterminer les taux d'occupation.

La mise en place du stationnement payant est prévue dans le secteur, sans date évoquée (précision à apporter par la Ville).

### 1.4-Accidentologie

Carrefour Treuils/Landiras : étude de l'accidentologie après travaux réalisés (2014) pourrait être utile.

L'étude transmise par la Cub sera complétée pour 2013/2014.

### 1.5-Réseau de transports en commun

L'itinéraire de la lianes 4 est actuellement considérée en déviation par la rue François de Sourdis: il est souhaitable de regrouper les 2 sens de circulation sur la rue de Pessac.

## **2-RUE DE PESSAC : PRESENTATION DE 4 HYPOTHESES DE CIRCULATION:**

### 2.1-Généralités :

#### **Vélos**

Dans l'hypothèse d'un sens unique vélo, privilégier le sens sortant depuis le cours Aristide Briand (la topographie monte, les cyclistes sont plus lents).

La rue de Pessac n'est pas classée comme itinéraire prioritaire 2 roues (c'est la rue St Genès qui l'est) dans le schéma de déplacements tous modes de l'agglomération bordelaise.

#### **Transports en commun**

Dans l'hypothèse d'un sens unique de circulation (non souhaité), privilégier le sens entrant depuis le carrefour Treuils/Landiras pour les bus (lianes 4)

Le report des deux sens de la lianes 4 pourrait s'envisager sur la rue François de Sourdis, mais il y a une impossibilité pour les bus de tourner à gauche entre le cours du Maréchal Juin et le cours d'Albret.

Dans le cas de mise en place de sens uniques, faire apparaître les reports de circulation sur les plans : à l'échelle du quartier et du débouché sur la barrière

### 2.2-Etat des lieux séquence Treuils / Costedoat :

Emprise publique comprise entre 10.10 m et 11.50 m avec une chaussée de 5,30m extrêmement réduite,

Problème majeur : les bus (impossibilité de se croiser, itinéraires dissociés)

Revêtement très détérioré

### 2.3-Hypothèse 1 : Conservation d'une chaussée à double sens et mise en place de 2 bandes cyclables, suppression du stationnement

Cette hypothèse est impossible sur la séquence Treuils / Costedoat, car elle nécessite une emprise minimum de 11,40 m : 6m de chaussée, 2x1,50 m de trottoirs, 2x1,20 m de bandes cyclables.

#### Evolutions possibles :

1- Faire une bande cyclable sur un seul sens (emprise mini : 10,30 m)

2- Agrandir un trottoir à 2.50 m dégagé de tout obstacle : 1.40 m piéton + 1.10 m vélo (emprise mini : 10,00 m)

3- Partager la chaussée Vélos / voitures sur une voie de 6m, à condition de réduire la vitesse ( zone 30).

### 2.4-Hypothèse 2 : Sens unique entrant depuis le carrefour des Treuils et mise en place d'une piste cyclable bidirectionnelle sur trottoir Nord, conservation du stationnement

Cette hypothèse nécessite une emprise entre 10,50 et 11 m : 3,50m de chaussée, 2m de stationnement, 1,50 m de trottoirs côté Sud, 3,50/4,00 m de trottoir partagé côté Nord.

#### Evolutions possibles :

Réticence pour la plantation d'arbres aussi proche des façades. Proposer des plantations en pied de façade, entretenues par les riverains. Ou implanter les arbres en alternance dans la bande de stationnements. Ou ne planter que ponctuellement au niveau des élargissements.

Pour la circulation en sens unique : Mettre en évidence la boucle créée avec la rue St Genès.

Difficulté du sens montant du Bus par la rue Saint Genes : les bus peuvent-ils passer rue St Genès et reprendre ensuite le même trajet que le 26 (rue de Ségur) ?

### 2.5-Hypothèse 3 : Sens unique sortant depuis la rue Costedoat et mise en place d'une piste cyclable bidirectionnelle sur trottoir Sud, conservation du stationnement

Cette hypothèse nécessite une emprise entre 10,50 et 11 m : 3,50m de chaussée, 2m de stationnement, 1,50 m de trottoirs côté Nord, 3,50/4,00 m de trottoir partagé côté Sud.

Même observation pour les plantations et la circulation.

### 2.6-Hypothèse 4 : VL : Sens unique entrant depuis le carrefour des Treuils

TC : Double sens, dont une voie bus réservée incluant circulation vélo

Cette hypothèse nécessite une emprise de 10,50 m : 3,50m de chaussée VL partagée avec vélos, 4m de chaussée seulement bus partagée avec vélos, 2x 1,50 m de trottoirs.

Renvoi des flux sur la rue St Genès pose question

Evolutions possibles :

Possibilité de réduire l'emprise de la voirie à sens unique VL de 3.50 m à 3.20 m

Possibilité de réduire l'emprise de la voirie à sens unique TC de 4 m à 3.50 m

Ces réductions pourraient permettre d'agrandir un trottoir

L'hypothèse de la suppression totale du stationnement pour un couloir bus paraît difficile à soutenir.

Prochaines réunions :

**Réunion de travail sur François de Sourdis/Rue de Pessac le 20 janvier à 9h**

**Réunion avec les élus fin janvier/début février**