

COMPTE-RENDU

Réunion de concertation rue de Pessac

Lundi 24 juin 2019, à 18h30, Salle Amédée Larrieu, place Amédée Larrieu



Etaient présents :

- 23 habitants
- Claire Vendé-Bédora, responsable du Pôle territorial de Bordeaux, Bordeaux Métropole
- Maëlle Despouys, responsable Cellule concertation, Cabinet du Maire, Ville de Bordeaux
- Catherine Martin-Prével, chargée de mission
- Christine Le Pape-Martin, chargée de concertation

INTRODUCTION

Maëlle Despouys, responsable de la Cellule concertation, remercie les participants de leur présence et annonce la création d'un groupe contact rue de Pessac (partie centrale) constitué d'habitants, d'associations et d'institutionnels prêts à travailler afin de faire émerger deux à trois préconisations qui seront transmises aux maires-adjoints, Jean-Louis David et Fabien Robert. La réunion de ce soir sera dédiée aux échanges sur les éléments techniques.

1. Le contexte

Maëlle Despouys revient sur le contexte historique.

De 2015 à 2018, la Ville de Bordeaux et Bordeaux Métropole ont lancé un cycle de concertation pour réfléchir à l'aménagement des rues Edmond Costedoat, Pessac et François de Sourdis/Fernand Audeguil.

En novembre 2018, soucieuses d'un dialogue apaisé avec les habitants et compte-tenu de l'absence de consensus sur le projet proposé rue de Pessac situé entre les rues Edmond Costedoat et Audeguil/Treuils, la mairie de Bordeaux et Bordeaux Métropole ont mis en place une médiation. Cette mission de médiation citoyenne, portée par l'agence Écologie urbaine, s'est terminée en janvier 2019. Elle a permis d'avoir un regard extérieur, d'organiser les conditions du dialogue et de sortir d'un rapport antagonique entre les favorables au double sens et les favorables au sens unique.

Suite à une réunion organisée en mars dernier sur le quartier Saint-Augustin Tauzin Alphonse Dupeux relative aux travaux sur le secteur Alphonse Dupeux, Jean-Louis David et Fabien Robert ont souhaité réorganiser de façon plus précise et plus opérationnelle un groupe contact pour la rue de Pessac, dans sa partie centrale.

L'objectif aujourd'hui est d'identifier des éléments qui permettront à terme de réaménager la portion centrale de la rue de Pessac sachant que les travaux ont déjà débuté depuis mars 2019 sur la rue Costedoat et sur la rue de Pessac, côté barrière de Pessac. Aujourd'hui, il est nécessaire d'identifier les éléments de consensus pour la partie centrale de la rue de Pessac.

En réponse au questionnement d'un participant, Maëlle Despouys confirme qu'un périmètre a été identifié. L'idée était d'avoir géographiquement des représentants de toutes typologies d'usagers de la rue de Pessac de manière à avoir des retours représentatifs.

Maëlle Despouys invite tous les participants à se présenter puis elle cède la parole à Claire Vendé-Bédora, responsable du Pôle territorial de Bordeaux auprès de Bordeaux Métropole.

2. L'environnement et la configuration actuels

Claire Vendé-Bédora précise tout d'abord que les travaux engagés rue Costedoat ou rue de Pessac dans sa partie entre le rue des Treuils et la barrière de Pessac, sont compatibles avec ceux de la partie centrale.

Elle indique que la réunion de ce soir a vocation de porter à connaissance les difficultés sur les fonctionnements autour de la rue de Pessac. Il ne s'agit pas d'aborder des aménagements potentiels.

Elle mentionne que tous les éléments présentés ce soir seront communiqués à l'ensemble des participants en vue de la réunion programmée en septembre prochain.

A – Le réseau hiérarchisé de voirie

Aujourd'hui, toute la métropole bordelaise fonctionne selon un réseau hiérarchisé de voiries.

- Dans la catégorie 1, en rouge sur le plan ci-dessous, on trouve les axes structurants comme la rocade, les boulevards, les quais, ...

- Dans la catégorie 2, en bleu, on trouve les liaisons communales telles que les rues Saint Genès et de Pessac mais aussi des cours : Général Larminat, Maréchal Juin, la Somme... Il s'agit d'axes structurants pour la Métropole.

A l'intérieur de ce maillage, on trouve les catégories 3 et 4.

- Dans la catégorie 3, en vert, on trouve les liaisons interquartiers telles que les rues du Tondu, Mouneyra, Belfort...
- Dans la catégorie 4, en blanc, on trouve les voies résidentielles.



Tout le fonctionnement, la mobilité et les transports en commun métropolitains sont organisés autour de ces catégorisations. Quand on est un axe structurant de l'agglomération, on accueille tel type, de telle quantité de véhicules... Toutefois, cela ne préjuge pas d'un fonctionnement. En effet, certains axes de catégorie 2 sont en sens unique alors que d'autres sont à double sens. Cependant, il est très compliqué dans le fonctionnement de la Ville de dire qu'à un moment donné, la rue de Pessac devienne une simple liaison interquartiers.

Quelle que soit la décision prise concernant l'aménagement futur de la rue de Pessac, cette voie restera toujours une liaison intercommunale.

Le travail de hiérarchisation des voies et reclassification est réalisé tous les dix ans. Il s'effectue au cas par cas. C'est un process très long, très technique qui implique des modifications au niveau des transports en commun mais aussi de tous les réglages des feux de circulation etc.

B – Le réseau des bus

Comment est-il fait ?

Tous les huit ans, la Métropole négocie la délégation de service public (DSP) et détermine à cette occasion ses vœux en matière de mobilité (tramway, bus, Vcub, Batcub, etc.). Aujourd'hui, le réseau tel qu'il est conçu est basé sur un fonctionnement proposé par Kéolis : le tramway, les lianes structurantes, les coroles, les petits bus pour les dessertes locales...

Ponctuellement, des adaptations (modifications) sont possibles dans le cas, par exemple, de l'émergence d'un nouveau quartier qu'il faut desservir. Cela reste cependant à la marge. L'organisation se fait en maillage et en réseau.

Concernant le quartier, il est desservi par deux lianes.

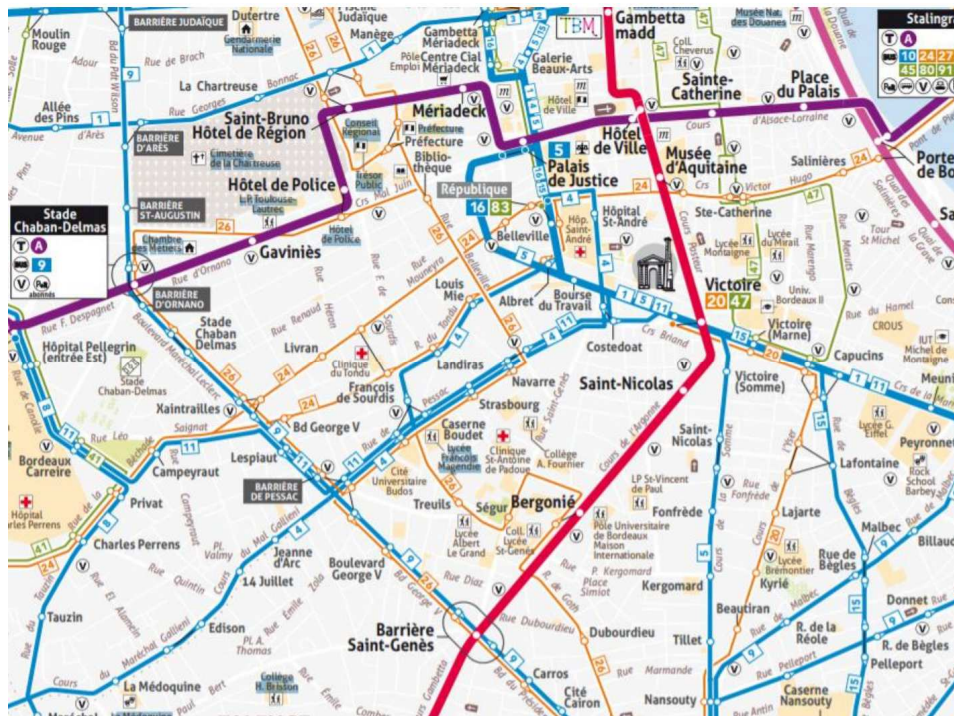
En ce moment, la liane 4 et la liane 11 sont sur des itinéraires de travaux.

-La liane 4 est déconnectée dans les deux sens. Elle rentre normalement par la rue de Pessac. Hors travaux, elle passe par Audeguil, Sourdis et Larminat et remonte par la rue de Pessac.

-La liane 11 est connectée dans les deux sens sur la rue de Pessac, c'est-à-dire qu'elle a le même itinéraire à l'aller comme au retour.

-Il y a également le petit bus de la ligne 26 qui arrive sur Saint-Genès, Treuils, Sourdis... Il a un autre itinéraire au retour.

On constate que le fonctionnement de la rue de Pessac joue donc un rôle dans le fonctionnement des bus du secteur.



Les Echanges

Les techniciens de Kéolis indiquent que les bus ne peuvent pas aller partout. La ligne de bus est construite pour avoir des origines et des destinations. Ici, la desserte des lycées fait partie intégrante de cette construction.

Le proviseur du lycée Magendie, précise que si la moitié des élèves habitent sur le secteur, l'autre moitié résident totalement hors périmètre d'où l'importante d'avoir des transports en commun qui desservent l'établissement.

Une habitante de l'impasse Buscaillet indique que la ligne 11 joue un rôle important dans la desserte du tripode mais aussi dans celle du lycée Gustave Eiffel. Elle constate chaque jour que cette liane est usitée par de nombreux lycéens et étudiants.

Concernant le taux de fréquentation des lignes 4 et 11, Kéolis indique que la liane 4 fait partie du top 5 des lianes les plus fréquentées (4^{ème} position) avec plus d'un million de voyageurs par an. La liane 11 se classe quant à elle dans le top 10.

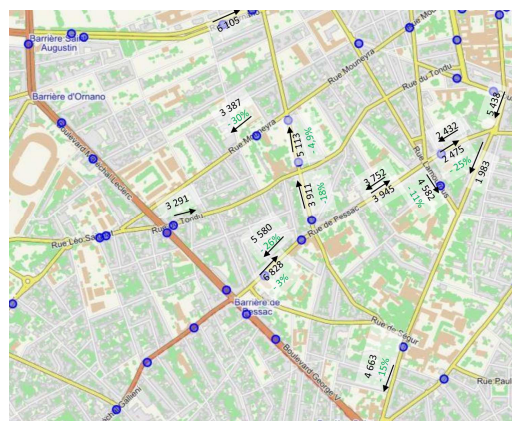
Toutes deux desservent des axes structurants. La liane 11 a une fréquence de 15 min et va au-delà de la gare Saint-Jean. Ceux sont des axes très structurants.

Kéolis indique que par rapport au réseau initial, deux modifications ont déjà été effectuées. La première est intervenue avec la fermeture aux bus de la rue Tanesse qui a été obligé de dissocier les trajets et faire passer la liane 4 par la rue François de Sourdis, dans le sens entrant. La deuxième est la mise à sens unique de la rue François de Sourdis qui a contraint kéolis à faire passer la ligne 26 par la rue Louis Mie.

Maëlle Despouys précise que le SDIS a été convié à la réunion de ce jour. Elle indique que le SDIS est dans une période contrainte en matière de sécurité publique et se concentre sur sa mission première. Leurs effectifs ne permettent pas leur représentation lors des réunions publiques. Cependant, le SDIS continuera à émettre des avis quant aux sens de circulation des rues.

Le stationnement résident a été mis en place en ce sens. Il a permis de réduire de 10% la circulation. De plus, Bordeaux Métropole s'efforce de développer le réseau radial (actuellement en étoile) : des projets sont à venir au niveau des boulevards et des barrières, un RER métropolitain, une voie ferrée rendue plus efficace... Le bus à haut niveau de service (BHNS) est également évoqué. Le réseau de tramway pose question.

1) Bordeaux Métropole a constaté une baisse du trafic sur le secteur, baisse qui se confirme sur tout Bordeaux.



Rue de Belfort, appelée « la petite rocade », sert d'itinéraire pour sortir du secteur Mériadeck. Elle accueille beaucoup de trafic. Les conditions de circulation sont également contraintes rue de Ségur en ce moment, en raison des travaux rue de Pessac. Les sens de circulation impactent le réseau de transports en commun ainsi que les aménagements potentiels. Un chiffrage sera demandé à Kéolis.

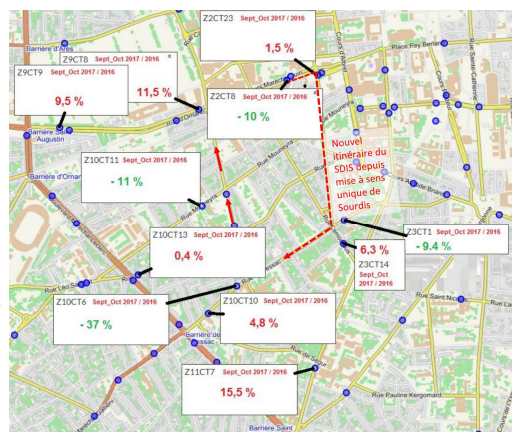
2) Les trafics journaliers entre 2016 et 2017

Tendance 2017, depuis la mise en sens unique de la rue François de Sourdis :

En pointillé rouge : le nouvel itinéraire du SDIS. C'est l'un de leurs itinéraires.

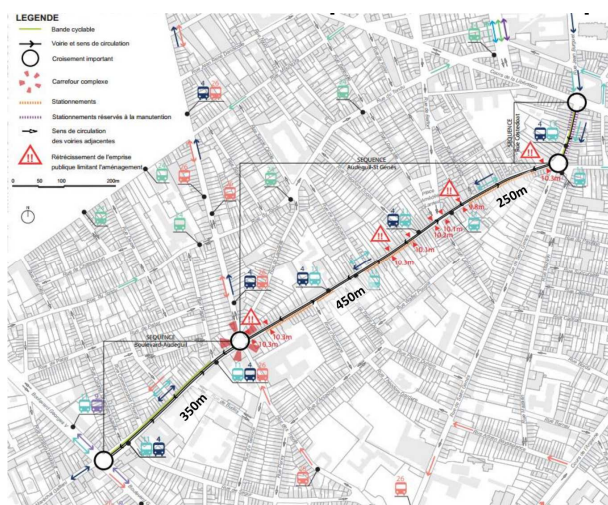
Ils ont plusieurs itinéraires potentiels selon la nature de leur intervention et leur destination.

Les boulevards ne sont pas suffisamment fluides pour être choisis.

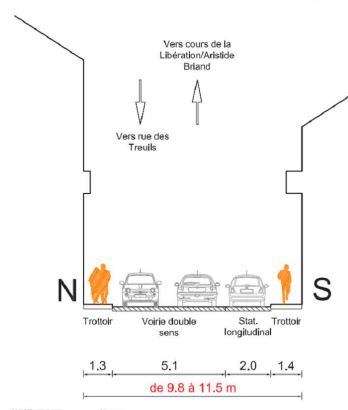


D – Les deux séquences aux profils distincts

Claire Vendé-Bédora rappelle l'étroitesse de la voie puis présente le profil type de la section étroite.



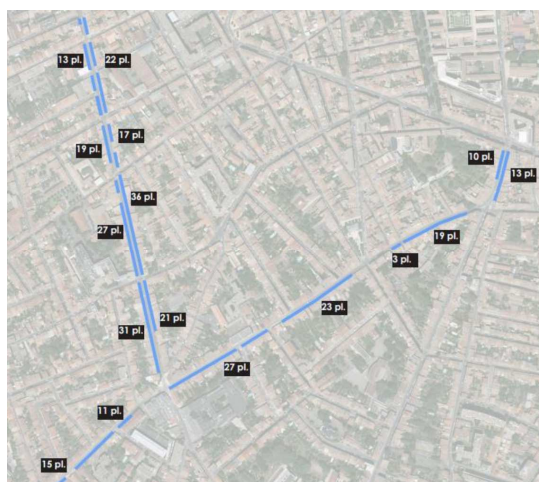
PROFIL TYPE DE LA SECTION ETROITE



E – L'organisation actuelle du stationnement

Actuellement, le stationnement est organisé de façon unilatérale, du côté pair sur toute la rue. Il est noté que le stationnement résident a permis d'améliorer la rotation des véhicules.

Le plan indique le nombre de places de stationnement par segment.



Un habitant souhaite connaître le nombre total de places impactées en cas de suppression du stationnement dans la rue. Une centaine de place de stationnement résident pourraient être concernées.

3. Les dysfonctionnements constatés sur la rue de Pessac

A - Claire Vendé-Bédora présente le diagnostic issu de la précédente concertation :

- des trottoirs réduits, peu praticables notamment lorsque les poubelles sont sorties ;
- un flux et une vitesse de circulation importants notamment en heures creuses ce qui crée un sentiment d'insécurité pour les piétons et les cyclistes ;
- des carrefours complexes et accidentogènes (les relevés seront communiqués aux participants ; ils sont accessibles sur l'opendata de Bordeaux Métropole) ;
- pas d'aménagements cyclables, sentiment d'insécurité vis-à-vis du trafic motorisé intense avec des vitesses parfois élevées ;
- manque d'arceaux vélos ;
- une chaussée étroite qui génère des difficultés de croisement pour les bus ;
- la desserte en transports en commun est jugée indispensable par de nombreux riverains (accès au Campus universitaire) ;
- le stationnement sauvage est constaté au niveau des arrêts de bus, il existe une difficulté à trouver une place de stationnement (il est à noter l'amélioration de la situation depuis l'instauration du stationnement résident) ;
- une rue minérale. La nature est inexistante : souhait émis de plantations à conditions qu'elles soient entretenues et que cette végétalisation ne s'effectue pas au détriment de la largeur des trottoirs.

Les problèmes de fonctionnement concernent principalement la section étroite de la rue de Pessac. L'accidentologie est répartie sur toute la rue mais cependant plus marquée sur la section la plus étroite de la voie.

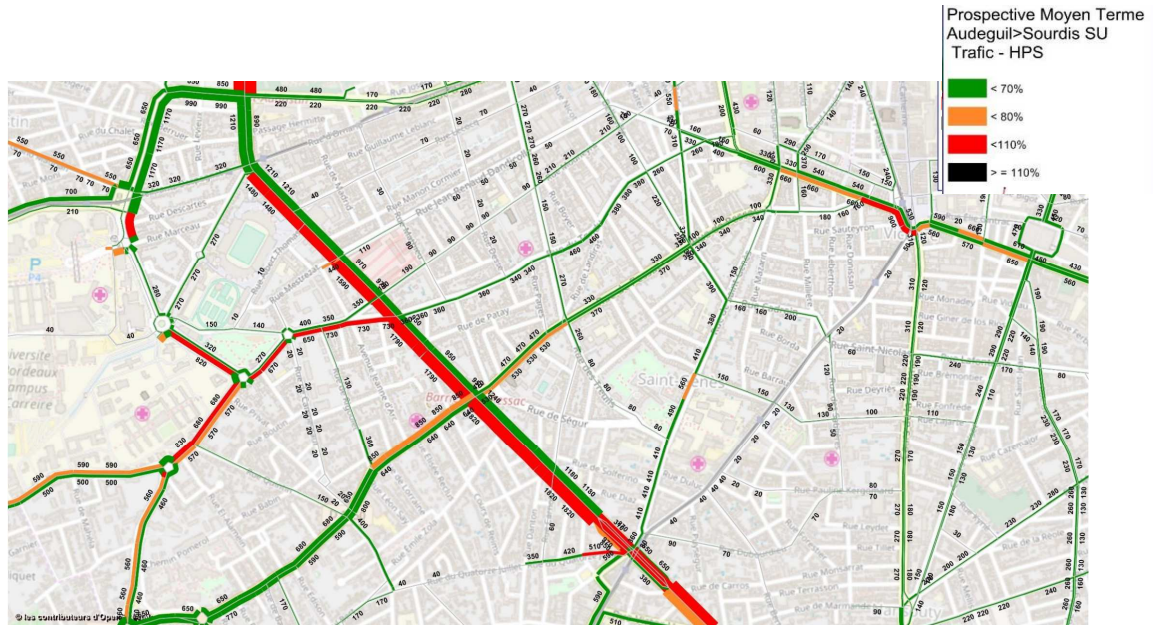
B - Claire Vendé-Bédora revient sur les contraintes :

- les transports en commun : il est indispensable de maintenir un fonctionnement satisfaisant du réseau des bus ;
- SDIS : il est obligatoire d'assurer les flux des services de secours ;

- Il faut éviter les reports de trafics sur des voies de catégorie 3 (liaisons interquartiers) et catégorie 4 (voies résidentielles).

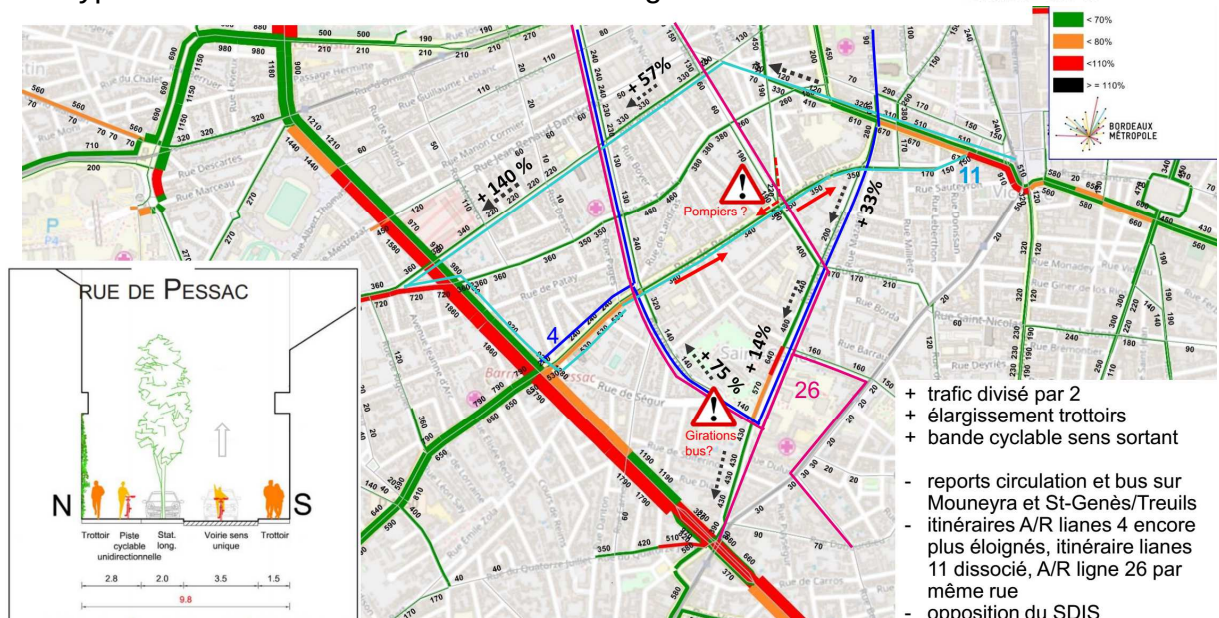
4. Les hypothèses de fonctionnement

A - Claire Vendé-Bédora présente la modélisation à l'horizon 2020, en pointe du soir.



Un habitant demande la modélisation en pointe du matin.

B - Hypothèse 1 : sens de circulation d'Audeguil vers Costedoat

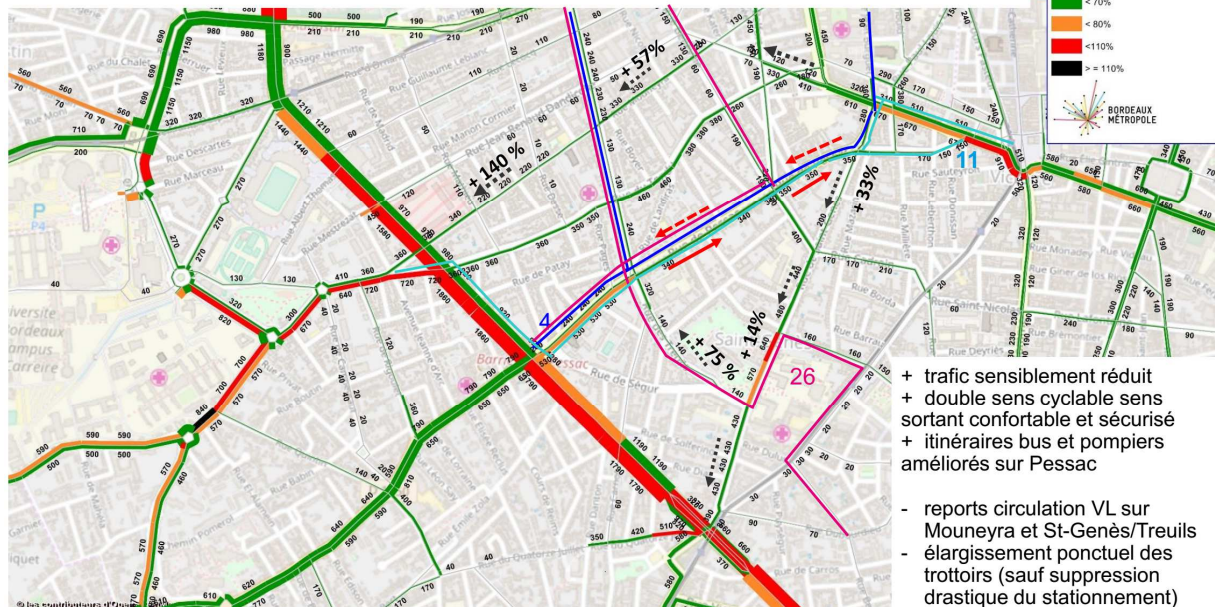


Le SDIS ne veut pas de cette hypothèse. Il est donc impératif de trouver une alternative acceptable par les pompiers.

C'est également le sens de circulation le plus contraint pour les transports en commun (Kéolis).

C - Hypothèse 1bis : sens unique d'Audeguil vers Costedoat avec un contre-sens pour les bus

Prospective Moyen Terme
Audeguil>Sourdis SU
Pessac SU vers Costedoat
Trafic - HPS



Le SDIS est contre cette hypothèse.

Kéolis est au contraire très favorable à cette proposition.

Le couloir de bus créé pourrait servir également aux pompiers et aux vélos.

Pour que deux bus se croisent, il est nécessaire d'avoir 6 m de largeur.

C - Hypothèse 2 : un sens unique de Costedoat vers Audeguil

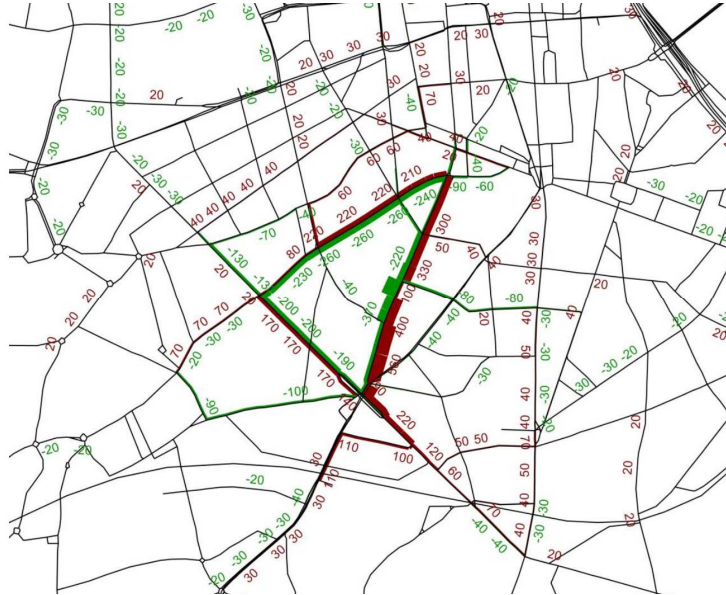
Prospective Moyen Terme
Audeguil>Sourdis SU.
Pessac SU vers Audeguil



Dans cette hypothèse, la liane 11 passe par la rue du Tondou.

On peut noter une forte augmentation du trafic rue du Tondu : + 35 %.
Faire passer le bus par la rue de Landiras est une option.

D - Hypothèse 3 : un sens unique sortant sur la rue de Pessac et l'inversion de la rue Saint-Genès



Les feux sont supprimés rue Saint-Genès et un double sens cyclable est aménagé. Cette hypothèse supprime un flux sur la barrière de Saint-Genès. Mais cette hypothèse n'allège pas le trafic en terme de nombre de véhicules de la rue de Pessac. Ce scénario présente un inconvénient pour la desserte des établissements scolaires. Il complexifie la liaison Bordeaux-Talence (flux cours Gambetta).

La liane 11 est déviée sur la rue du Tondu, axe interquartiers (catégorie3)

Un itinéraire alternatif est à trouver pour la ligne 26.

Ce schéma engendre une augmentation des flux de circulation sur les boulevards et sur la rue Saint-Genès. Il crée un risque de stockage barrière de Toulouse et barrière Saint-Genès. La régulation des feux sera nécessaire.

Les établissements scolaires sont à traiter ainsi que la liane 11 dans cette proposition.

Un habitant demande le taux d'occupation du stationnement de la rue de Pessac. Bordeaux Métropole indique ne pas avoir de chiffre à communiquer.

5. Le fond documentaire

Il est constitué des documents suivants :

- Dossier accidentologie rue de Pessac (cartes, rapports d'expertise, les évolutions, des articles de presse...).
- Dossier accidentologie rue Saint Genès.
- Dossier avis SDIS (CR des réunions, avis du SDIS...).
- Dossier études.
- Dossier trafic et simulations [2014-2017] comptages...
- Document *Présentation 24 juin 2019.ppt* présenté lors de la réunion d'installation du groupe contact de la rue de Pessac du 24/06/2019.

6. Les échanges

Une habitante : Bordeaux Métropole supprime des feux. Est-ce que tous les carrefours s'y prêtent ?

Claire Vendé-Bédora : Cela dépend de la caractéristique du feu. Certaines géographies de rue ne le permettent pas. Les feux sont souvent contre intuitifs ; ils aggravent les facteurs de risque. Certains automobilistes augmentent leur vitesse pour passer le feu au vert. Les plateaux, les sens giratoires régulent le trafic. Ils demandent en effet plus d'attention et de vigilance de la part des automobilistes. La régulation des feux se fait grâce au système *Gertrude*.

Un habitant : Qu'est-ce qui a bloqué dans le dossier précédent ?

Claire Vendé-Bédora : Bordeaux Métropole était sur une hypothèse du maintien à double sens de la rue de Pessac. Un travail a été effectué sur le sens unique qui crée des contraintes et des reports de circulation sur les rues adjacentes. Les riverains de ces rues impactées se sont opposés à ces changements. La situation est devenue trop conflictuelle.

A présent, Bordeaux Métropole recherche une nouvelle méthode de travail permettant de trouver du consensus. Des changements ont été faits sur d'autres rues mais pas sur des axes aussi structurants que celui de la rue de Pessac.

Maëlle Despouys : Le groupe contact est constitué pour essayer d'améliorer l'acceptabilité du projet. L'objectif est que l'hypothèse retenue soit consensuelle, au sens où elle devient acceptable par tous.

Une habitante : Il y avait eu un blocage car les hypothèses présentées précédemment n'intégraient pas l'hypothèse 3. Les flux de circulation étaient reportés soit sur la rue Saint-Genès soit sur d'autres rues.

Claire Vendé-Bédora : Les riverains de la rue Saint-Genès se sont également opposés à cette hypothèse là.

Un habitant : Certaines propositions engendrent des reports de flux. On risque de se trouver à nouveau confronté à une opposition des riverains impactés.

Un habitant : Il risque d'y avoir un report de flux sur le cours Gallièni.

Claire Vendé-Bédora : Oui effectivement, il faudra l'étudier. Il en sera de même pour la rue de Talence (catégorie 3).

Un habitant : Concernant la dernière hypothèse présentée, les établissements scolaires Saint-Genès, Albert Legrand, Solférino, et l'institut Bergonié vont être lourdement impactés. Il faut être attentif à cette problématique.

Claire Vendé-Bédora : La hiérarchisation de Bordeaux Métropole des avis technique est :

1 : les contraintes du SDIS,

2 : l'efficacité des transports en commun, c'est une politique publique forte pour la métropole,

3 : l'accidentologie et la sécurité,

4 : la diminution du trafic....

Un habitant de la rue du Tondu : Qu'en est-il des habitants qui vivent toute l'année dans une rue qui subit des nuisances dues aux reports de trafic comme c'est le cas actuellement rue du Tondu ? La situation est infernale.

Claire Vendé-Bédora : Hormis le SDIS, il n'y a pas de légitimité plus forte l'une que l'autre. Toutes les légitimités ont leurs raisons d'être. L'objectif est d'arriver à un consensus.

Un habitant de la rue du Tondu : Le trafic est-il réellement mesuré ? On constate une augmentation du trafic pendant les travaux. Les données sont-elles accessibles au public ?

Claire Vendé-Bédora : Je ne pense pas. Mais si tel est le cas, on vous les fournira. Actuellement il y a moins de voitures et moins de flux rue de Pessac.

Une habitante : Peut-être mais la vitesse augmente.

Une habitante : La barrière reste dangereuse malgré les travaux d'aménagements effectués.

Un habitant : Je comprends la recommandation des pompiers. Mais ils peuvent sortir par le cours du Maréchal Juin.

Claire Vendé-Bédora : Le SDIS a besoin d'un itinéraire vers le sud. Les pompiers ne veulent pas d'un itinéraire sur lequel ils seraient impactés par une ligne de tramway. Quand le tramway passe, les pompiers se trouvent obligés de s'arrêter. Ce n'est pas envisageable compte tenu de leurs urgences parfois vitales.

Par contre, vous pouvez parfaitement proposer d'autres itinéraires pour le passage des pompiers.

Un habitant : Pourquoi ne pas faire passer les pompiers rue Saint-Genès ?

Un habitant : Il faut prendre en compte la sécurité des élèves sur la rue Saint-Genès. Le dégagement est très faible devant l'établissement.

Kéolis : Il y a certes des itinéraires de sortie mais il y a aussi des itinéraires pour se rendre sur les bâtiments importants pour la défense du feu. En l'occurrence, ils ont besoin d'accéder dans le secteur de la rue de Pessac aux lycées, collèges... Les pompiers sont contraints : l'installation et la giration de la grande échelle sont à prendre en compte. Il serait intéressant que les pompiers soient présents à la réunion du 11 septembre prochain afin qu'ils expliquent leur fonctionnement.

Un habitant : Quid du critère du coût ?

Calire Vendé-Bédora : Les chiffrages seront réalisés en fonction des hypothèses.

Un habitant : Et si on a une idée géniale à vous transmettre ?

Maëlle Despouys : Nous vous communiquerons une adresse mail afin de nous en faire part. L'objectif de la réunion du 11 septembre prochain est de travailler afin de faire émerger des hypothèses, des recommandations qui seront remontées aux élus.

Un habitant : Si on trouvait un accord, les travaux auraient lieu quand ?

Claire Vendé-Bédora : Cela dépend de l'hypothèse retenue et des impacts induits. A partir de la prise de décision, une étude sera diligentée ; il faut compter un an. Puis les travaux réseaux et les travaux d'aménagement seront programmés. Il faut compter 18 mois pour leur réalisation et uniquement pour la rue de Pessac. Cette évaluation ne prend pas en compte les éventuels travaux sur des rues adjacentes. Une négociation des budgets et des échelonnements sera à travailler en fonction des travaux retenus dans le projet. Pendant tout ce temps, on ne touche à rien.

Une habitante : Une communication sera-t-elle faite auprès des rues adjacentes ? On risque se retrouver avec les mêmes sensibilités que précédemment, avec une levée de bouclier des opposants au projet .

Claire Vendé-Bédora : D'où la nécessité de hiérarchiser les priorités ensemble puis de regarder les différentes hypothèses proposées à travers cette grille.

Un habitant : Le SDIS s'oppose à l'hypothèse 1

Un habitant : Une prospection est menée pour l'aménagement de la place d'Arlac et pour la place Amédée Larrieu. Il faudrait avoir les éléments permettant d'avoir une vision plus globale du quartier.

Claire Vendé-Bédora : Vous aurez ces éléments. Nous vous transmettrons l'analyse du Cabinet Nechtan.

7. La conclusion

Maëlle Despouys indique qu'un travail sera effectué lors de la prochaine réunion en atelier.

Elle confirme que l'ensemble des documents sera adressé par la cellule concertation (mail : conseildequartier@mairie-bordeaux.fr) à tous les participants afin qu'ils puissent prendre connaissance des éléments techniques tenant compte des contraintes dans la perspective de la 2^{ème} réunion programmée le **11 septembre 2019, à 19 heures, salle Amédée Larrieu**, place Amédée Larrieu. Chaque représentant de rue, d'association... pourra se faire le relai de cette démarche et recueillir l'avis des autres habitants de sa rue, de son association.

Fin de séance.