



Pôle Territorial Sud

Service Aménagement Urbain

AFFAIRE SUIVIE PAR : YOUSRA MAKHCHANE – TEL. 05 35 31 96 79 – Y.MAKHCHANE@BORDEAUX-METROPOLE.FR

COMPTE RENDU DE REUNION

■ **OBJET** : Pessac : Réunion publique de présentation de l'étude préliminaire
du projet carrefour Alouette
Réunion du 11/03/2024, salle du conseil municipal

Début réunion : 18h30

Fin réunion : 20h30

Animateur : /

Rapporteur : Yousra Makhchane, PT Sud

PARTICIPANTS

PRESENTS :

- Franck Raynal, Maire
- Stéphane Mari, élu
- Jérémie Landreau, élu
- Dominique Moussours Eyrolles, élu
- Benoit Rautureau, élu
- Annie Ladiray, élue
- Véronique Bolot Georges, directrice Communication Ville
- Fabien Leroy, directeur Cabinet

- Nathalie Plénard, directrice DDA PTS BM

- Aurélien Maysounave, MOE VERDI
- Olivier Struxiano, BM PTS MOE CRP

DESTINATAIRES

- **Les participants**

- **Pour information :**
 - Didier Harribey, BM PTS SAU

<ul style="list-style-type: none"> ○ Julie Teste, BM PTS MOE CRP ○ Soraya Barthélemy-Rezki, apprentie BM PTS SAU ○ Yousra Makhchane, chargée d'opération BM PTS SAU ○ Denis Pinsolle, chef de projet BM PTS SAU ○ Association VELO-CITE ○ Syndicat de quartier <p>Excusés: /</p> <p>Absents : /</p>	
Remarque : /	

POINTS ABORDES	DECISIONS / OBSERVATIONS
<ul style="list-style-type: none"> • <u>Contexte</u> 	<p>Nombre de participants : environ 88 personnes selon émargements</p> <p>Monsieur le Maire ouvre la séance en remerciant toutes les personnes présentes et indique que l'ordre du jour de cette soirée de concertation publique est de présenter enfin l'étude préliminaire du projet d'aménagement du carrefour de l'Alouette aux riverains (support ci-joint en annexe et mis en ligne sur le site internet de la ville) avec une idée directrice : le juste aménagement en cherchant à ne pas nuire au quotidien des habitants.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • <u>Présentation</u> 	<p><u>Le projet voirie du carrefour de l'Alouette :</u></p> <p>Il est précisé d'emblée au public que le projet ne consiste pas en la création d'un quelconque giratoire, circulaire ou ovale, car cette solution étudiée prioritairement a été écartée puisque inadaptée à la configuration du site (foncier très contraint activités riveraines à préserver, armature à 5 branches impossible à réduire). Il est précisé ensuite que le projet n'implique aucune suppression de voie ou modification de sens de circulation sur les 5 branches, que les feux tricolores sont par conséquent conservés pour préserver la capacité d'écoulement des différents importants flux motorisés qui traversent ce véritable nœud routier. Les deux enjeux principaux à</p>

	<p>concilier sur le futur aménagement sont : la sécurisation des modes actifs (piétons, cyclistes) tout en gardant à l'esprit l'impératif de fluidité de la circulation générale (transport en commun inclus).</p> <p>L'accent est mis dans la présentation effectuée sur la logique et la méthode d'aménagement léger employées pour agir de façon ciblée, branche à branche, afin d'améliorer les parcours en franchissement du carrefour par les piétons et les cyclistes. Le plan masse du projet n'est pas commenté précisément car la matière technique est trop complexe pour l'aborder dans ce format. Pour autant, élus et techniciens se tiendront à disposition pour expliciter les mouvements et volets du projet qui poseraient question.</p> <p>Il est rappelé que le projet est à mettre en lien avec la multiplication du trafic cycliste par 3 en 15 ans sur la métropole, ce qui est une tendance de fond. Par ailleurs, le projet du carrefour de l'Alouette ne mise pas sur une hypothétique baisse à terme du trafic motorisé mais se base au contraire par précaution sur le trafic VL PL existant.</p> <p>Le projet sur ce site sensible et complexe se décline en deux actions distinctes mais complémentaires : l'aménagement de voirie sur le carrefour lui-même et le projet attendant de création de parc arboré public sur l'ex-propriété Thomasson.</p> <p>Le projet comporte les éléments principaux suivants à retenir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création voie bus vélo et parvis piéton paysager avenue Haut Lévêque ; - Création pistes cyclables avenues Pasteur et Leclerc ; - Élargissement des ilots piétons refuges partout où possible ; - Conservation du couloir bus vélo avenue Leclerc ; - Transformation de l'arrêt de bus avenue Pasteur : en encoche actuellement (supprimée) déporté « sur chaussée » ; - Création d'un cheminement piéton sur la parcelle ex Thomasson avenue Bourgailh ; - Suppression du stationnement avenue Beutre pour double sens cyclable.
<ul style="list-style-type: none"> • <u>Précisions</u> 	<p>Suite à la présentation globale du projet d'ensemble par les techniciens, s'en suit un temps échange ci-après résumé qui a permis d'apporter des compléments d'explication et des détails.</p>

- **Les cyclistes et les transports en commun**

Branche Bourgailh :

Il n'est pas possible de créer une piste cyclable et un trottoir aux normes Personnes à Mobilité Réduite sans impacter les arbres et racines existantes côté ilot ex propriété Thomasson qu'il convient de préserver.

Le choix a donc été fait de séparer la piste cyclable passant par l'avenue du Bourgailh du cheminement piéton passant par l'intérieur du parc Thomasson notamment car la bande cyclable actuelle est trop étroite.

Les bandes cyclables prévues sur l'avenue du Bourgailh auront une largeur optimisée à 1m60 de chaque côté.

Branche Beutre :

Les pistes cyclables seront dans les deux sens séparées de la chaussée, en continuité avec l'amont/l'aval du réseau REVE.

Le trajet d'un cycliste allant de Beutre à Pasteur n'est actuellement pas permis, le projet le rend possible et propose un nouvel aménagement pour les cyclistes afin de pouvoir faire le tour du carrefour de manière sécurisée.

Des échanges avec Vélo-Cité sont en cours afin de permettre une amélioration du cheminement cyclable.

En cohérence avec les projets de ligne Bus Express (BEX) sur l'axe nord-sud, l'aménagement proposé sur le carrefour ne prévoit aucun élargissement sur Bourgailh à ce stade pour créer une quelconque voie supplémentaire.

Branche Pasteur :

En cohérence avec le programme immobilier de l'ilot Terminus, porté par Kauffmann and Broad, la piste cyclable projetée passant devant ces futures résidences sera traitée sous forme surélevée et traversante afin de sécuriser les cyclistes qui seront prioritaires sur les véhicules entrant/sortant.

Côté opposé, concession Renault, le trottoir sera conforme et la piste cyclable en amont de l'arrêt de bus permettra de sécuriser et de faciliter l'insertion des cyclistes sur la chaussée via des chevrons et logos vélos de guidage en direction de l'avenue de Beutre et du Général Leclerc.

	<p>L'encoche bus TBM existante sera supprimée pour disposer l'arrêt sur chaussée, ce qui supprimera de fait l'espace livraison actuel de la concession Renault (à retrouver par la concession sur son espace privé).</p>
<ul style="list-style-type: none"> • <u>Les piétons</u> 	<p>S'agissant des longues traversées piétonnes sur des chaussées très larges, elles ont été nécessairement conservées en deux temps mais avec ilot refuge élargi à 2 mètres pour assurer une réelle sécurité. Accroître les temps de traversée dévolus aux piétons aurait été peu réalisable car cela plomberait directement les temps de feu vert des autres branches avec une fluidité lourdement dégradée.</p> <p>Plus généralement, chaque fois que cela est possible dans le projet, on donne de l'espace supplémentaire aux piétons et on retire les cyclistes de la chaussée pour les mettre en site propre (bande, piste, couloir).</p> <p>Sur la double façade Haut Lévêque/Pasteur, du foncier a été négocié en rétrocession avec Kauffmann and Broad pour y créer un parvis favorable aux piétons et usagers TBM Keolis soit environ + 6 mètres sur Haut-Lévêque et + 4 mètres sur Pasteur. Cela n'occasionne aucun recul des futurs immeubles.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • <u>Les VL et PL</u> 	<p>Pour garantir les mêmes mouvements des engins à grand gabarit qu'aujourd'hui, l'aspect circulatoire a primé avec la prise en compte des espaces requis géométriquement pour les girations, ce qui explique le parti pris de séparation physique des modes.</p> <p>Ainsi, il y a le même nombre de voies mais celle-ci sont rendues légèrement plus étroites quand c'est possible. Il y a eu une optimisation systématique des largeurs de voies sauf pour les couloirs existants ou créés partagés bus et cyclistes, modes à favoriser. Notamment sur Beutre, avec la suppression des places de stationnements pour permettre un cheminement réellement sécurisé pour les cycles.</p> <p>Fait particulier, le centre du carrefour est élargi par le nouveau couloir bus (BEX) de l'avenue du Haut-Lévêque. Partout ailleurs, on a cherché à réduire les espaces en enrobé dédié à l'automobile qui donnent actuellement un aspect très vaste au carrefour. De fait, l'élargissement des trottoirs a été recherché chaque fois que possible.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • <u>Impact foncier</u> 	<p><i>Station carburant Esso et Concessionnaire RENAULT :</i></p> <p>Les activités et les sites ne sont pas remis en cause par le projet.</p> <p>L'impact foncier sur le site RENAULT reste marginal et composé pour une bonne part de régularisation de domanialité permettant de réaliser les largeurs utiles au projet. Il en est de même pour ESSO.</p> <p>Aucun autre foncier privé, hormis l'emprise du programme immobilier Terminus, n'est concerné sur le carrefour et ses abords.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • <u>Le projet du parc public sur le terrain de l'ex-propriété Thomasson</u> 	<p>L'aménagement du parc Thomasson permet d'équilibrer et compléter le projet voirie du carrefour de l'Alouette en apportant davantage de végétalisation.</p> <p>Aujourd'hui, il n'y a pas encore de projet précis conçu car la ville et Bordeaux Métropole souhaitent prendre le temps de concerter avec les riverains au moyen d'ateliers par exemple qui pourront être organisés afin de discuter des usages, des incidences, de l'entretien et de dresser la perspective de ce parc.</p> <p>Le projet est présenté à ce stade comme principe de maillage : végétation en place, renaturation du cœur du parc, préservation des rives, création d'itinéraires raccourcis et sécurisés pour les piétons.</p> <p><i><u>Pourquoi pas une voie verte à travers l'îlot Thomasson ?</u></i></p> <p>Le parti technique vise avant tout les déplacements pendulaires et le choix de la piste ou la bande cyclable répond au mieux aux objectifs de fluidité et de sécurité. Cette séparation des modes de déplacements est donc la plus adaptée dans ce cas.</p> <p>De plus, la voie verte, parfois conflictuelle cyclistes/piétons, ne posséderait pas une longueur suffisante et ne serait pas assez éclairée à l'intérieur du parc.</p> <p><i><u>Construction de projet immobilier sur l'îlot Thomasson ou autour de celui-ci ?</u></i></p> <p>Il n'y a pas de construction prévue par la ville ou Bordeaux Métropole sur l'îlot Thomasson ou à ses abords immédiats. L'acquisition du parc par la ville est en cours auprès de Bordeaux Métropole.</p> <p>Il est rappelé l'abandon du projet de ZAC initié par la métropole sur le secteur élargi car refusé par la ville en raison de la trop grande densité.</p> <p><i><u>Création d'une voie nouvelle ?</u></i></p>

	<p>Le projet de voirie « voie nouvelle » est distinct de ceux présentés lors de la présente séance ; il se situe derrière le parc Thomasson et est intégré à la prochaine mise à jour du PLU.</p> <p>La voie nouvelle permettra d'intégrer les modes doux mais aussi le trafic issu des futures constructions plus au nord. Elle sera en sens unique montant pour éviter les shunt des véhicules provenant du Nord côté Cancha Monbalon et du Bourgaillh.</p>
<ul style="list-style-type: none">• <u>Prochaines échéances</u>	<p>La suite de la démarche est la mise au point des études techniques avec la réalisation de l'avant-projet Voirie et Réseaux Divers sur le carrefour dans les prochains mois ainsi que le calage du phasage des feux tricolores correspondants. Les négociations foncières sont poursuivies en parallèle en vue de travaux en 2025/2026 dont l'organisation sera probablement présentée en réunion publique début 2025. Le travail sur la conception du projet de parc arboré est enclenché dès à présent aussi dans un calendrier similaire.</p> <p><i>L'ordre du jour étant épuisé, Monsieur le Maire clôture la réunion à 20h30.</i></p>