



Réalisation d'une continuité cyclable Avenue Surcouf à PESSAC

Ateliers de concertation

Session n°2 – 12 mai 2024

SOMMAIRE

> Propos introductifs

Rappel du contexte

Présentation de la démarche

> Bilan des ateliers du 18 Mars 2024

Rappel des éléments de diagnostic

Restitution du travail conduit en ateliers

➤ Projet d'expérimentation

Présentation du programme d'aménagements envisageable

Déroulé de l'expérimentation et coût prévisionnel

➤ Conclusion



Propos introductifs

1 – Rappel du contexte

- Projet née du Plan Vélo pessacais

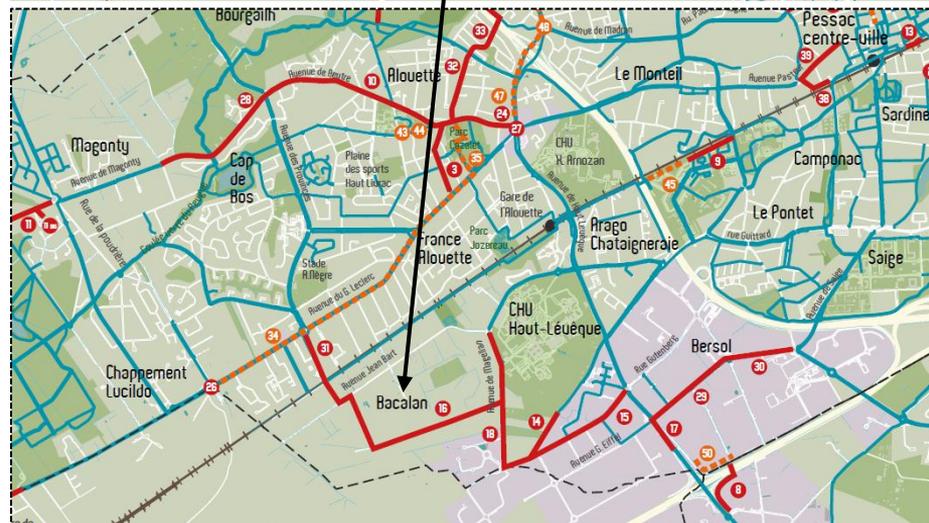
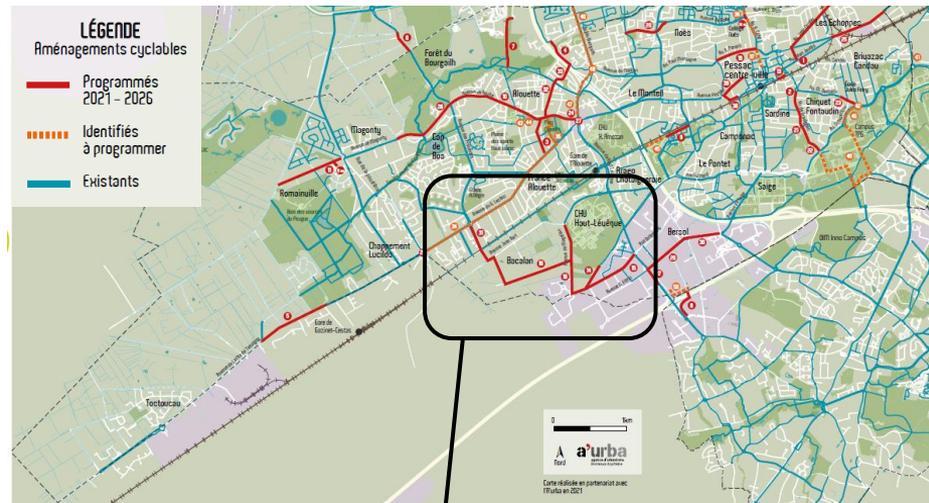
Action 16 : « Aménagement d'une continuité cyclable (type vélorue) sur l'avenue Surcouf entre Paul Emile Victor et Magellan »

- Objectifs :

- Résorber une discontinuité cyclable
- Apaiser la circulation
- Affirmer le caractère résidentiel

- Volonté de s'inscrire dans une démarche de « co-construction »

Aménagement Cyclable 2021 - 2026



2 – Présentation de la démarche

Le temps de la conception

2 temps d'ateliers : Mars et Mai

Session 1
Sens de
circulation

Session 2
« Programme »
aménagement

1 ÊTRE A L'ECOUTE
DESSINER ENSEMBLE

Hiver 2024

Le temps de la mise en œuvre

Réaliser des
aménagement
légers et
réversibles

Expérimenter
les solutions
techniques
retenues

2 TESTER ET AJUSTER
AU FIL DE L'EAU

Printemps à Automne 2024

Le temps du bilan

1 Réunion de restitution

Analyser les
effets de notre
intervention

3 DECIDER
COLLECTIVEMENT

Hiver 2025

CONCERTATION



Bilan des ateliers du 18 Mars 2024

1 – Rappel des éléments de diagnostic



- Quartier résidentiel à l'interface « d'attracteurs »
- Paysage de type bocager au ambiance champêtre (vignes/fossés/forêt)
- Milieu semi-ouvert accueillant localement des espèces à enjeu écologique



- Axe de desserte local (cat.4) en mauvaise état, peu large (4m au plus contraint) et doté de dispositifs de limitation de la vitesse (ralentisseur)



- Positionnement favorable vis-à-vis du réseau vélo structurant et ReVE
- TMJO moyen < 600 véhicules/j et plus de 60 vélos/j tous sens confondues



- Axe accueillant du trafic de poids lourds et de véhicules gros gabarits (Livraison + ramassage scolaire + collecte des OM : Magellan > JBart)

2 – Rappel des préconisations CEREMA

Compte-tenu

- des flux automobiles existants dans les deux sens (moins 600),
- de la vitesse pratiquée (<50km/h)
- du trafic cycliste attendu (-750)

le tableau d'aide à la décision invite à opter pour la mise en place **d'un trafic mixte** soit :

- Une zone 30 // limitation 30 km/h
- Une zone de rencontre

Les **faibles emprises** disponibles combinées au linéaire à traiter invite à opter pour **une mise en sens unique partielle ou totale**

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		   	RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte	Piste cyclable	
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	

2 – Restitution du travail conduit en ateliers

- > Bilan de l'analyse avantages/inconvénients réalisée en groupe
- > Bilan des questionnaires individuels



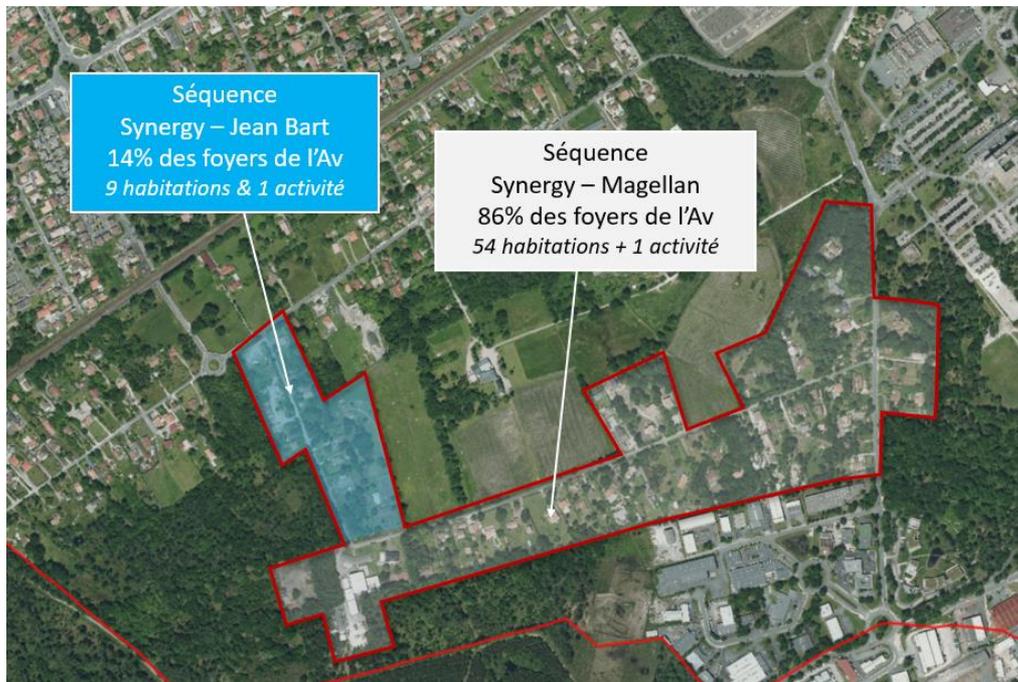
Bilan de l'analyse avantages/inconvénients réalisée lors de la 1^{ère} session d'ateliers

Synthèse des observations formulées par les participants



Un sentiment de sur-représentation du tronçon Magellan / Synergy

- 70 foyers boités
- 16 participants
- Une majorité domiciliée sur la séquence Magellan



 Périmètre de boitage

 Répartition des habitations
 boitées par séquence



Bilan de l'analyse avantages/inconvénients réalisée lors de la 1^{ère} session d'ateliers

Synthèse des observations formulées par les participants



- Des problématiques non traitées :
 - => Marchabilité
 - => Gestion des eaux usées
 - => Intersection avec Av Magellan

POURQUOI ?

1. Commande issue d'une action du plan vélo
2. Etude BACALAN visant à :
 1. Etudier le devenir du secteur
 2. Fixer des orientations d'aménagement de la zone à long terme
3. Projet de voie verte sur Magellan (OIM BIC)

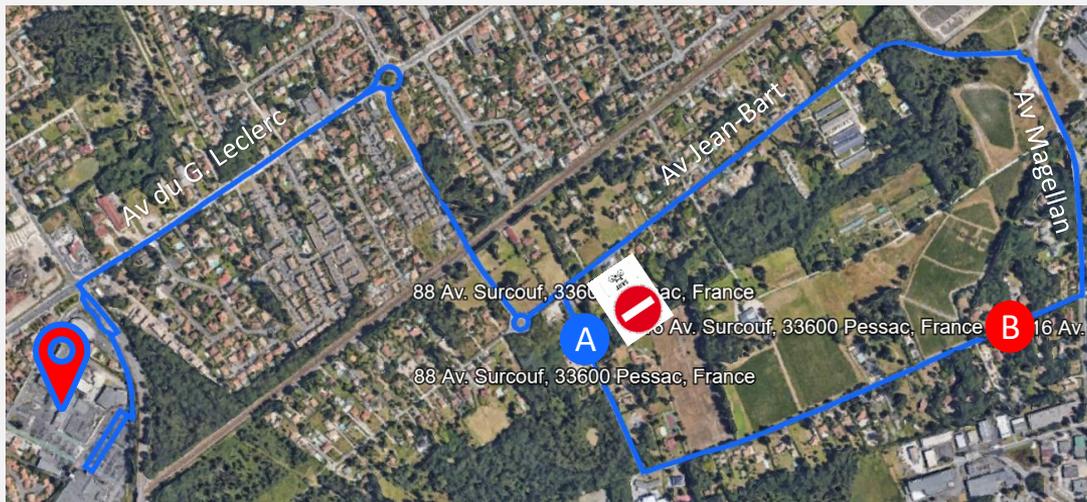


Bilan de l'analyse avantages/inconvénients réalisée lors de la 1^{ère} session d'ateliers

Synthèse des observations formulées par les participants



- Une mise en sens unique impactant les pratiques du quotidien
=> Augmentation des temps de parcours et des km à parcourir
=> Impact économique dû au coût des carburants



Mise en sens unique Synergy > Jean-Bart

Itinéraire A : 88 av Surcouf => Intermarché

Aller : 2,1km

Retour: 4,8 km

+2,7km et + 5 min de temps de trajet

Itinéraire B : 16 av Surcouf => Intermarché

Aller : 3,2 km

Retour: 3,7 km

+600m et temps de trajet identique



Incidence pour les habitants du tronçon A



Bilan de l'analyse avantages/inconvénients réalisée lors de la 1^{ère} session d'ateliers

Mise en sens unique impactant les pratiques du quotidien



- Le souhait d'expérimenter :
 - une mise en sens unique sauf desserte locale
 - ou la pause de panneaux « voies sens issues » à chaque extrémité

POURQUOI ?

Restriction d'utilisation d'une voie publique permise par les articles dans les cas suivants :

1. L2213-4 du CGCT "*Le maire peut, **par arrêté motivé**, interdire l'accès de certaines voies [...] aux véhicules dont la circulation [...] est de nature à compromettre soit **la tranquillité publique, soit la qualité de l'air, soit la protection des espèces animales ou végétales, soit la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques [...]***"
2. L2213-2 du CGCT "*Le maire peut, **par arrêté motivé**, eu égard aux **nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement** : 1° **Interdire** à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voie **ou réserver** cet accès, **à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules** ; 2° **Réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules ou de certaines catégories d'entre eux, ainsi que la desserte des immeubles riverains [...]***"



Bilan de l'analyse avantages/inconvenants réalisée lors de la 1^{ère} session d'ateliers

l'analyse avantages/inconvenants réalisée en groupe

Scénario A/ SENS UNIQUE TOTAL : de Magellan vers Jean Bart



Les points +

- * Apaisement de la voie avec une réduction de 50% du nombre de VL (environ 290 VL)
- * **Sécurité pour les vélos** : mise en place d'un double sens cyclable sur tout le linéaire
- * **Pérennise le circuit** du bus scolaire et de collecte des ordures ménagères
- * **Reprise du revêtement de la chaussée**

Les points -

- * Nouveau plan de circulation impactant la desserte riveraine avec plus de km à parcourir
- * Impact les livraisons de SYNERGY



Bilan de l'analyse avantages/inconvenants réalisée lors de la 1^{ère} session d'ateliers

L'analyse avantages/inconvenants réalisée en groupe

Scénario B/ SENS UNIQUE TOTAL de Jean Bart vers Magellan



Les points +

- * Apaisement de la voie avec une réduction de 50% du nombre de VL
- * **Sécurité pour les vélos :** mise en place d'un double sens cyclable sur tout le linéaire
- * **Reprise du revêtement de la chaussée**

Les points -

- * Nouveau plan de circulation impactant la desserte riveraine avec plus de km à parcourir
- * Impact les livraisons de SYNERGY
- * Impact le circuit du bus scolaire et de collecte des ordures ménagères



Bilan de l'analyse avantages/inconvénients réalisée lors de la 1^{ère} session d'ateliers

L'analyse avantages/inconvénients réalisée en groupe

Scénario C - SENS UNIQUE PARTIEL / sens unique de Synergy à Jean Bart et maintien du double sens de Synergy à Magellan



Les points +

- Apaisement de la voie avec une réduction de 50% du nombre de VL
- Amélioration de la desserte cycle sur un tronçon
- Conserve les conditions d'accès des PL de Synergy
- Pérennise le circuit bus scolaire et le circuit de collecte des ordures ménagères
- Moins pénalisant pour 80 % des riverains

Les points -

- Pénalisant pour les riverains du tronçon Synergy / Jean Bart
- Pas vraiment d'avantage pour les vélos car un double sens maintenu sur un tronçon



Bilan de l'analyse avantages/inconvénients réalisée lors de la 1^{ère} session d'ateliers

L'analyse avantages/inconvénients réalisée en groupe

Scénario D - SENS UNIQUE PARTIEL / sens unique de Synergy à Magellan et maintien du double sens de Synergy à Jean Bart



Les points +

- Apaisement de la voie avec une réduction de 50% du nombre de VL
- Moins pénalisant pour 20% des riverains habitant sur le tronçon qui conserve le double sens

Les points -

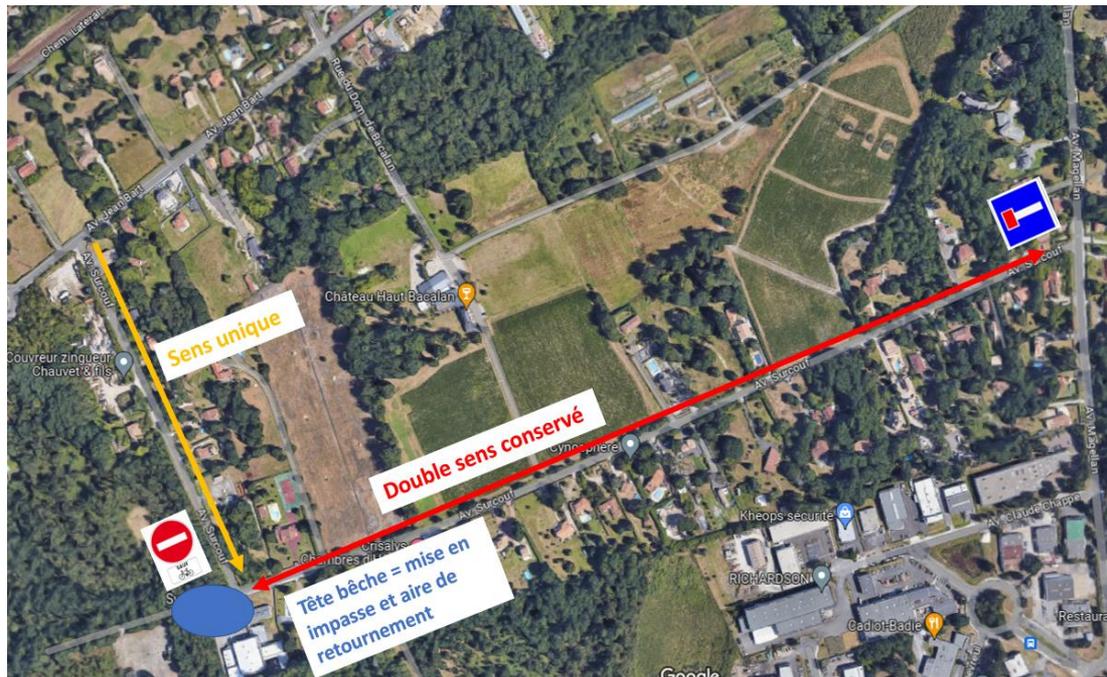
- Pénalisant pour une plus grande partie des riverains (80%)
- Impact desserte en PL de SYNERGY
- Impact le circuit bus scolaire et le circuit de collecte des ordures ménagères
- Pas vraiment d'avantage pour les vélos car un double sens maintenu sur un tronçon



Bilan de l'analyse avantages/inconvénients réalisée lors de la 1^{ère} session d'ateliers

L'analyse avantages/inconvénients réalisée en groupe

**Scénario E/ SENS UNIQUE PARTIEL → sens unique tête bêche de Jean Bart à Synergy
et maintien du double sens de Synergy à Magellan**



Les points +

- Apaisement de la voie avec une réduction de 50% du nombre de VL
- Conserve livraisons PL Synergy
- Moins pénalisant pour 80% des riverains habitant sur le tronçon qui conserve le double sens

Les points -

- Impact le circuit de collecte des ordures ménagères et le circuit du bus scolaire
- Mise en impasse nécessite création aire de retournement aux normes : impacts environnementaux et fonciers
- Risque de faire converger les flux dans une impasse non acceptable
- Pas vraiment d'avantage pour les vélos car un double sens maintenu sur un tronçon



Bilan de l'analyse avantages/inconvenants réalisée lors de la 1^{ère} session d'ateliers

L'analyse avantages/inconvenants réalisée en groupe

**Scénario F/ SENS UNIQUE PARTIEL → sens unique tête bêche de Magellan à Synergy
et maintien du double sens de Synergy à Jean Bart**



Les points +

- Apaisement de la voie avec une réduction de 50% du nombre de VL
- Moins pénalisant pour 20% des riverains habitant sur le tronçon qui conserve le double sens

Les points -

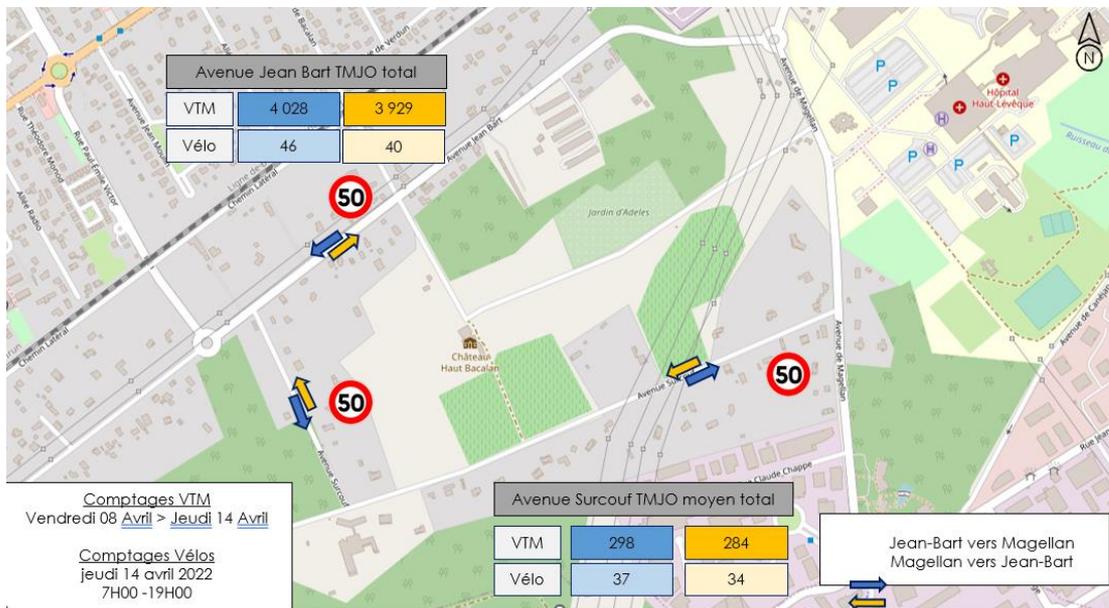
- Impact desserte en PL de SYNERGY
- Impact le circuit de collecte des ordures ménagères et le circuit du bus scolaire
- Mise en impasse nécessite création aire de retournement aux normes : impacts environnementaux et fonciers
- Risque de faire converger les flux dans une impasse non acceptable
- Pas vraiment d'avantage pour les vélos car un double sens maintenu sur un tronçon



Bilan de l'analyse avantages/inconvenants réalisée lors de la 1^{ère} session d'ateliers

L'analyse avantages/inconvenants réalisée en groupe

Scénario G / STATUT QUO : double sens conservé sur la totalité de la voie



Les points +

- Pas d'impact pour les riverains : pas de changement d'habitudes
- *Les vélos ne semblent pas être en danger actuellement sur Surcouf*

Les points -

- Les flux de véhicules sont conservés
- Pas d'apaisement pour les vélos
- **Pas de reprise du tapis**



Bilan de l'analyse avantages/inconvénients réalisée lors de la 1^{ère} session d'ateliers

L'analyse des questionnaires individuels

A l'issue du travail en groupe,
les 16 participants ont été
invités à classer les scénarios
de 1 à 7 du plus favorable (1)
au moins favorable (7)



Ville de
PESSAC

Réalisation d'une continuité cyclable
Avenue Surcouf à PESSAC
Atelier de concertation – SESSION 1
QUESTIONNAIRE INDIVIDUEL



Classez les scénarios de sens de circulation présentés en atelier **de 1 à 7** en fonction de votre préférence *

**1 étant le scénario auquel vous êtes le plus favorable ; 7 le moins favorable*

Classement

- A) Scénario sens unique sur l'intégralité de la voie de Magellan vers Jean Bart
- B) Scénario sens unique sur l'intégralité de la voie de Jean Bart vers Magellan
- C) Scénario sens unique de Synergy à Jean Bart et maintien du double sens de Synergy à Magellan
- D) Scénario sens unique de Synergy à Magellan et maintien du double sens de Synergy à Jean Bart
- E) Scénario sens unique tête bêche de Jean Bart à Synergy et maintien du double sens de Synergy à Magellan
- F) Scénario sens unique tête bêche de Magellan à Synergy et maintien du double sens de Synergy à Jean Bart
- G) Scénario statu quo avec maintien des deux sens



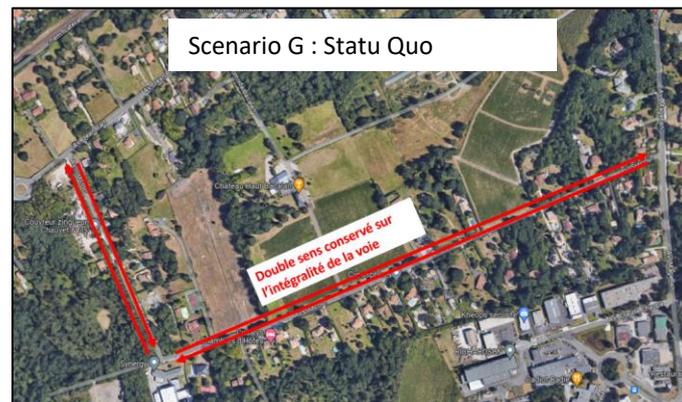
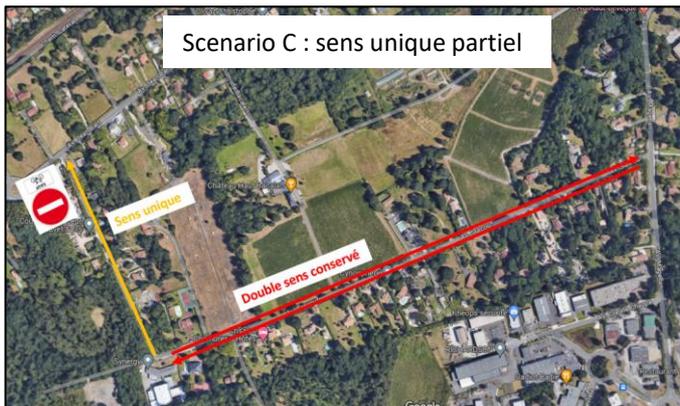
Bilan de l'analyse avantages/inconvenants réalisée lors de la 1^{ère} session d'ateliers

L'analyse des questionnaires individuels

L'analyse de chaque bulletin a été faite de la façon suivante :

Pondération
Vœux 1 = 7 points
Vœux 2 = 6 points
Vœux 3 = 5 points
Vœux 4 = 4 points
Vœux 5 = 3 points
Vœux 6 = 2 points
Vœux 7 = 1 points

Vœux	PARTICIPANTS																TOTAL
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
scenario A	1	1	1	6	3	6	4	2	1	1	5	1	7	7	7	7	60
scenario B	2	2	2	7	1	5	3	1	2	2	7	2	6	6	6	6	60
scenario C	7	7	7	4	7	4	2	5	3	3	2	3	5	5	3	5	72
scenario D	3	3	3	5	2	3	1	6	5	5	6	5	4	3	2	3	59
scenario E	6	6	6	2	4	2	6	4	4	4	4	4	3	4	4	4	67
scenario F	4	4	4	1	5	1	5	3	6	6	3	6	2	2	5	2	59
scenario G	5	5	5	3	6	7	7	7	7	7	1	7	1	1	1	1	71





Choix du scénario d'aménagement à expérimenter

Sens-unique - bilan avantages/inconvénients selon sens de circulation

Sens de circulation	SCENARIO G - Satu quo	Scenario C - Sens unique depuis Synergy vers Jean Bart Double sens conservé sur Magellan
Impact sur les résidents	Pas de changement d'habitudes (100%)	Changement d'habitudes pour une partie des riverains (14%)
Impact sur la circulation	Pas de diminution du trafic motorisé	Diminution du trafic pour moitié
Impact sur les cycles	Pas de sécurisation des cycles	Apaisement de la circulation sur tout le linéaire et possibilité d'un aménagement pour sécuriser les cycles sur le tronçon en sens unique
Impact sur les activités de Synergy	Maintien de la desserte	Maintien de la desserte
Impact sur les services publics	Maintien de la desserte du bus scolaire et de la collecte des ordures ménagères	Maintien de la desserte du bus scolaire et de la collecte des ordures ménagères
Impacts environnementaux et fonciers	Pas d'impact	Pas d'impact
Reprise du revêtement de la chaussée	Non	Oui
Appréciation générale		



Choix du scénario d'aménagement à expérimenter

Sens-unique - bilan avantages/inconvénients selon sens de circulation

- Scénario C permet :
 - ✓ **De proposer une expérimentation rapide et réversible** car il n'y a pas d'impact sur les circuits de collectes des ordures ménagères, de bus scolaire et de desserte de Synergy
 - ✓ **De sécuriser les cycles** dans une logique d'itinéraire nord-sud grâce :
 - A la diminution des flux motorisés de moitié
 - À la mise en place d'un aménagement dédié sur le tronçon passé en sens unique
 - A la réfection du tapis

MAIS il est **pénalisant pour 14%** des riverains (augmentation km à parcourir).

- **Scenario G ne permet pas** la mise en œuvre **d'aménagements règlementaires** :
 - Pas d'expérimentation possible
 - Pas de réfection de tapis

PROPOSITION : Expérimenter le scénario C de mise en sens unique partielle puis évaluation et retour en arrière possible si non concluant

Des questions ?



**PROPOSITION
D'EXPERIMENTATION
et travail en atelier**

1 – Déroulé de l'atelier

- Temps travail collectif organisé en 2 groupes sur la base du scénario C
- Principes d'aménagement pouvant être proposés à l'expérimentation :
 - ❑ **Trafic mixte** (préconisations du CEREMA)
 - ❑ **Création d'une zone 30 ou limitation à 30 km**
 - ❑ **Mise en sens unique de la séquence Synergy Jean-Bart**
 - ❑ **Matérialisation du contre sens cyclable sécurisé**
 - ❑ **Renforcement des dispositifs de limitation de la vitesse**

+ Réfection du tapis



Choix des aménagements à expérimenter

Les outils d'aménagement en trafic mixte

Outils	Caractéristiques principales
Zone de rencontre	<ul style="list-style-type: none">- Vitesse limitée à 20 km/h- Partage de la voirie entre tous les usagers- Piéton prioritaire- Chaussée à double sens cyclable (DSC)
Zone 30	<ul style="list-style-type: none">- Vitesse limitée à 30 km/h sur l'axe sur lequel le panneau est implanté et sur les rues sécantes- Partage de la voirie entre tous les usagers- Piéton non autorisé à circuler sur la chaussée- Chaussée à double sens cyclable (DSC)
Limitation à 30km/h	<ul style="list-style-type: none">- Vitesse limitée à 30 km/h sur l'axe sur lequel le panneau est implanté- Piéton non autorisé à circuler sur la chaussée- Chaussée à double sens cyclable (DSC)
Peinture ou marquage d'animation	<ul style="list-style-type: none">- Marquage permis en zone de rencontre ou aire piétonne- Renforcer l'identification des zones de rencontre- Participe à la création d'espaces apaisés, à leur ludification et à appropriation par les piétons

Marquage d'animation en zone de rencontre



Double sens cyclable



Ellipse zone 30



2 – Coût prévisionnel

- Réfection du revêtement de la chaussée :
 - + Reprise du tapis avec un finisseur soit 22€/6 900 m² (152K€)
 - + Reprise de poutres de rives (50K€)
 - + Ajout de dispositifs réduction vitesse (50K€)
 - => **soit environ 250 K€ sur le FIC**
- Signalisation :
 - + DSC en peinture blanche
 - + marquages d'animation / Zone de rencontre côté Bus scolaire
 - => **soit environ 10K€**

3 – Déroulé de l'expérimentation

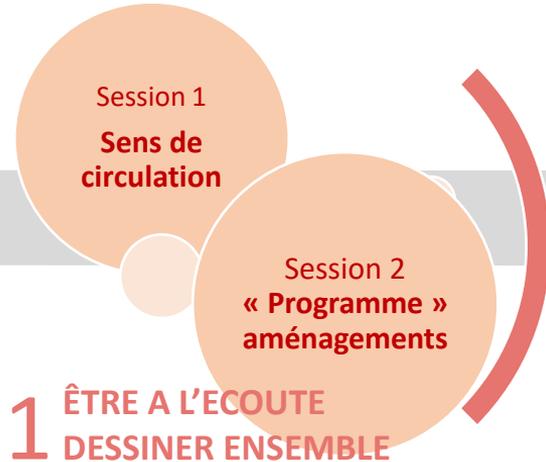
PHASE	TEMPORALITE
Préalable : Concertation sur les aménagements pouvant être expérimentés	Aujourd'hui
Phase 1 : Expérimentation, aménagements légers et provisoires	6 mois (hors travaux)
Tapis + sécurisation	Juin
Signalisation provisoire	Juillet
Test des aménagements	Août à janvier
Phase 2 : Evaluation	1er Trimestre 2025
Analyse des effets des aménagements : comptage des flux + nouvel entretien avec riverains	Janvier à février
Réunion concertation suite à l'évaluation - Bilan des aménagements	Mars
Phase 3 : Travaux de pérennisation ou retour en arrière ?	2e trimestre 2025



Conclusion

Rappel de la démarche – Etape à venir

Le temps de la conception



Hiver 2024

Le temps de la mise en œuvre



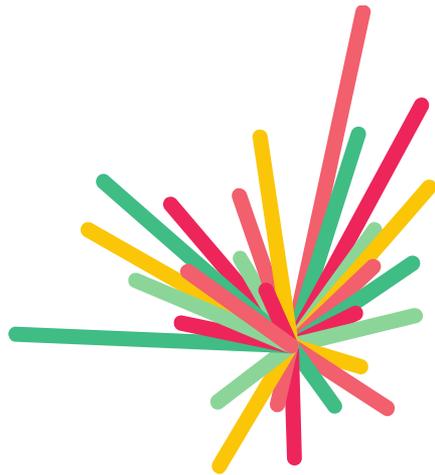
Été à Automne 2024

Le temps du bilan

1 Réunion de restitution



Hiver 2025



**BORDEAUX
MÉTROPOLE**