

# **PESSAC - AVENUE DE NOES**

Réunion publique du 7 novembre 2024



# La démarche

Bordeaux Métropole et la ville de Pessac souhaitent **réaménager l'avenue de Noès**. L'objectif de requalification doit permettre sa sécurisation (notamment modes actifs), la rendre plus amène tout en conservant **ses fonctions de desserte locale et de transit intercommunal**.

Nous proposons d'organiser à **minima** autour de plusieurs temps forts ciblés sur plusieurs échelles, spatiale et temporelle :

- **Cette réunion publique** du 26 septembre 2024 qui a initié un premier pas dans la démarche : partage d'un diagnostic d'usage et d'éventuelles actions sur les mobilités avec les riverains des rues :
  - Ravel
  - Allée François Mauriac
  - Jeanne d'Arc
- **Une réunion de concertation avec les riverains, usagers sur un secteur élargi de l'avenue de Noès et ses secteurs proches** aujourd'hui le 7 novembre 2024 :
  - Partage d'un diagnostic et mobilisation des acteurs pour avancer vers un programme d'aménagement de l'avenue de Noès entre Pont de L'orient et Cohé
  - Partage d'un diagnostic d'usage et d'un plan d'actions sur un périmètre cible
  - Intégration des études circulatoires du secteur de Ravel et clarification des solutions évoquées lors de la précédente réunion.
- **La réunion publique (1<sup>er</sup> trimestre 2025)**. Elle permettra de présenter :
  - la synthèse du plan d'actions rapides à mettre en place en 2025, un calendrier partagé pour un prompt démarrage intégrant les contraintes du site dans le précédent périmètre cible.
  - L'avancée des études de requalification générale de l'avenue de Noès pour évaluer la maturité du projet et le lancement d'un programme et esquisse de propositions d'aménagement

Plan d'actions opérationnel  
sur la section Cohé-Berlioz

Requalification de l'avenue de Noès  
CODEV 2024

Conception requalification sur la section  
Cohé – Pont de l'orient

# Les objectifs – préparer un plan d'actions

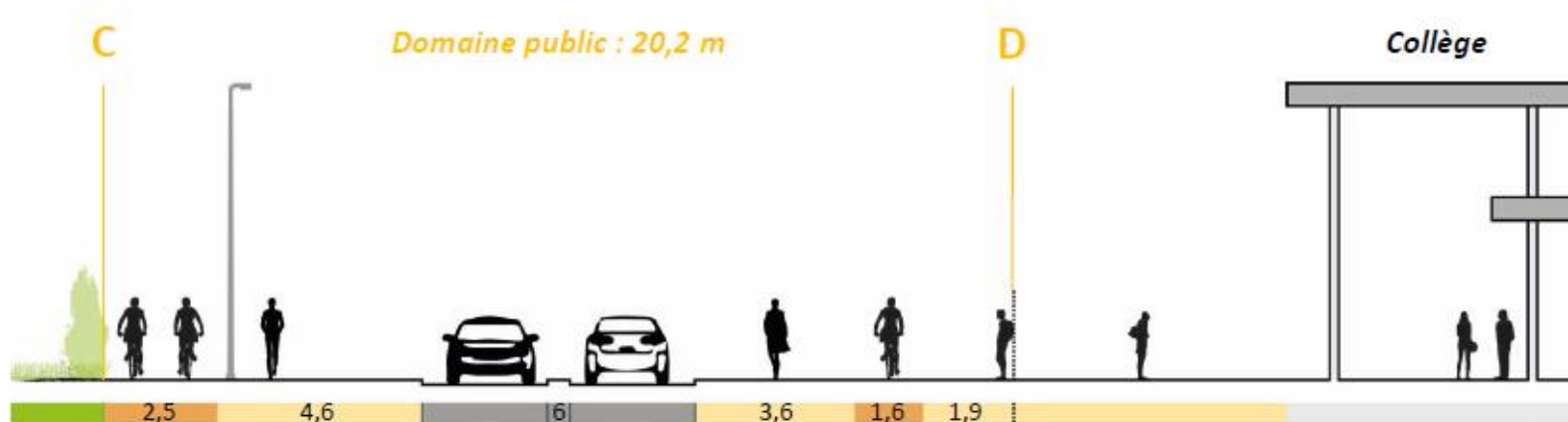
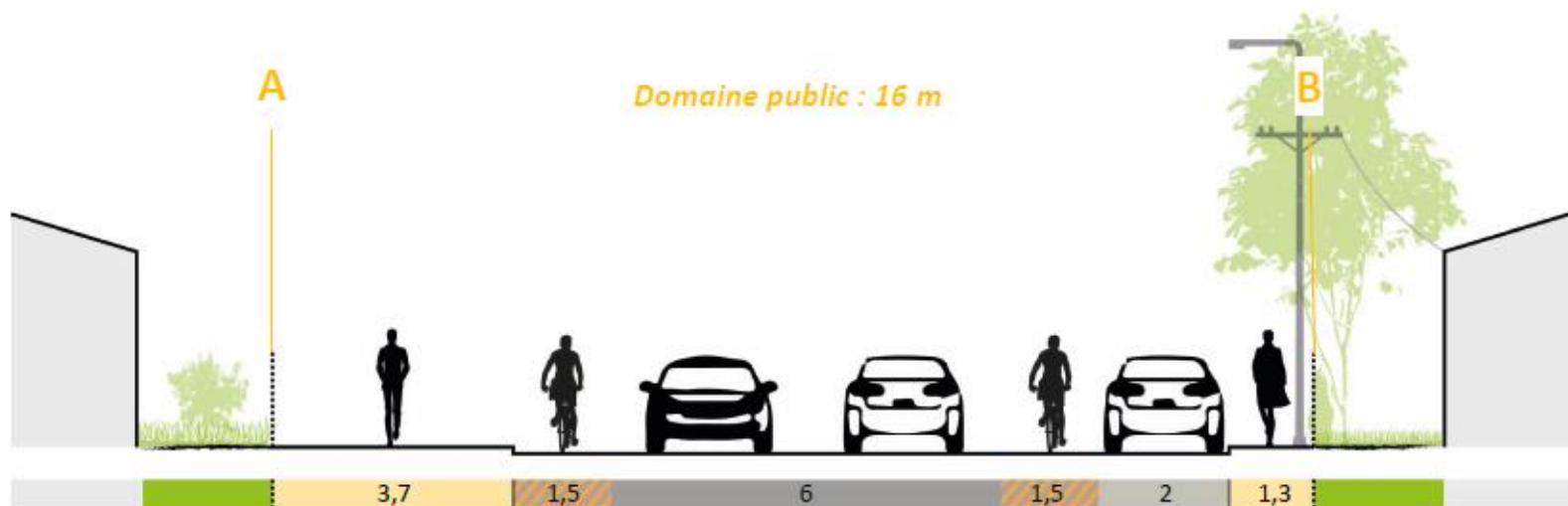
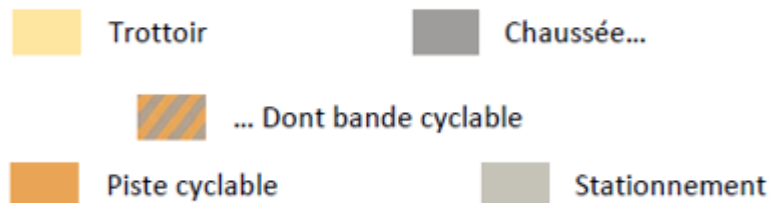
- 1) Présentation d'un diagnostic** (environnement, mobilités, approche sensible, préalables fonciers et techniques)

**Temps d'échange**

- 2) Les pistes programmatiques**

**Temps d'échange**

# LE PERIMETRE D'ETUDE ET LES SEQUENCES DE L'ITINERAIRE ETUDIE





## ZONAGES

- UM16** : Tissus à dominante de maisons individuelles récentes
- UM13** : Tissus à dominante de grands ensembles et tissus mixtes

## DISPOSITIONS PARTICULIERES

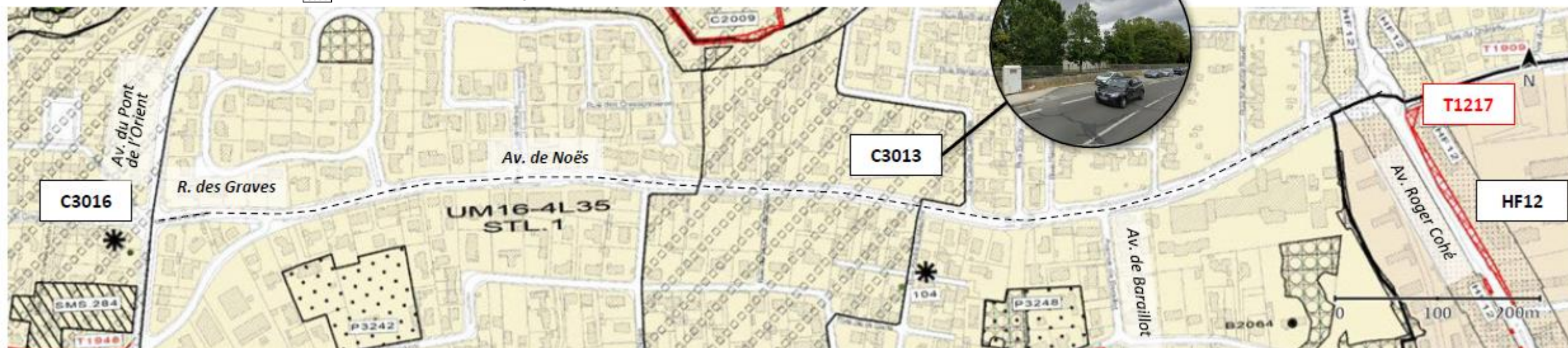
- Continuités paysagères – Préservation des masses végétales et insertion paysagère du projet à justifier :
  - **C3016** : Quartier Monteil – Bois de Bernis
  - **C3013** : Quartier Noës - vignes de Pape Clément
- HF12** : Hauteur maximale de façade – 12m.

## EMPLACEMENTS RESERVES

- T1217** : Emplacement réservé de voirie –
  - Elargissement de la rue Roger Cohé entre l'avenue Léon Blum et l'avenue Nancel Pénard ;
  - Bénéficiaire : Bordeaux Métropole ;
  - Emprise : 17m.

Équipement (collège)

Trame verte (jardins privés essentiellement)



# La végétation existante



1. Alignement de pins parasol



2. Le square Claude Fauvel



3. Paysage de l'hôpital Halloran

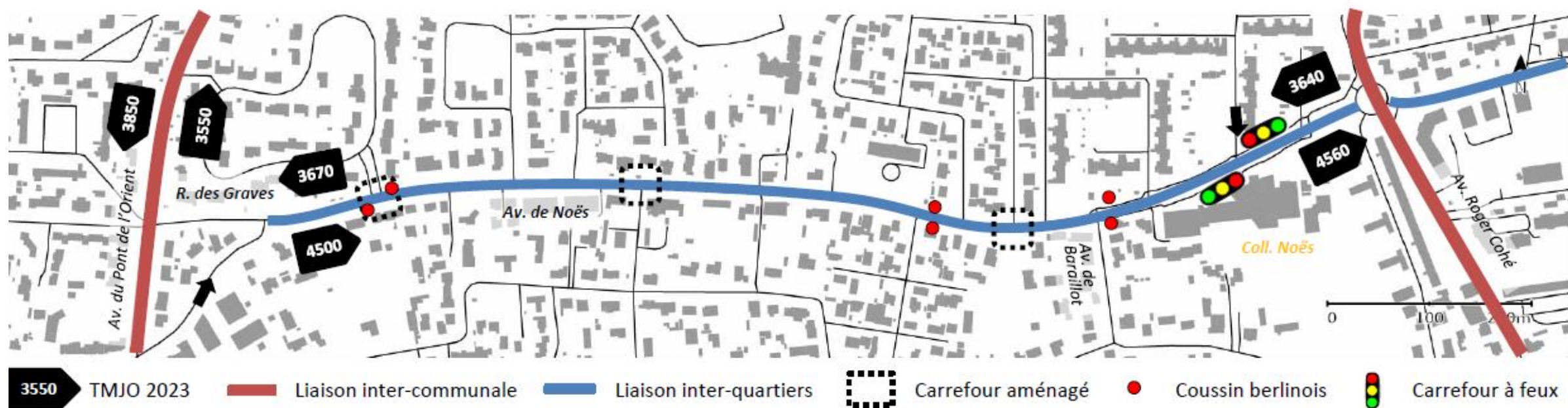


4. Patrimoine paysager



5. EBC

## TRAFIC MOTORISE



Ce secteur de Pessac est principalement desservi par les deux axes intercommunaux que sont l'avenue du Pont de l'Orient et l'avenue Roger Cohé. Le carrefour à feux situé sur l'av. du Pont de l'Orient a été supprimé et remplacé par un giratoire.

L'avenue de Noës est une voie de liaison inter-quartier, à vocation relationnelle et de proximité. Celle-ci est limitée à 30km/h.

Toutefois, cette limitation de vitesse est peu visible et les **comptages réalisés en 2023 mettent en avant un niveau de trafic de l'ordre de 8300 véh/jour**. Du fait de ces trafics élevés, comparables à l'avenue du Pont de l'Orient, la séparation des différents modes sur l'av. de Noës est nécessaire.

Les comptages ont mis en avant des vitesses excessives sur l'axe (V85 supérieure à 50km/h), qui persistent malgré la réalisation d'aménagements de modération de vitesses :

- Création d'îlots (avec ou sans plateaux) au niveau de 3 carrefours;
- Mise en œuvre de coussins berlinois
- Traversée du collège équipée d'un feu d'appel piéton.

## STATIONNEMENT



Stationnement longitudinal   Stationnement en épi   Stationnement bus scolaire   Stationnement PMR

L'avenue de Noës offre du stationnement sur tout son linéaire. Celui-ci se fait exclusivement en dehors de la chaussée. L'emprise de l'avenue est suffisante pour permettre d'intégrer à la fois du stationnement et aménagements cyclables. Toutefois, les bandes cyclables ne sont pas élargies au droit des places, comme il conviendrait pour d'éviter le risque d'emportière.

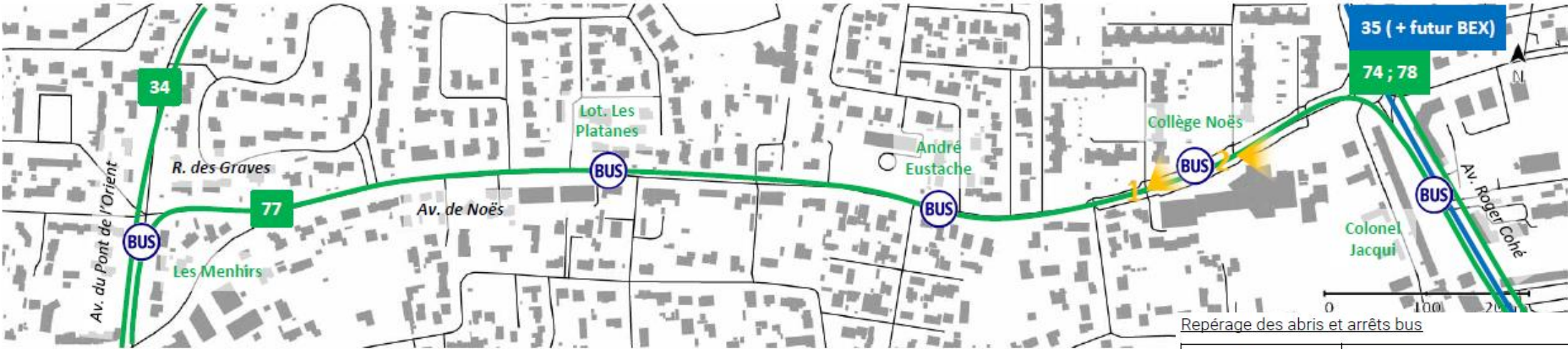
**L'avenue présente une offre importante de stationnement avec 116 places licites, dont 28 au niveau du collège.**

Les 6 places en épi en sortie de giratoire présente d'avantage de risque accidentogène du fait des manœuvre qu'elles impliquent (1).

Du stationnement illicite sur trottoir est constaté dès que les largeurs le permettent et en absence d'une offre formalisée (2)



TRANSPORTS EN COMMUN



 Arrêt de bus       Lignes de bus

L’avenue de Noës est desservie par la ligne 77 qui y marque 3 arrêts, dont un au niveau du collège. Ses horaires sont d’un passage par sens toutes les 25 minutes en heures de pointe (calquées sur les horaires du collège), puis de 50 min en heures creuses. Toutefois, la fréquence n’est pas suffisante pour assurer une desserte de qualité aux heures de pointe du collège. Les 3 arrêts sont accessibles aux PMR, et 2/3 sont munis d’abris (absent à l’arrêt André Eustache).

La ligne de transport scolaire qui dessert les écoles Aristide Briand et Bellegrave assure également un passage par l’arrêt André Eustache.

A noter que des réflexions sont en cours pour la création d’un bus express (BEX) entre Rocade et Boulevards, dont l’itinéraire passerait par l’avenue Roger Cohé. A ce stade, **le déploiement du BEX n’engendrerait pas de modification du profil de la voie, ni des carrefours.** Néanmoins, il n’est pas exclu que de tels aménagements soient décidé à mesure que se précise le projet. Aussi, les propositions portées par la présente étude devront essentiellement porter sur les espaces entourant ce giratoire (délaissés, acquisitions...), et moins sur l’anneau en lui-même.

Repérage des abris et arrêts bus

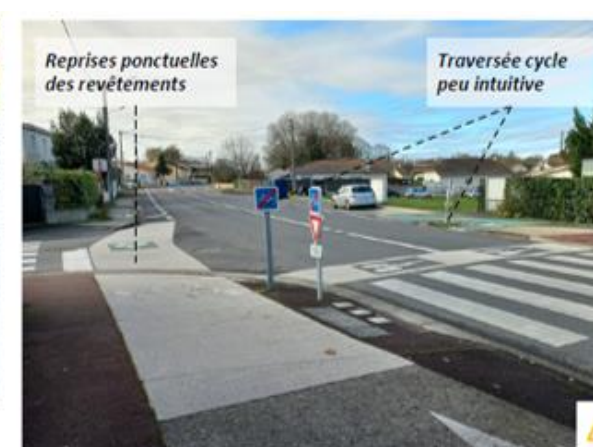
| Nom de l'arrêt           |     | Type                                                                                  |
|--------------------------|-----|---------------------------------------------------------------------------------------|
| College Noes             |     | Deux abris bus avec retours publicitaires                                             |
|                          |     |    |
| André Eustache           |     | Pas d'abris                                                                           |
|                          |     |   |
| Lotissement les Platanes | les | Deux abris bus avec retours publicitaires                                             |
|                          |     |  |

## MARCHABILITE



Du point de vue du piéton, des difficultés apparaissent : En effet, les trottoirs, souvent traités en stabilisés, sont plus ou moins enherbés (1), et de largeurs souvent insuffisantes pour une traversée sans encombre des PMR. A cette étroitesse s'ajoute la présence de divers obstacles (2), le plus souvent des panneaux, mâts d'éclairage ou véhicules stationnés illicitement.

Si des reprises récentes de la voirie viennent ponctuellement traiter les points les plus dégradés (3), comme entre rues André Eustache et Calixte Camelle, l'axe comporte encore aujourd'hui certains tronçons de qualité inégale.



## CYCLES



Comptages modes  
doux 2023 (7h-19h) :

Vélos / EDP / Piétons

Hierarchisation des axes :

ReVE 14  
(Périphérique)

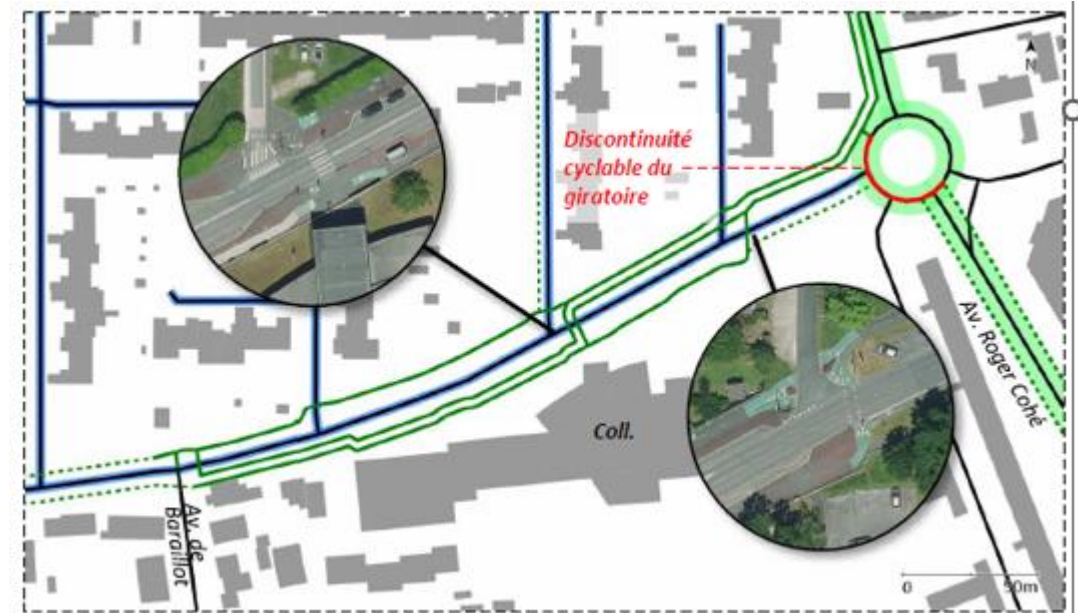
Infrastructures :

Réseau cyclable  
structurant

Piste cyclable  
Axe ou zone  
limité à 30 km/h

Bande cyclable

Sentier piéton  
(non cyclable)



## RAPPEL LOI D'ORIENTATION DES MOBILITES (LOM)

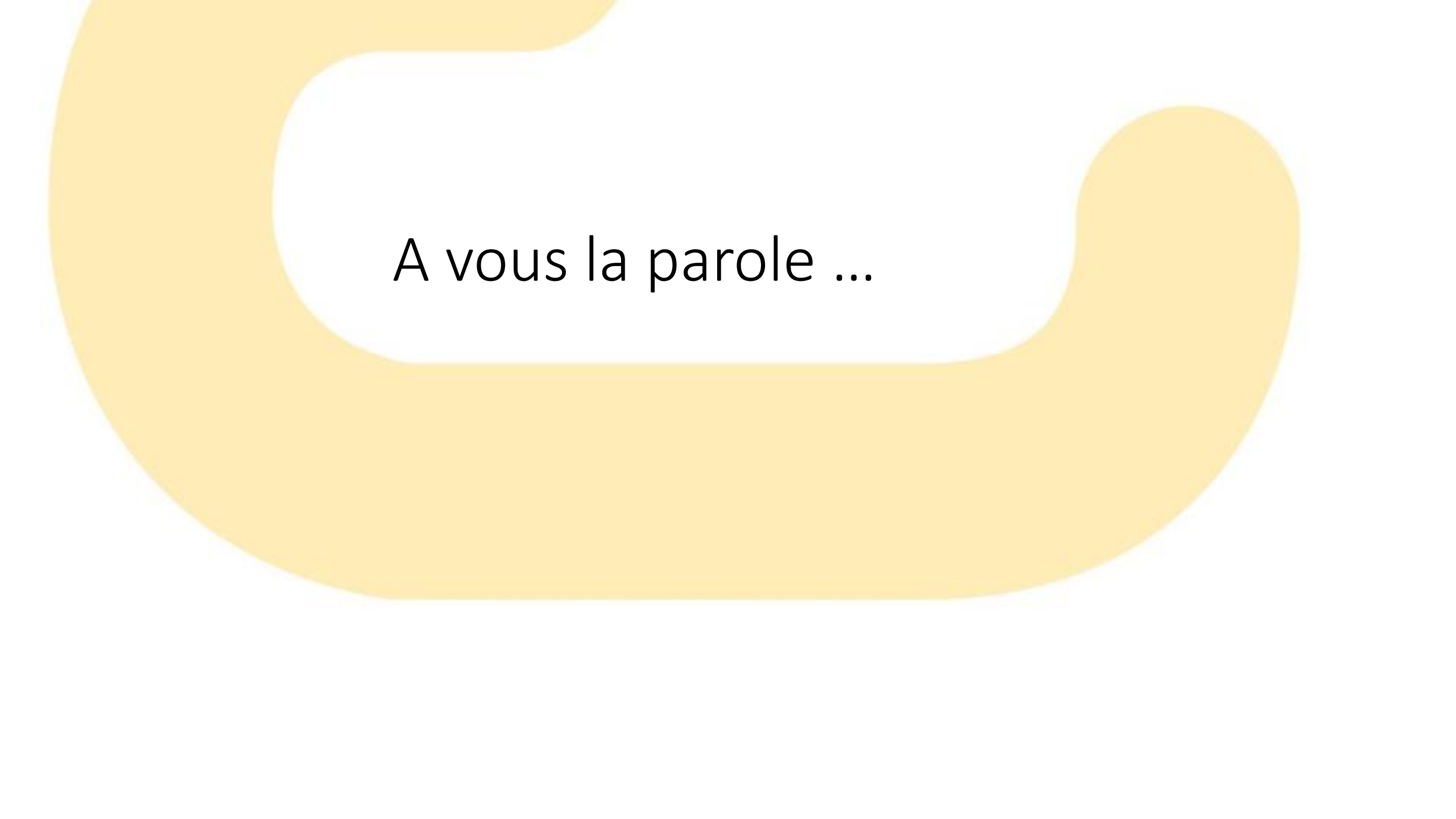
Les travaux de requalification et rénovation des voies urbaines impliquent la réalisation d'un itinéraire cyclable aménagé. (La reprise du tapis de la voirie comptant pour une rénovation de la voie). **Sont considérés comme des aménagements cyclables :**

- Les pistes cyclables,
- Les bandes cyclables,
- Les voies vertes : depuis 2022, le trafic motorisé est autorisé dans certains cas (chemins agricoles, accès riverain...), il doit être toutefois minime.
- Les zones de rencontre,
- Les chaussées à sens unique avec ou sans aménagement complémentaire (sous réserve de la bonne prise en compte du contexte),
- Les couloirs bus-vélos.

De plus, le choix des aménagements cyclables à Bordeaux Métropole doit s'appuyer sur les dernières recommandations du CEREMA, dont le tableau d'aide à la décision présenté ci-contre.

| <br>V85<br>VITESSE LIMITE<br>RÉELLEMENT<br>PRATIQUEE | <br>TRAFFIC<br>MOTORISÉ EN<br>UNITÉS DE<br>VÉHICULE<br>PARTICULIER PAR<br>JOUR<br>(DANS LES DEUX<br>SENS) | DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)     |                                                                                       |                                                                                  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                              | RÉSEAU CYCLABLE<br>SECONDAIRE (TRAFFIC<br>INFÉRIEUR À 750<br>CYCLISTES/JOUR)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | RÉSEAU CYCLABLE<br>PRINCIPAL (TRAFFIC<br>COMPRIS ENTRE 500 ET<br>3000 CYCLISTES/JOUR) | RÉSEAU CYCLABLE<br>À HAUT NIVEAU DE<br>SERVICE (TRAFFIC >2000<br>CYCLISTES/JOUR) |
| <b>30</b><br>KM/H<br>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                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                       | Piste cyclable                                                                   |
| <b>50</b><br>KM/H                                                                                                                       | < 1500                                                                                                                                                                                       | Trafic mixte                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                       | Piste cyclable                                                                   |
|                                                                                                                                         | 1500 À 6000                                                                                                                                                                                  | Piste ou bande cyclable                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                       |                                                                                  |
|                                                                                                                                         | > 6000                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                       |                                                                                  |
| <b>70/80</b><br>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                                                          |                                                                                  |
|                                                                                                                                         | > 4000                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                       |                                                                                  |
| RÉGIME DE PRIORITÉ                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                              | À choisir selon le contexte                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                       | Prioritaire sur le trafic sécant                                                 |

Extrait du guide « Rendre sa voirie cyclable » – CEREMA – 2021



A vous la parole ...

# Programme à l'échelle macro



Le programme cible notamment le réaménagement de la zone d'étude :

- Volonté d'apaiser la vitesse pratiquée
- La création d'aménagement cyclables séparés de la chaussée
- La création de plateaux surélevés aux intersections afin de sécuriser les modes doux et leurs traversées
- La végétalisation de l'avenue
- L'aménagement de places de stationnement VL et cars scolaires ;
- La mise en conformité des arrêts de bus
- La mise en valeur d'un parvis végétalisé pour le collège

## Pistes principales d'actions à l'échelle de l'avenue

### CYCLES

Passage des bandes cyclables en pistes cyclables

assorties de traversées sécurisées.

### TROTTOIRS

Reprise de l'ensemble des trottoirs avec un élargissement si nécessaire pour les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite.

### VEGETALISATION

Profil retravaillé, bandes plantées, mobilisation partielle du stationnement ?

Stationnement drainant ?

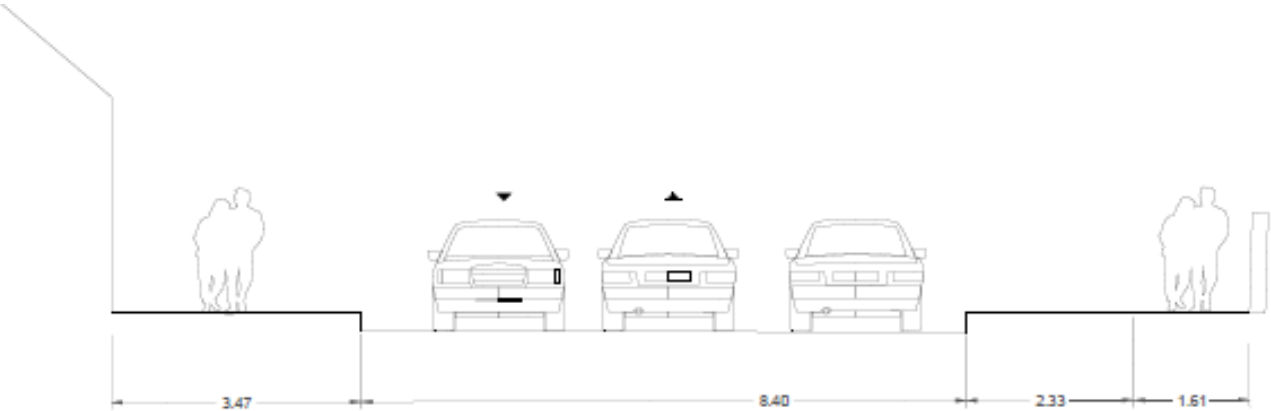
### APAISEMENT DU TRAFIC AUTOMOBILE

Rééquilibrage de la chaussée, apaisement renforcé par des dispositifs ralentisseurs (exemple lycée Vaclav Havel, Bègles)

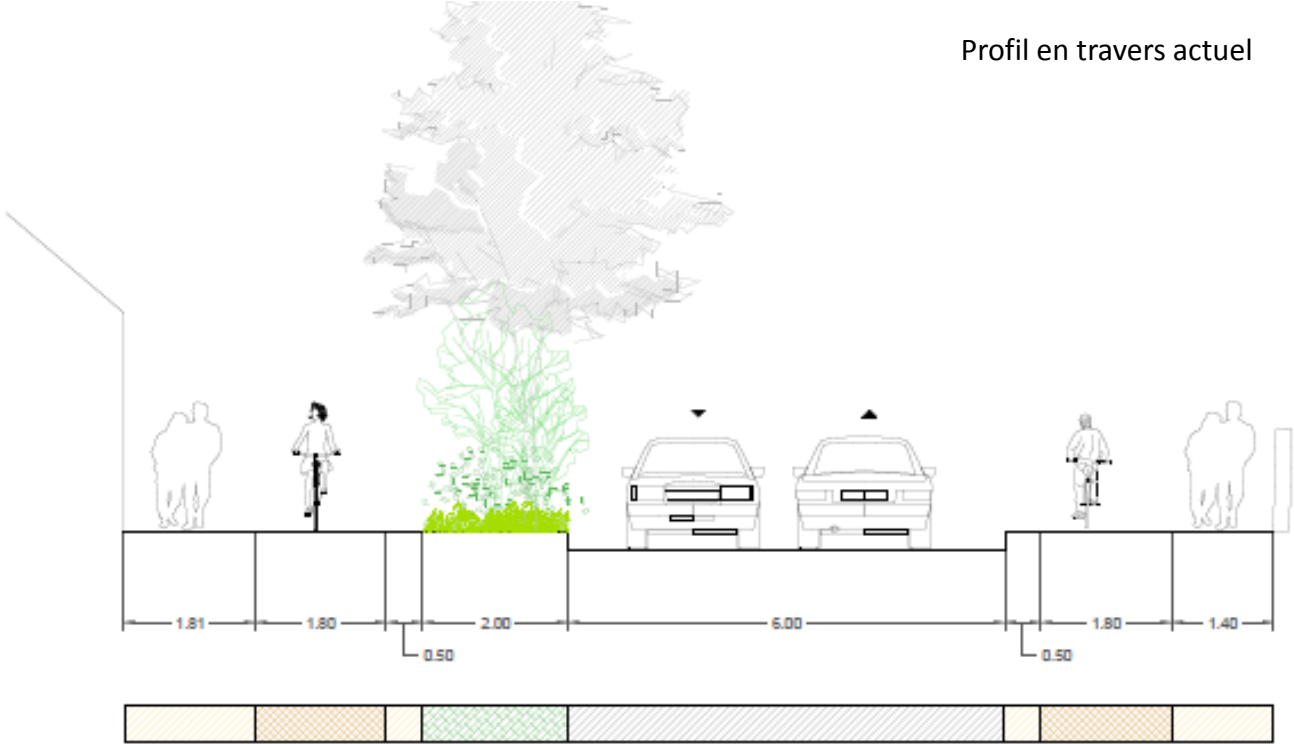




Profil en travers type

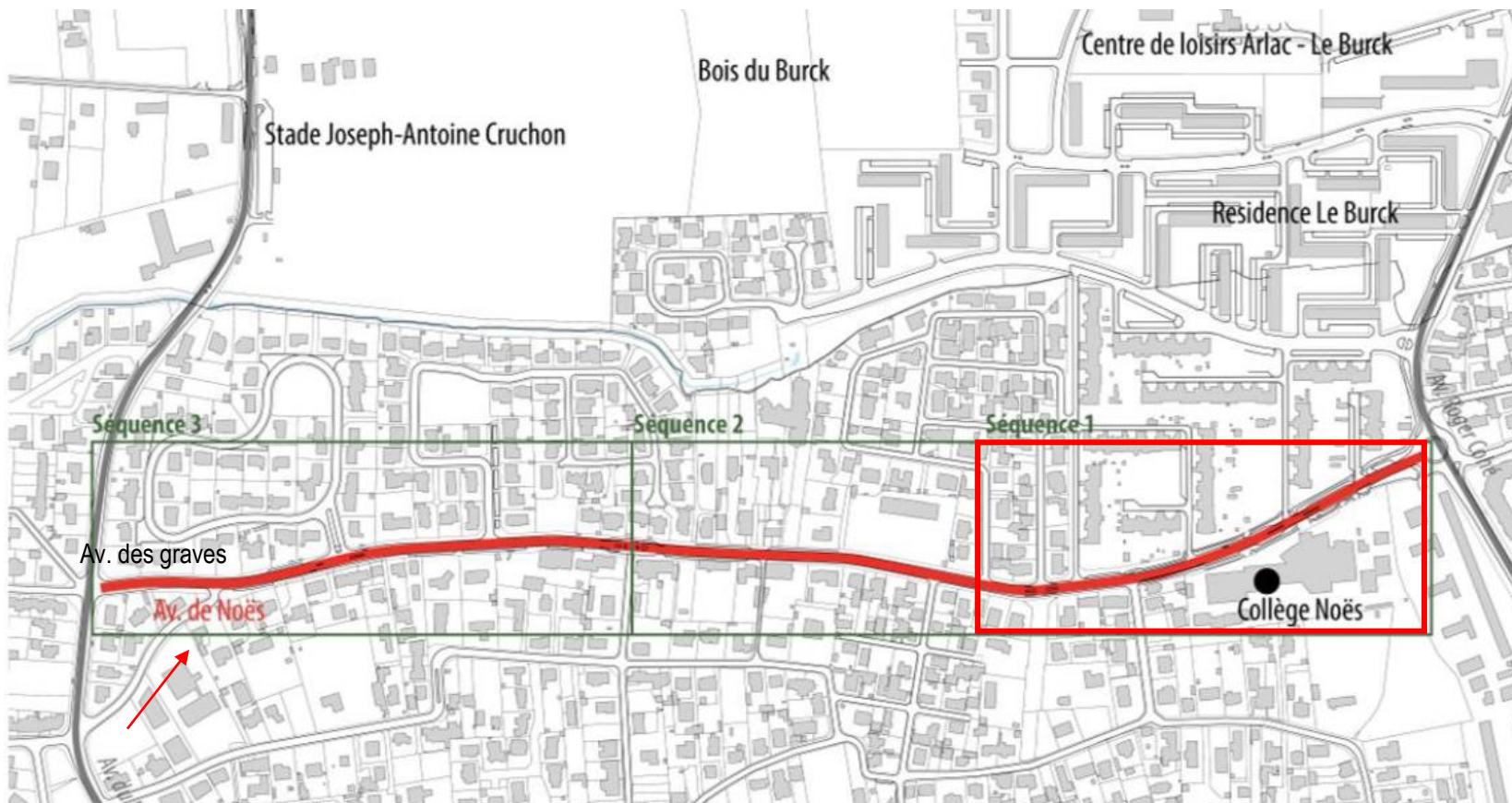


Profil en travers actuel

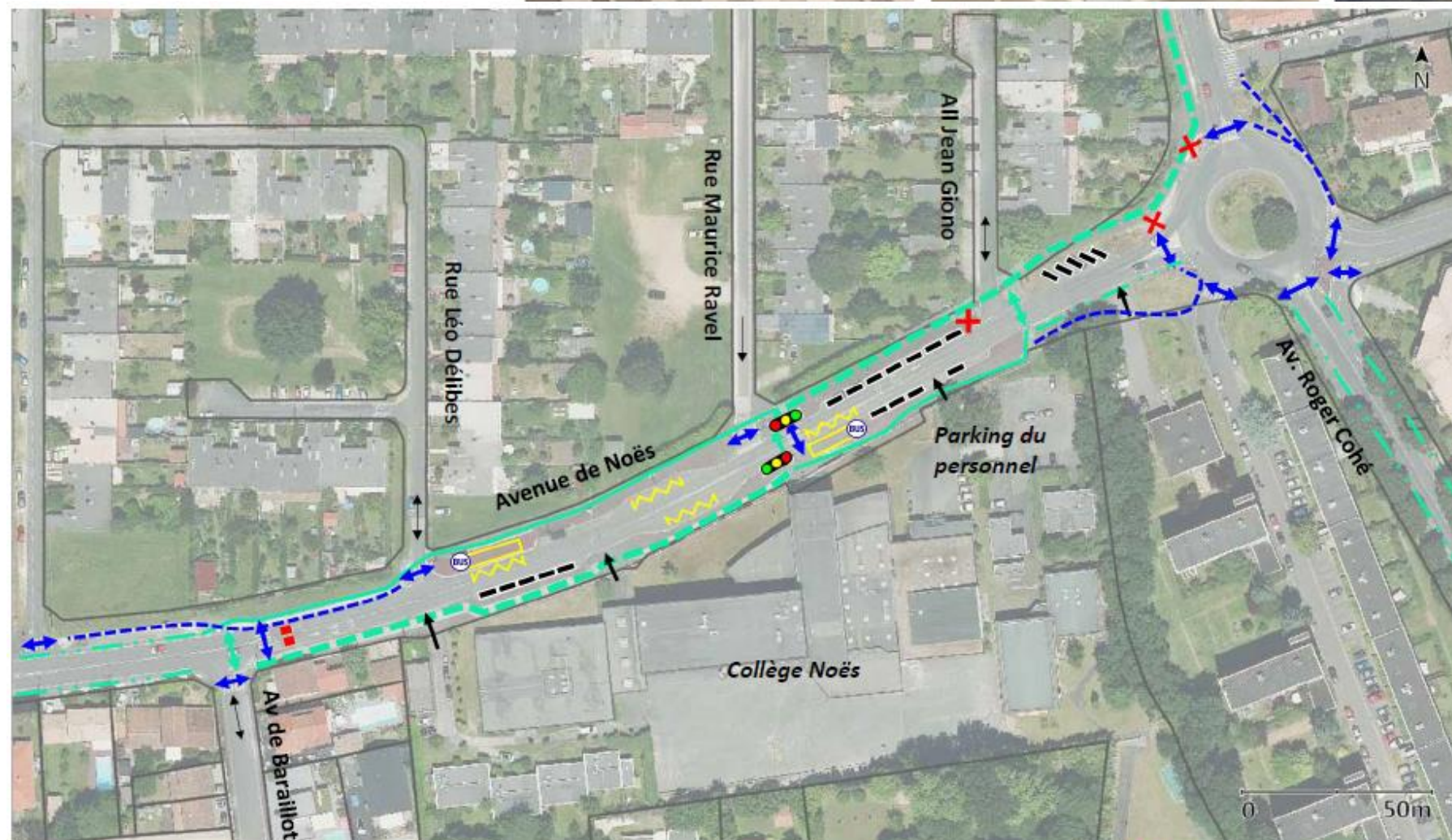


Profil en travers projeté

# Les pistes d'actions sur la section prioritaire



# APPROCHE FONCTIONNELLE



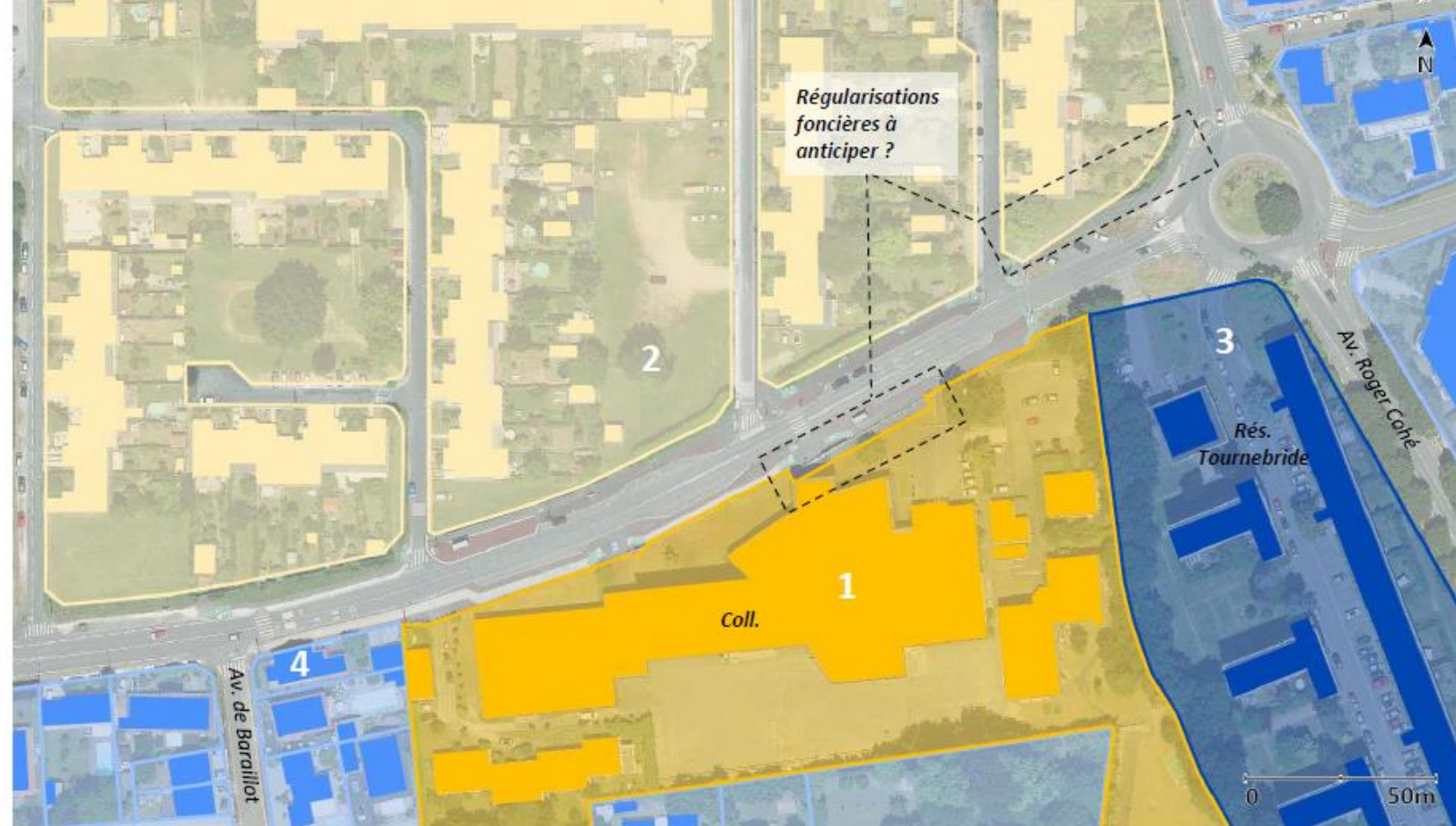
- |                                  |                    |                    |                        |
|----------------------------------|--------------------|--------------------|------------------------|
| Piste cyclable bidirectionnelle  | Bande cyclable     | Cheminement piéton | Discontinuité piétonne |
| Piste cyclable unidirectionnelle | Traversée cyclable | Passage piéton     | Coussin berlinois      |

# DOMANIALITES

Hormis le département, les propriétaires fonciers au droit du collège sont en nombre limité, ce qui rendrait d'éventuelles négociations relativement simples :

- **Au nord**, l'opération de maisons en bandes des rues Berlioz, Delibes, Ravel etc. semble appartenir à un seul propriétaire (**bailleur social ?**) ;
- **A l'est**, la **résidence privée Tournebride** occupe l'espace entre le collège et l'avenue Roger Cohé ;
- Le reste des parcelles correspond à différents pavillons privés.

> Confirmer cette première analyse permettrait d'envisager, si souhaité, des acquisitions permettant des aménagements plus qualitatifs, au nord (rétablissement de continuités piétonnes) comme au sud (élargissement du parvis).



Public – département

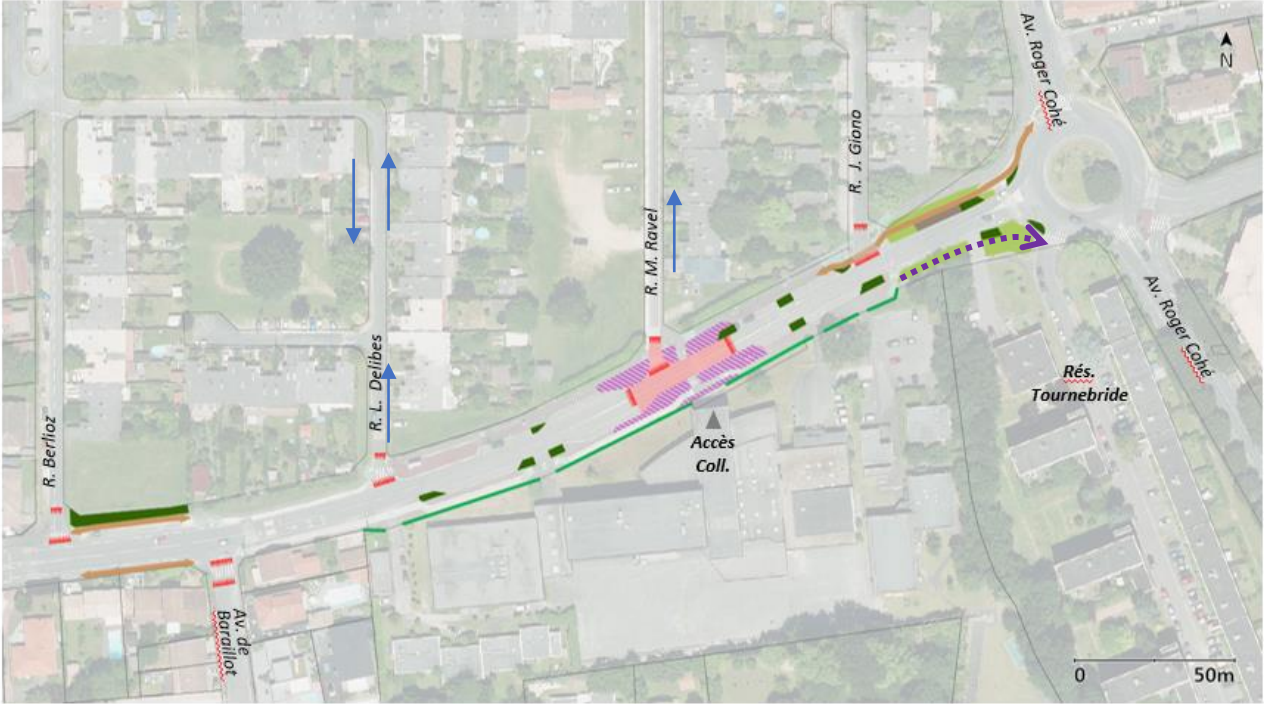
Public – propriétaire unique

Privé – Rés. Tournebride

Privé - autres



PISTES PREFIGURATRICES D'AMÉNAGEMENT À COURT TERME



1 – Modes actifs

- Continuité piétons
- Stationnement passé en longitudinal
- Continuité cyclable

2 - Végétalisation

- Définitive réalisable à court terme
- Existante à intensifier provisoirement
- Frontage (préfiguration)

3 - Apaisement des circulations

- Chaussée : application de résine
- Trottoirs : peinture
- Faux rampants peints
- R. Ravel : inversion

Bilan de stationnement : vingtaine de places

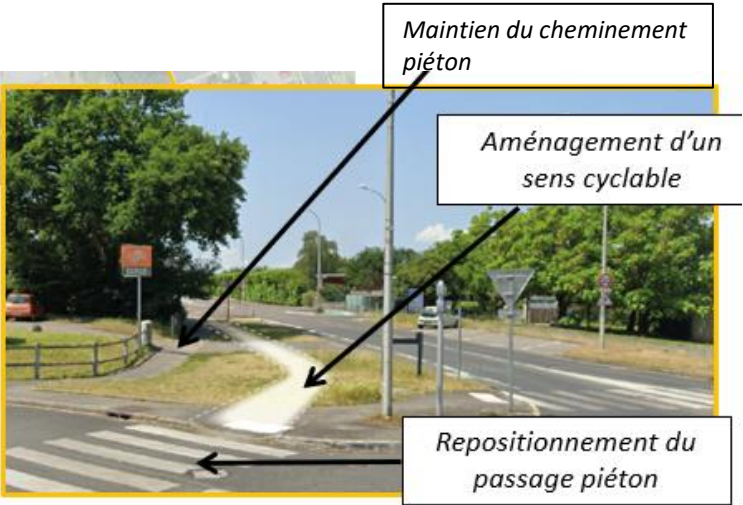
Dans l'impossibilité de réaliser un axe au trafic partagé (flux de 8 000 véh/j trop fort), l'option à privilégier est celle d'une séparation claire des usagers par l'emploi de pistes cyclables.

un programme d'actions à court terme est proposé dans une optique de mise en œuvre rapide en préfiguration de l'aménagement à long terme. Les actions se concentrent donc sur :

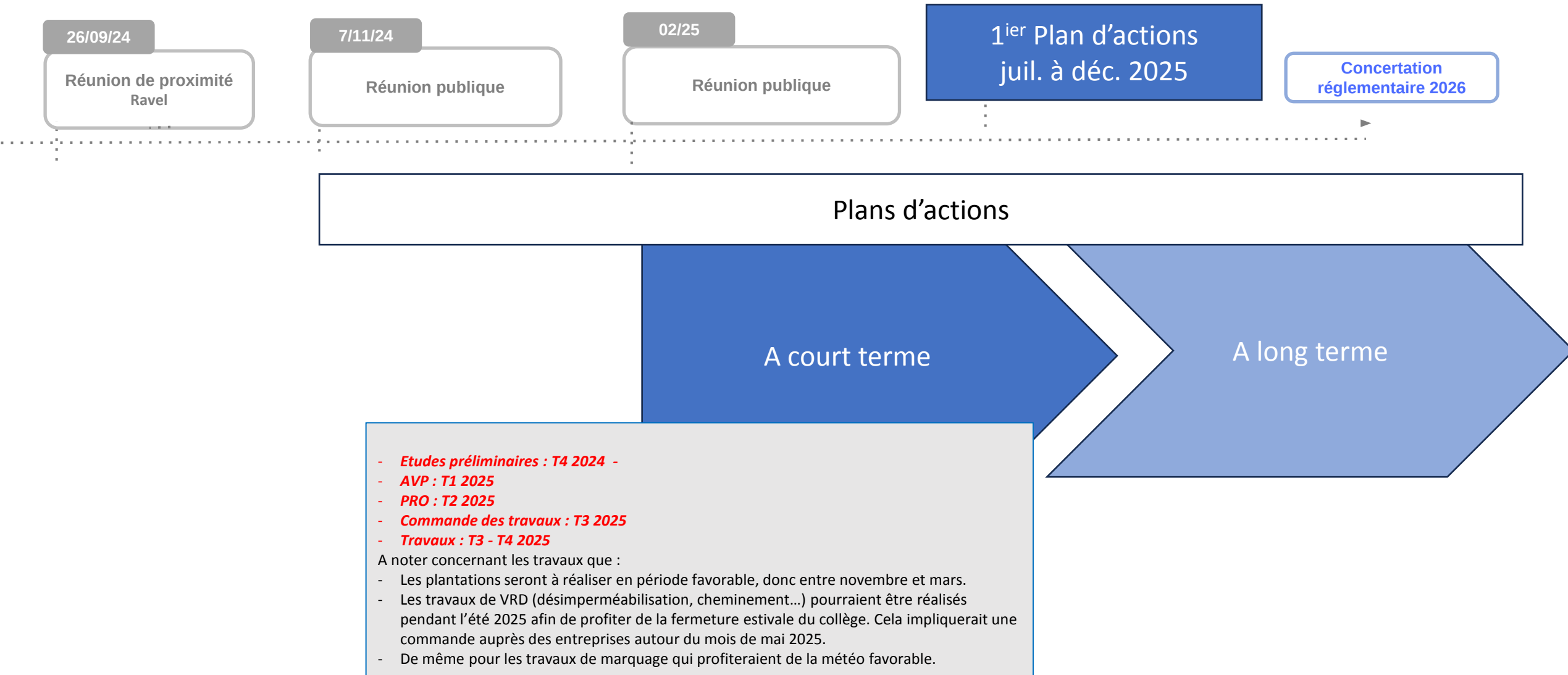
- Des aménagements VRD légers de mise en accessibilité de trottoir non revêtus et de modification des stationnements dont la proposition de création de « dépose minute ».
- Des travaux de signalisation pour l'apaisement des circulations au droit du collège et inversion de la circulation sur la rue Ravel.
- Des travaux de désimperméabilisation pour créer des aménagements paysagers temporaires ou conservés dans le programme à long terme.
- Des travaux paysagers de valorisation des espaces perméables existants.

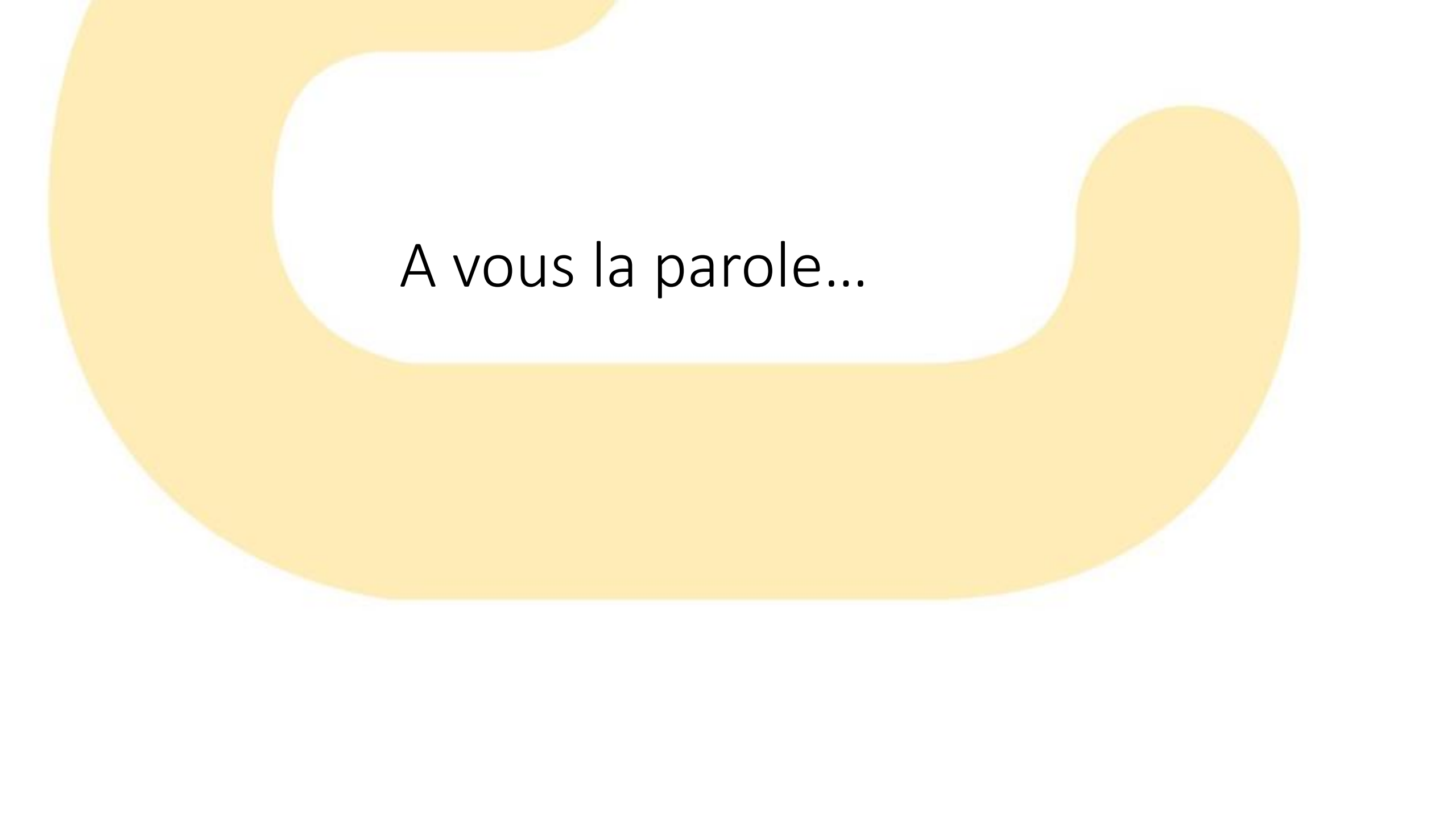
Actions complémentaires :

- Transformation de la borne en verre rue Berlioz en PAV enterré ?

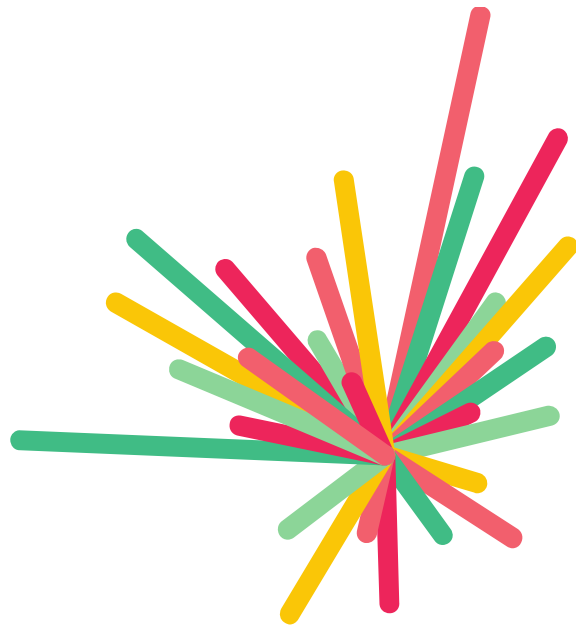


# Le calendrier prévisionnel





A vous la parole...



**BORDEAUX  
MÉTROPOLÉ**