

Pessac, le 11 août 2010



CQM-2010-23a-VU

# **Aménagement de l'avenue de Magonty**

## *Expression du besoin*

*Réunion tenue avec les riverains le 23 juin 2010*

*Maison de quartier de Magonty*

**R.PICCIRILLO**

Responsable commission

Voirie et Urbanisme

**S.DEGUEIL**

Président du comité de quartier

Étude réalisée avec la participation de Philippe Deschamps et Yves SCHMIDT

## **But de cette réunion**

Pour répondre à la demande de la Mairie sur les besoins du quartier en matière d'aménagement de voirie, le comité de quartier a invité les riverains et autres utilisateurs direct de l'avenue de Magonty pour établir ensemble une spécification de besoin qui devra servir de base de réflexion à la CUB.

Cette réunion a rassemblé au total 47 personnes :

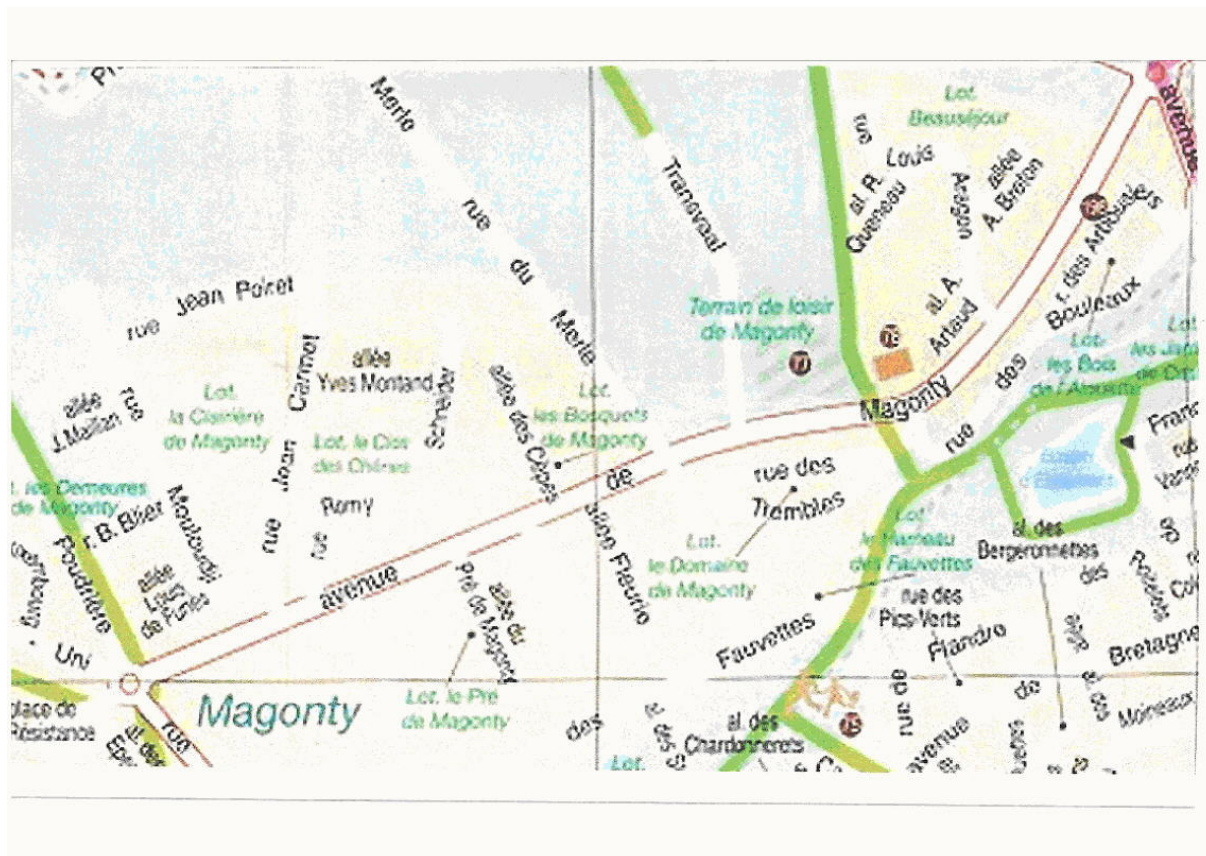
### *Riverains de l'avenue de Magonty :*

|   |                                       |
|---|---------------------------------------|
| Mme Marie-Christine AVILA-TORRES                        | Mme Claudine JOUSSE                   |
| M. et Mme BALAGUER                                      | M. Jean JOUSSE                        |
| M. et Mme Thierry et Annick BERNERON                    | Mme Marie-Pierre LAFARGE              |
| Mme Anne-Marie BOURGEAU                                 | M. Pierre LANGRAND                    |
| M. et Mme Gérard BOUROUMEAU                             | M. ou Mme LARTIGAUT                   |
| M. Christian CABOS                                      | M. et Mme Jean-Christophe LE ROUX     |
| Mme Isabelle CADO                                       | M. et Mme Serge PARROT                |
| Mme CHABRERIE   | Mme Liliane PAYEN                     |
| M. Claude CHASSAGNE                                     | M. Robert PICCIRILLO (vice-président) |
| M. et Mme COBA  | M. et Mme Christophe PLOUVIER         |
| M. François CUISSET                                     | M. Bruno ROUBINEAU                    |
| M. Mickaël DEBARRE                                      | M. et Mme Franck SANI                 |
| M. Serge DEGUEIL (président) animateur<br>et rapporteur | M. Yves SCHMIDT                       |
| M. Philippe DESCHAMPS                                   | M. et Mme Hervé et Nathalie SIMONDET  |
| Mme Hélène DUBOURG                                      | M. Jean-François TAMISIER             |
| Mme Hélène GROUX-SABOURIAUT                             | M. Didier TAUNAIS                     |
| M. ou Mme HUVÉ  | M. Patrick TOUZINAUD                  |
| M. Jacques JEGOU  | M. Marc VERDIER                       |
|   | M. et Mme Pierre VIDAL                |

## **2. État des lieux**

### ***2.1 Caractéristiques techniques :***

Cette avenue s'étend du giratoire du Club des Princes à l'avenue de Beutre sur une distance de près de 2 km, dont un alignement droit de plus de 1 km entre le giratoire du Club des Princes et le plateau surélevé à proximité du terrain de loisir municipal. La largeur de la chaussée est de 8 m environ, alors que la largeur totale de la voie est de plus de 13 m. La vitesse est limitée à 50 km/h (Voir plan ci-après)



## **2.2 Environnement**

Les caractéristiques citées ci-dessus font que les véhicules se sentent en sécurité dans un environnement semi-rural et dépassent souvent, très largement, la vitesse autorisée, sans forcément s'en rendre compte.

## **2.3. Les comptages réalisés par la CUB**

Les comptages ont été effectués en novembre 2007 afin de déterminer le nombre et la vitesse moyenne des véhicules. Les mesures dénombrent 3500 véhicules par jour dans chaque sens. Les vitesses mesurées les jours ouvrables montrent que plus de 20 % des usagers circulent à plus de 60 km/h dans le sens entrant (vers la rue du Merle) et plus de 28 % dans l'autre sens ; les WE et jours fériés, elles sont nettement supérieures : 66 km/h de moyenne dans le sens entrant et 68 km/h de moyenne dans l'autre sens.

## **2.4 Conclusion sur le constat**

La grande largeur de la chaussée et, plus globalement, l'environnement immédiat, constituent certainement des facteurs favorisant cette situation particulièrement dangereuse, cette voie ne disposant pas de piste cyclable ! Les aménagements actuels rendent impossible le stationnement sur la chaussée ; en conséquence, les véhicules des riverains ou des visiteurs stationnent sur les trottoirs : les piétons sont généralement obligés d'emprunter la chaussée et essentiellement les handicapés en fauteuil roulant et les personnes avec une poussette d'enfant, ce qui constitue un important risque d'insécurité !

## 3. Analyse du problème

### 3.1. Méthodologie d'approche du problème

L'approche du problème a été faite, avec les riverains, sous la forme d'une analyse fonctionnelle qui permet de définir le problème plus en termes de besoins que de solutions, la CUB ayant la charge de trouver les solutions pour satisfaire le mieux possible aux besoins. On trouvera en annexe 1 le détail de la méthode.

La démarche est la suivante :

- 1) Organisation d'une réunion de réflexion avec les habitants concernés
- 2) Définition avec les participants des « acteurs du système »
- 3) Définition avec les participants des besoins de chaque acteur
- 4) Synthèse par le comité de quartier des informations recueillies lors de la réunion
- 5) Elaboration des thèmes majeurs
- 6) Spécification des besoins en termes d'aménagement
- 7) Validation par les participants

### 3.2. Analyse des remarques et des besoins exprimés par les utilisateurs

Les remarques et les souhaits exprimés par les habitants au cours de la réunion peuvent se regrouper en trois thèmes, l'aménagement de la chaussée, l'aménagement des trottoirs et la traversée de l'avenue. (Voir tableaux annexe 3)

#### 3.2.1 Aménagement de la chaussée

L'avenue de Magonty peut se diviser en deux zones. Une première partie entre le rond point de Beutre et la rue du Transvaal qui est plutôt champêtre et n'incite pas l'automobiliste à la modération et la deuxième partie semi-urbaine avec une voie large et bien dégagée où il faut toute l'attention du conducteur pour respecter le 50km/h (H6)

Les aménagements doivent conduire à un ralentissement général de la vitesse sur l'ensemble de la rue pour obtenir des automobilistes une conduite fluide, modérée et souple (B4, E5, H1 et H2, H4, H7). Ces aménagements doivent également faciliter la sortie des différents lotissements qui est relativement difficile aux heures de pointes compte tenu des flux de circulation (B1, B2). Le croisement avec la rue du Merle est également un sujet de difficultés car elle est à nouveau fréquentée depuis la mise en place du passage surélevé du Bourgailh.

Cette voie étant empruntée par de nombreux bus (TBC, ramassage scolaire et autres ramassages entreprises) les passagers se plaignent de l'inconfort lié à certains types de ralentisseurs, passages surélevés et coussins berlinois(F2). De plus ces ralentisseurs sont souvent bruyants pour les riverains. Le revêtement des voies est également facteurs de nuisances sonores (A6, A9, H10).

Pour la sécurité des passagers il est entendu que les aménagements devront également empêcher les automobilistes de doubler les bus lorsqu'ils seront à l'arrêt (F4). Cependant, force est de constater que l'utilisation de cette avenue par des véhicules très lents (tracteurs agricoles, calèche, engins de BTP) provoque des longues files de véhicules et certains automobilistes n'hésitent pas à franchir la double bande centrale en pleine infraction et au mépris du danger.

Il est également souhaitable que le stationnement des véhicules se fasse sur la chaussée pour dégager les trottoirs (A8) étant entendu que les  **futures pistes cyclables ne seront pas tracées sur la chaussée (C6).**

### 3.2.2 Aménagement des trottoirs

Un des griefs des riverains et des habitants du quartier plus généralement est l'encombrement des trottoirs qui oblige bien souvent les piétons, les poussettes, les fauteuils d'handicapés à descendre sur la chaussée, ce qui est particulièrement dangereux dans les rues à grande circulation (A3, A5, D3, E1, G3). Cet encombrement provient essentiellement des voitures qui sont sur le trottoir ne pouvant pas stationner sur la chaussée, mais aussi des panneaux de signalisation, lampadaires et poteaux téléphoniques qui sont plantés au milieu du trottoir. De plus ce stationnement limite la visibilité pour les gens sortant de chez eux ou venant des voies adjacentes (B3).

Un autre point est le besoin d'un espace piétons/cyclistes distinct de la chaussée (C1, C2) avec si possible la séparation physique des deux. (C7, C8). Cet espace doit être plus particulièrement protégé à l'approche de l'école pour les enfants allant seuls (E2) et plus spécialement autour du giratoire du Club des Princes<sup>1</sup> où la vitesse de certains automobiliste est importante (H7). Il est également nécessaire que cet espace soit poursuivi jusqu'à l'avenue de Beutre de façon à ce que les piétons où les cycliste ne se retrouvent pas sur la chaussée après la rue du Transvaal.

### 3.2.3 Aménagement des traversées de la rue

Le troisième problème qui se pose est la traversée de cette voie qui s'avère particulièrement périlleuse aux heures de grande circulation, heures correspondant souvent aux entrées et sorties scolaires. L'avenue doit donc être équipée d'un certain nombre de traversées piétonnes sécurisées (C3, D4, D6) judicieusement placées pour satisfaire au cheminement scolaire, aux arrêts de bus, et aux endroits les plus fréquentés par les piétons et de cyclistes (voir projet cheminements verts). Sur le cheminement scolaire, les traversées devront être équipées d'une signalisation spécifique (H9).

## 4. Spécification du besoin

En résumé les habitants souhaitent un aménagement conduisant à une circulation paisible sur cette avenue. Ceci peut être obtenu par :

- une succession de chicanes aménagées alternativement sur le côté droit et gauche de la chaussée offrant des zones de stationnement protégées<sup>2</sup>.
- et des passages à effet de parois (passage étroit et bordure haute)

Ces aménagements seront efficacement répartis pour tenir compte des arrêts de bus, des intersections avec les voies adjacentes (sorties des lotissements, rue du Merle et du Transvaal) et des besoins de traversées liés également aux arrêts de bus et au cheminement scolaire.

L'assemblée a largement rejeté tout aménagement du type coussins berlinois<sup>3</sup> et passages surélevés posés brutalement sur cette grande ligne droite<sup>4</sup>.

Les têtes de chicanes arborées couperont la perspective de la rue, ce qui contribuera à une conduite apaisée des automobilistes.

---

<sup>1</sup> Bien que ne faisant pas partie de l'aménagement de l'avenue de Magonty, ce point a été largement développé au cours de la réunion

<sup>2</sup> Révision du P.O.S. valant P.L.U. - Proposition d'une armature viaire urbaine  
17/12/2003 - Service Aménagement Urbain/Urbanisme

<sup>3</sup> Les coussins berlinois, s'ils sont efficaces vis-à-vis des véhicules de tourisme, montrent leurs limites vis-à-vis des poids lourds, des 4x4 et des motos qui ne ralentissent pas et entraînent de fortes nuisances sonores et des vibrations dans les habitations limitrophes.

<sup>4</sup> L'aménagement de l'avenue du Port Aérien est une aberration qu'il ne faut pas reproduire.

Les trottoirs débarrassés du stationnement pourront accueillir une piste cyclable. A l'approche du giratoire l'aménagement sera particulièrement travaillé pour la sécurité des enfants se rendant à l'école. Des plantations d'arbustes en bordure de trottoirs renforceront l'effet de paroi recherché, joueront un rôle de protection vis-à-vis des piétons et des cyclistes et tout en rendront une perceptive de la rue agréable.

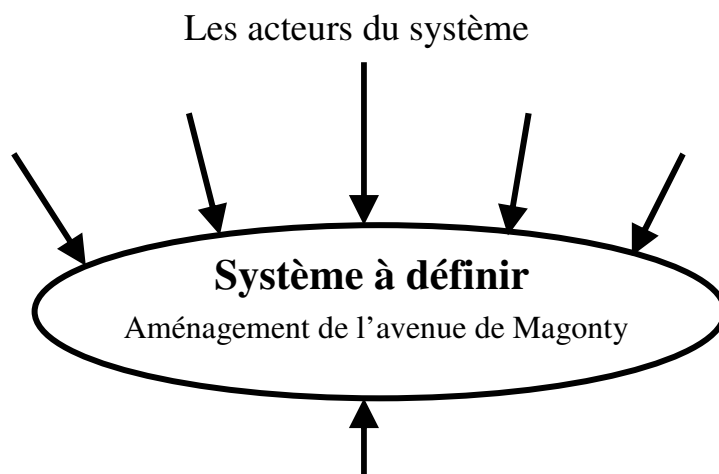
Cet aménagement doit être homogène du giratoire du Club des Princes à l'avenue de Beutre.

## Annexe1

### Définition des acteurs du système

Le système à étudier est ici « l'aménagement de l'avenue de Magonty ». La première phase de la démarche consiste à définir les acteurs du système. On appelle acteurs :

« **Tout élément agissant sur le système mais n'appartenant pas au système** »



Les acteurs principaux identifiés sont :

- L'état actuel des aménagements
- La CUB et la Mairie
- Les utilisateurs de la rue
  - Les riverains de la rue
  - Les lotissements riverains
  - Les cyclistes
  - Les piétons
  - Les scolaires
  - Les transports en communs
  - Les services
- La circulation des véhicules
- L'évolution

Ce sont les points 3 et 4 qui ont essentiellement été analysés lors de la réunion.

Le point 1 « L'état actuel des aménagements » a eu pour but de limiter l'étude à l'emprise actuelle de la rue.

Le point 2 « CUB et Mairie » concerne essentiellement les aspects techniques et financiers. Le rôle de ces acteurs est de limiter l'analyse aux solutions ne remettant pas en cause la structure fondamentale de la rue pour des coûts raisonnables.

Le point 4 « L'évolution » concerne la prise en compte l'évolution inexorable du quartier en termes d'augmentation de la population et de la circulation. On le voit avec le projet d'un lotissement d'une centaine de logements 200, 220 rue de la Poudrière

## Annexe 2

### Expression de l'assemblée

**Important.** Les données qui suivent sont citées dans l'ordre dans lequel elles ont été exprimées : leur classement est indépendant de la priorité qu'on peut leur accorder.

Les tableaux A à G rassemblent toutes les informations brutes recueillies en direct lors de l'analyse menée avec les riverains. Chaque information a été indicée pour faciliter l'analyse et le regroupement.

**Remarque :** Une même information peut apparaître sous différents acteurs. Elle a été prise en compte autant de fois qu'elle apparaît.

#### A Les riverains de la rue

- A1 Pouvoir accéder et sortir de chez eux facilement**
- A2 Pouvoir stationner leur véhicule près de chez eux**
- A3 Pouvoir circuler sur le trottoir sans encombre**
- A4 Avoir un trottoir propre et durable**
- A5 Pouvoir accueillir des visiteurs sans encombrer les trottoirs**
- A6 Ne pas subir les agressions sonores de la circulation**
- A7 Stationnement aux abords de l'Espace Détente et Loisirs (manifestations du Bourgaillh)**
- A8 Permettre aux riverains de stationner dans la rue**
- A9 Vitesse sur la voie**

#### B Les lotissements riverains

- B1 Pouvoir sortir et entrer dans les rues adjacentes**
- B2 Pouvoir franchir les flots de circulation sans encombre**
- B3 Problème de la visibilité**
- B4 Vitesse sur la voie**



## **C Les cyclistes**

- C1 Disposer d'un lieu de circulation propre ne se terminant pas sur la chaussée**
- C2 Avoir un lieu de circulation dégagé de tout obstacle**
- C3 Disposer de franchissements de rue sécurisés et adaptés**
- C4 Disposer de jonctions avec les autres réseaux de circulation douce**
- C5 Piste sécurisée et autonome**
- C6 Pas de piste sur la chaussée**
- C7 Trottoirs séparés pour les piétons**
- C8 Voie propre pour les cyclistes**
- C9 Franchissement des pistes cyclables par les piétons**

## **D Les piétons (poussettes, fauteuils handicapés)**

- D1 Disposer d'un cheminement agréable**
- D2 Disposer d'un mobilier urbain fonctionnel**
- D3 Avoir un lieu de circulation dégagé de tout obstacle**
- D4 Disposer de franchissements de rues sécurisés et adaptés**
- D5 Créer un trottoir tout le long de l'avenue**
- D6 Aménagements de traversées au niveau des arrêts de bus**
- D7 Améliorer l'éclairage**

## **E Scolaires**

- E1 Avoir un lieu de circulation dégagé de tout obstacle**
- E2 Avoir un cheminement éloigné de la chaussée**
- E3 Favoriser les déplacements scolaires hors axe principal**
- E4 Créer des lieux de franchissement des rues spécifiques aux scolaires**
- E5 Briser la vitesse**

## **F Transport en commun**

- F1 Avoir des aménagements ne ralentissant pas la vitesse commerciale des bus**
- F2 Avoir des aménagements n'hypothéquant pas le confort des passagers**
- F3 Avoir des arrêts respectant le meilleur compromis distance à parcourir pour rallier l'arrêt / densité de population**
- F4 Aménagements interdisant le dépassement des bus**
- F5 Regrouper au même endroit les arrêts des bus de ville et les bus scolaires**

## **G Les Services (poste et collecte des déchets)**

- G1 Avoir des aménagements facilitant le déplacement du service postal**
- G2 Avoir des aménagements facilitant l'accès aux boîtes aux lettres**
- G3 Avoir un aménagement ne favorisant pas l'encombrement des trottoirs par les poubelles.**

## **H La circulation automobile**

- H1 Avoir un aménagement favorisant une circulation fluide et régulière**
- H2 Avoir un aménagement incitant à une circulation lente et souple**
- H3 Limiter la circulation de contournement**
  - Itinéraire de contournement** (avenue du général Leclerc)
  - Itinéraire de transit** (Arcachon Toctoucau Mérignac)
- H4 Obliger les automobilistes à ralentir leur vitesse**
- H5 Problème des scooters et des motos**
- H6 Circulation semi-urbaine**
- H7 Problème de la vitesse sur le giratoire de Magonty**
- H8 Fixer des priorités sur la sécurité**
- H9 Problème des traversées des enfants**
- H10 Réduction des bruits de roulement**
- H11 Embouteillage de la calèche**

## **Annexe 3**

### **Synthèse des informations**

La plus grande partie des informations a pu être regroupée sous trois rubriques :

- Aménagement de la chaussée
- Aménagement des trottoirs
- Aménagement des traversées des rues

#### **Aménagement de la chaussée**

- A6 Ne pas subir les agressions sonores de la circulation**
- A7 Stationnement aux abords de l'Espace détente et Loisirs (manifestations du Bourgaillh)**
- A8 Permettre aux riverains de stationner dans la rue**
- A9 Ne pas subir les agressions sonores de la circulation**
- C2 Avoir un lieu de circulation dégagé de tout obstacle**
- B1 Pouvoir sortir et entrer dans les rues adjacentes**
- B2 Pouvoir franchir les flots de circulation sans encombre**
- B4 Vitesse sur la voie**
- C6 Pas de piste sur la chaussée**
- E5 Briser la vitesse**
- F1 Avoir des aménagements ne ralentissant pas la vitesse commerciale des Bus**
- F2 Avoir des aménagements n'hypothéquant pas le confort des passagers**
- F4 Aménagements interdisant le dépassement des bus**
- H1 Avoir un aménagement favorisant une circulation fluide et régulière**
- H2 Avoir un aménagement incitant à une circulation lente et souple**
- H3 Limiter la circulation de contournement**
  - Itinéraire de contournement (avenue du Général Leclerc)**
  - Itinéraire de transit (Arcachon Toctoucau Mérignac)**
- H4 Obliger les automobilistes à ralentir leur vitesse**
- H5 Problème des scooters et des motos**
- H6 Circulation semi-urbaine**
- H7 Problème de la vitesse sur le giratoire du Club des Princes**
- H8 Fixer des priorités sur les aménagements de sécurité**
- H10 Réduction des bruits de roulement**
- H11 Embouteillage de la calèche**

## **Aménagement des trottoirs**

- A3 Pouvoir circuler sur le trottoir sans encombre**
- A4 Avoir un trottoir propre et durable**
- A5 Pouvoir accueillir des visiteurs sans encombrer les trottoirs**
- B3 Problème de la visibilité**
- C1 Disposer d'un lieu de circulation propre ne se terminant pas sur la chaussée (cyclistes)**
- C5 Piste sécurisée et autonome**
- C7 Trottoirs séparés pour les piétons**
- C8 Voie propre pour les cyclistes**
- D1 Disposer d'un cheminement agréable**
- D2 Disposer d'un mobilier urbain fonctionnel**
- D3 Avoir un lieu de circulation dégagé de tout obstacle**
- D5 Créer un trottoir tout le long de l'avenue**
- D7 Améliorer l'éclairage**
- E1 Avoir un lieu de circulation dégagé de tout obstacle**
- E2 Avoir un cheminement éloigné de la chaussée**
- F3 Avoir des arrêts respectant le meilleur compromis distance à parcourir pour rallier l'arrêt / densité de population**
- F5 Regrouper au même endroit les arrêts des bus de ville et les bus scolaires**
- G1 Avoir des aménagements facilitant le déplacement du service postal**
- G2 Avoir des aménagements facilitant l'accès aux boîtes aux lettres**
- G3 Avoir un aménagement ne favorisant pas l'encombrement des trottoirs par les poubelles.**

## **Aménagement des traversées des rues**

- C3 Disposer de franchissements de rue sécurisés et adaptés**
- D4 Disposer de franchissements de rues sécurisés et adaptés**
- D6 Aménagements de traversées au niveau des arrêts de bus**
- E4 Créer des lieux de franchissement des rues spécifiques aux scolaires**
- H9 Problème des traversées des enfants**