

Pessac, le 26 septembre 2005



La Présidente du Syndicat de Quartier de Magonty

à

Monsieur le Maire

Mairie de Pessac

Place de la V^e République

33600 PESSAC

Objet : Sécurisation de la rue de la Poudrière

Réf. : SQM-2005-024

Monsieur le Maire,

Je vous prie de bien vouloir trouver, ci-joint, un projet concernant la sécurisation du tronçon de la rue de la Poudrière compris entre le rond-point de Magonty et le Pacha. Cette étude a été réalisée par le syndicat de quartier de Magonty avec la participation des riverains de cette voie. Elle entre dans le cadre des actions que le syndicat de quartier a entreprises à la suite du débat avec les élus qui a suivi l'assemblée générale du 29 janvier 2005, au cours de laquelle la sécurité routière avait pris une place très importante.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments distingués.

La Présidente

Marie Claude CHARRIER



Syndicat de défense des intérêts du quartier de Magonty

Association loi 1901 – n° 4097 du 20 novembre 1945

Sécurisation de la rue de la Poudrière

Analyse du besoin

Le responsable de la commission voirie

R. Piccirillo

Le rapporteur de l'étude

S. Degueil

Siège : Maison de quartier de Magonty, Place de la Résistance, 33600 PESSAC
Présidente : M. C. CHARRIER Téléphone : 05 56 36 98 84

Table des matières



- 1. Problème de circulation et de sécurisation dans le quartier de Magonty**
- 2. Réunion avec les riverains**
- 3. Méthodologie d'analyse**
- 4. Analyse du problème**
 - 4.1. Constat de la situation**
 - 4.2. Inventaire des solutions**
 - 4.3. Contraintes liées au problème**
- 5. Analyse des paramètres**
 - 5.1. Analyse du constat**
 - 5.2. Analyse des solutions**
 - 5.2.1. Analyse des paramètres relatifs à la réduction de vitesse*
 - 5.2.2. Analyse des paramètres relatifs à la sécurisation des carrefours et des traversées piétonnes*
 - 5.2.3. Analyse des paramètres relatifs à la limitation de vitesse*
 - 5.2.4. Aménagement et comportement des citoyens aggravant la sécurité*
 - 5.3. Concept d'aménagement**
- 6. Projet**
 - 6.1. Description du projet**
 - 6.2. Phasage du projet**
- 7. Conclusion**

1. Problème de circulation et de sécurité dans le quartier de Magonty

Lors de l'assemblée générale du syndicat de quartier de Magonty, en date du 30 janvier 2005, il a largement été fait état des problèmes de circulation et de vitesse excessive dans le quartier et plus particulièrement sur les deux axes principaux avenue de Magonty et rue de la Poudrière. Cette préoccupation des habitants a été relayée par le journal Sud-Ouest du 3 février 2005, qui titrait *Magonty contre les autos*. Le syndicat de quartier a donc décidé de prendre en charge ce problème afin de dégager des solutions qui permettront d'apporter des réponses tenant compte des besoins et des contraintes de toutes les parties. Afin de limiter le domaine d'étude, cette première analyse n'a porté que sur la section de la rue de la Poudrière comprise entre le Pacha et le giratoire de Magonty. Cette démarche pourra, par la suite, être étendue à d'autres voies de circulation.

2. Réunion avec les riverains

Afin de dégager rapidement les principaux paramètres du problème, le syndicat de quartier a organisé le 29 juin 2005 une réunion avec les riverains de la rue de la Poudrière à laquelle étaient également conviés les habitants de Cap de Bos riverains de cette rue.

Participants :

Riverains de la rue de la Poudrière

M. BALLION	26, rue de la Poudrière
M. BALLION J. P.	30a, rue de la Poudrière
M. DENEPOUY	91, rue de la Poudrière
M. FERRAND	164, rue de la Poudrière
Mme FERRAND	164, rue de la Poudrière
Mme FILALI	4, rue des Cols Verts, L'Orée du Bois
M. GUINAUDIE	156, rue de la Poudrière
M. HERVÉ	85 ter, rue de la Poudrière
Mme HERVÉ	85 ter, rue de la Poudrière
M. MAGRET	134, rue de la Poudrière
M. HYON	130, rue de la Poudrière
Mme HYON	130, rue de la Poudrière
M. ROCHE	95, rue de la Poudrière
Mme ROCHE	95, rue de la Poudrière
M. ROQUE	99bis, rue de la Poudrière
M. TEYSSIER	85 bis, rue de la Poudrière
Mme TEYSSIER	85 bis, rue de la Poudrière

Syndicat de quartier

M. BARRÈRE	
Mme CHARRIER (partiellement)	Présidente du syndicat de quartier
M. DARMAILLAC	Commission voirie
M. DEGUEIL	Animateur de la réunion
Mme FICHBEN	
M. GAGNEPAIN	
Mme PAYEN	Vice-présidente du syndicat de quartier
M. PICCIRILLO	Président de la Commission voirie
M. SCHMIDT	Commission voirie

3. Méthodologie d'analyse

La démarche retenue pour cette analyse repose sur les méthodes classiques d'analyse fonctionnelle. Elle consiste dans un premier temps à bien identifier le problème, puis à faire un inventaire exhaustif des solutions qui peuvent répondre au besoin mais également à identifier les contraintes liées à ce même problème de façon à en déduire les solutions les plus pertinentes.

4. Analyse du problème

L'analyse s'est déroulée en trois phases :

- constat de la situation ;
- inventaire des solutions permettant d'apporter des réponses aux problèmes ;
- inventaire des contraintes inhérentes aux problèmes.

Remarque. Tous les paramètres ont été notés dans l'ordre où ils sont apparus au cours de la discussion. À chaque paramètre a été attribué un indice : **I** comme identification du problème, **S** comme solution de problème et **C** comme contrainte de réalisation.

4.1. Constat de la situation (identification du problème)

- I1 Vitesse excessive des véhicules et plus particulièrement des motos
- I2 Difficultés pour les riverains de sortir et de rentrer chez eux compte tenu de la densité de circulation à certaines heures
- I3 Itinéraire de cabotage pour beaucoup de véhicules et particulièrement les poids lourds
- I4 Traversée de la rue quasiment impossible avec les enfants le matin au moment de la rentrée scolaire
- I5 Circulation en forte augmentation
- I6 Augmentation de la circulation à prévoir avec l'ouverture de la déviation de Beutre et de la pénétrante sur Bordeaux (VDO)
- I7 Carrefours dangereux entre la rue de la Poudrière et les rues des Fauvettes et des Bouvreuils (nombreux crissements de pneus)
- I8 Bruit proportionnel à la densité de circulation
- I9 Stationnement des automobiles sur les trottoirs obligeant, en particulier, les piétons avec les voitures d'enfant à descendre sur la chaussée
- I10 Circulation des 2 roues sur les trottoirs
- I11 Deux lampadaires renversés au droit des numéros 124 et 128
- I12 Trottoir côté impair interrompu au niveau de la rue de Bougainville obligeant les piétons à traverser la rue.
- I13 Aménagement central inefficace vis-à-vis de la réduction de vitesse dans la partie amont de la voie (rue du Dauphiné et rue de Bougainville)
- I14 Signalisation verticale insuffisante
- I15 Traversées piétonnes insuffisantes
- I16 Un accident mortel à l'arrêt du bus *Les Fauvettes*

4.2. Inventaire des solutions

- S1 Contrôle de vitesse renforcé
- S2 Stationnement des véhicules sur la chaussée
- S3 Aménagement de chicanes
- S4 Mise en place de coussins berlinois
- S5 Réalisation de passages surélevés (30 km/h)
- S6 Giratoire rue du Dauphiné

- S7 Renforcement de la signalisation
- S8 Passages piétons signalés et sécurisés
- S9 Rétrécissement de la chaussée
- S10 Interdiction de la circulation des poids lourds
- S11 Rétrécissement général de la chaussée avec aménagement de stationnement
- S12 Aménagement efficace de la chaussée aux intersections des rues des Bouvreuils, des Fauvettes et du Dauphiné.
- S13 Poursuite de l'aménagement du trottoir jusqu'au Pacha

4.3. Contraintes de réalisation

- C1 Coût
- C2 Servitude des riverains
- C3 Priorités de la ville et de la CUB
- C4 Respect des règles d'aménagement
- C5 Respect des règles de sécurité
- C6 Arrêt des bus (ville et scolaire)
- C7 Nuisances sonores liées à certains aménagements (bandes rugueuses, gendarmes couchés, etc.)
- C8 Respect du schéma de circulation de la CUB

5. Analyse des paramètres

5.1. Analyse du constat

L'analyse du constat des riverains fait ressortir 4 thèmes de réflexion :

- Réduction de la vitesse (I1, I7, I11, I16)
- Sécurisation des carrefours et de la traversée de la rue (I4, I7, I15)
- Limitation de la circulation (I2, I3, I5, I6, I8)
- Aménagement et comportement des citoyens aggravant les problèmes de sécurité (I9, I10, I12, I13, I14, I15)

5.2. Analyse des solutions

Cette analyse va consister à classer toutes les idées en fonction des différents thèmes retenus, à rechercher les solutions communes répondant à plusieurs thèmes et à croiser ces solutions avec les contraintes pour en déduire les solutions les plus pertinentes.

5.2.1. Analyse des paramètres relatifs à la réduction de vitesse

S1 Contrôle de vitesse renforcée : pour être efficace cette mesure doit être très fréquente sinon permanente (radar).

S2 Stationnement sur la chaussée : Cette mesure peut-être efficace mais se heurte à une certaine réticence des riverains qui craignent pour leurs véhicules en l'absence d'un aménagement spécifique pour le stationnement (création de places de stationnement partiellement sur la chaussée et sur le trottoir S11).

S3 Aménagement de chicanes : Cet aménagement va obliger la circulation à zigzaguer et son efficacité dépendra de la fréquence des chicanes.

S4 et S5 Mise en place de coussins berlinois ou réalisation de passages surélevés : Ces solutions, très efficaces (limitation à 30 km/h), nécessitent un aménagement de chaussée et peuvent entraîner des nuisances sonores C7.

S7 Renforcement de la signalisation verticale : cette mesure semble particulièrement inefficace sans un contrôle de limitation de vitesse S1.

S9 Rétrécissement partiel de la chaussée : Ceci consiste à créer régulièrement des passages plus étroits obligeant par réflexe l'automobiliste à ralentir.

S11 Rétrécissement général de la chaussée avec aménagement de stationnements : idem S2

5.2.2. Analyse des paramètres relatifs à la sécurisation des carrefours et de la traversée de la rue

La plupart des dispositions liées à la limitation de vitesse vont également contribuer à satisfaire ce deuxième thème. Celui-ci permet toutefois de préciser que les aménagements doivent faciliter le croisement des voies et servir à la sécurisation des traversées piétonnes (S6, S8, S12).

5.2.3. Analyse des paramètres relatifs à la limitation de la circulation

L'analyse de la situation met en évidence une augmentation régulière de la circulation, phénomène qui risque d'être aggravé avec la mise en service de la pénétrante. On constate également une forte augmentation de transit des poids lourds. Les aménagements prévus aux § 5.5.1 et 5.2.2 doivent donc avoir un caractère dissuasif vis-à-vis du trafic routier. L'interdiction de la circulation des poids lourds S10 risque toutefois de poser un problème vis-à-vis du schéma général de circulation sur l'ensemble de la commune et de la CUB (C8).

5.2.4. Aménagement et comportement des citoyens aggravant les problèmes de sécurité

Commentaires sur les aménagements actuels :

Les aménagements en amont de la rue de la Poudrière (I13) présentent un inconvénient majeur : il sont difficilement perceptibles, de ce fait inefficaces vis-à-vis de la limitation de vitesse, les automobilistes voyant devant eux une grande avenue toute droite. L'intersection avec la rue du Dauphiné est même dangereuse, car certains automobiliste, remontant vers le Pacha se retrouvent sur le côté gauche du terre-plein central, en voulant doubler les bus en stationnement à leur arrêt. Les enfants venant des transports scolaires et traversant la rue marquent bien souvent un arrêt au milieu de la chaussée se croyant protégés par ce petit terre-plein.

L'interruption du trottoir au niveau de la rue de Bougainville oblige les piétons à traverser, ce qui augmente les risques d'accident au niveau de ce carrefour.

Commentaires sur le comportement des citoyens :

La limitation de vitesse : les panneaux de signalisation (I14), quel que soit leur nombre, et les passages piétons (I15) sont peu respectés. Il est donc nécessaire que les futurs aménagements, tout en limitant la vitesse, sécurisent en particulier les traversées piétonnes.

Pour ce qui est du stationnement sur le trottoir (I9), l'idéal consisterait à créer une zone de stationnement en réduisant le trottoir côté impair et en prenant partiellement sur la chaussée ce qui aurait l'avantage de réduire la largeur de la rue (voir S11).

La circulation des deux roues sur le trottoir ne nous semble pas être une contrainte forte à condition de se limiter aux engins non motorisés. Sur le trottoir de 3 mètres cela peut même présenter un avantage permettant aux riverains de rejoindre la piste cyclable Pessac-Mérignac hors circulation dans la mesure où il n'y a pas de voitures sur le trottoir.

5.3. Concept d'aménagement

Pour répondre aux principaux points de cette analyse :

- il faut créer des obstacles tout au long de la rue de la Poudrière ;
- ces aménagements ne doivent pas être continus pour permettre éventuellement le stationnement sur la chaussée le long du trottoir et éviter ainsi le défaut de la ligne continue avenue de Magonty qui interdit le stationnement sur la chaussée ;
- ces aménagements doivent être suffisamment imposants pour inciter les automobilistes à lever le pied ;
- la fréquence des aménagements doit être telle qu'elle crée un ralentissement général de la circulation et une limitation de la densité (bouchon si la densité devient trop importante) ce qui aura un caractère dissuasif vis-à-vis du cabotage (recherche d'itinéraire de contournement pour éviter les bouchons) ;
- ces aménagements doivent sécuriser les principales intersections avec la rue de la Poudrière ;
- ces aménagements doivent permettre des traversées piétonnes fréquentes et sécurisées (nécessité d'un terre-plein central conséquent permettant la traversée en deux temps) ;
- ces aménagements doivent également satisfaire aux contraintes liées au problème, C1 Coût, C2 Servitude des riverains, C4 Respect des règles d'aménagement, C5 Respect des règles de sécurité, C6 Arrêt des bus (ville et scolaire), C7 Nuisances sonores liées aux aménagements.

6. Projet

6.1. Description du projet

L'aménagement de la voirie porte sur 5 zones :

- **zone 1** : aménagement de l'intersection avec l'allée de La Pérouse réalisé mais peu satisfaisant au regard de l'analyse ;
- **zone 2** : aménagements du carrefour rue du Dauphiné et de la rue de Bougainville, réalisés mais également peu satisfaisants ;
- **zone 3** : virage de la Poudrière réalisé et satisfaisant ;
- **zone 4** : giratoire de l'Orée du bois très satisfaisant et apporte une grande sécurité avec l'intersection du cheminement du Peugeot ;
- **zone 5** : tronçon de la rue de la Poudrière entre les giratoires de l'Orée du Bois et de Magonty. C'est essentiellement sur cet aménagement que va poser le présent projet.



Ce tronçon est constitué d'une longue ligne droite que croisent en son milieu la rue des Bouvreuils et la rue des Fauvettes. Ces deux rues constituent un itinéraire de traverse permettant de joindre la route d'Arcachon au giratoire de Beutre et la pénétrante sur

Bordeaux. Ces deux intersections constituent donc le point central pour la sécurisation de cette partie de la rue.

Comme le montre le plan figure 2 cet aménagement est constitué d'un élément central discontinu qui ramènera chaque voie de circulation à une largeur de 3 m. Ceci aura pour rôle :

- d'inciter les automobilistes à ralentir ;
- d'empêcher de doubler au droit des deux carrefours et des arrêts des bus ;
- de faciliter la traversée piétonne en deux temps avec l'aménagement de trois passages piétons. Les îlots centraux seront équipés de barrières de protection au niveau de chaque passage.
- les îlots centraux seront disposés de façon à laisser libre l'accès des riverains

Cet aménagement sera équipé d'un panneau signalant les obstacles et renforçant le sentiment d'étroitesse et les passages piétons seront légèrement surélevés. Ces deux paramètres devraient inciter fortement au ralentissement et dissuader l'automobiliste à emprunter une voie peu roulante (voir schéma figure 1).

Dans un souci de satisfaire à la contrainte C1 coût, ce projet ne modifie pas la structure même de la voie. Il consiste simplement à poser, sur la chaussée actuelle, les éléments centraux. La solution de réaliser des places de stationnement à cheval sur la chaussée et le trottoir ne résoudrait que partiellement le problème sans une réhabilitation globale de la rue du type de celui réalisé avenue de Général Leclerc. Il sera donc fait appel au civisme des quelques riverains qui stationnent épisodiquement sur le trottoir pour qu'ils stationnent sur la chaussée ou qu'ils s'assurent de laisser une place suffisante pour le passage des voitures de handicapés et les poussettes d'enfants.

5.2. Phasage du projet

Également pour des contraintes budgétaires nous proposons de réaliser ce projet en deux phases :

- a. aménagement de la zone 5 prioritaire ;
- b. réhabilitation des zones 1 et 2 suivant le même concept que la zone 5 avec :
 - ♦ le prolongement de l'aménagement de la zone 1 jusqu'à la mise à 3 voies de la chaussée face au Pacha ;
 - ♦ une attention particulière aux traversées piétonnes de la zone 2 (bus scolaires) ;
 - ♦ le prolongement du trottoir cyclable au dessus de la canalisation de gaz entre la sortie 1 de bois de l'Alouette et le Pacha. Ce trottoir cyclable permettra ainsi une jonction directe en site propre entre la piste des berges du Peugue et la piste Pessac-Mérignac.

7. Conclusion

Ce projet, d'une ampleur relativement modeste, constituera, avec la restructuration de la rue du Port Aérien et l'aménagement de l'intersection de la piste cyclable, une avancée notable dans la sécurisation de la circulation sur le quartier. Magonty se trouve au centre de l'axe vert Écosite du Bourgaillh - Bois des sources du Peugue qui est un lieu privilégié de promenade des Pessacais mais également des Bordelais. Il se voit actuellement traversé par une circulation particulièrement intense et pressée à certaines heures de la journée, circulation qui ira sans aucun doute en augmentant avec l'ouverture de la voie de déviation de Beutre et la pénétrante sur Bordeaux. Ce projet devrait permettre de ralentir fortement la vitesse des véhicules et stabiliser la circulation dans le quartier.

Aménagement des carrefours Bouvreuils, Fauvettes, Poudrière

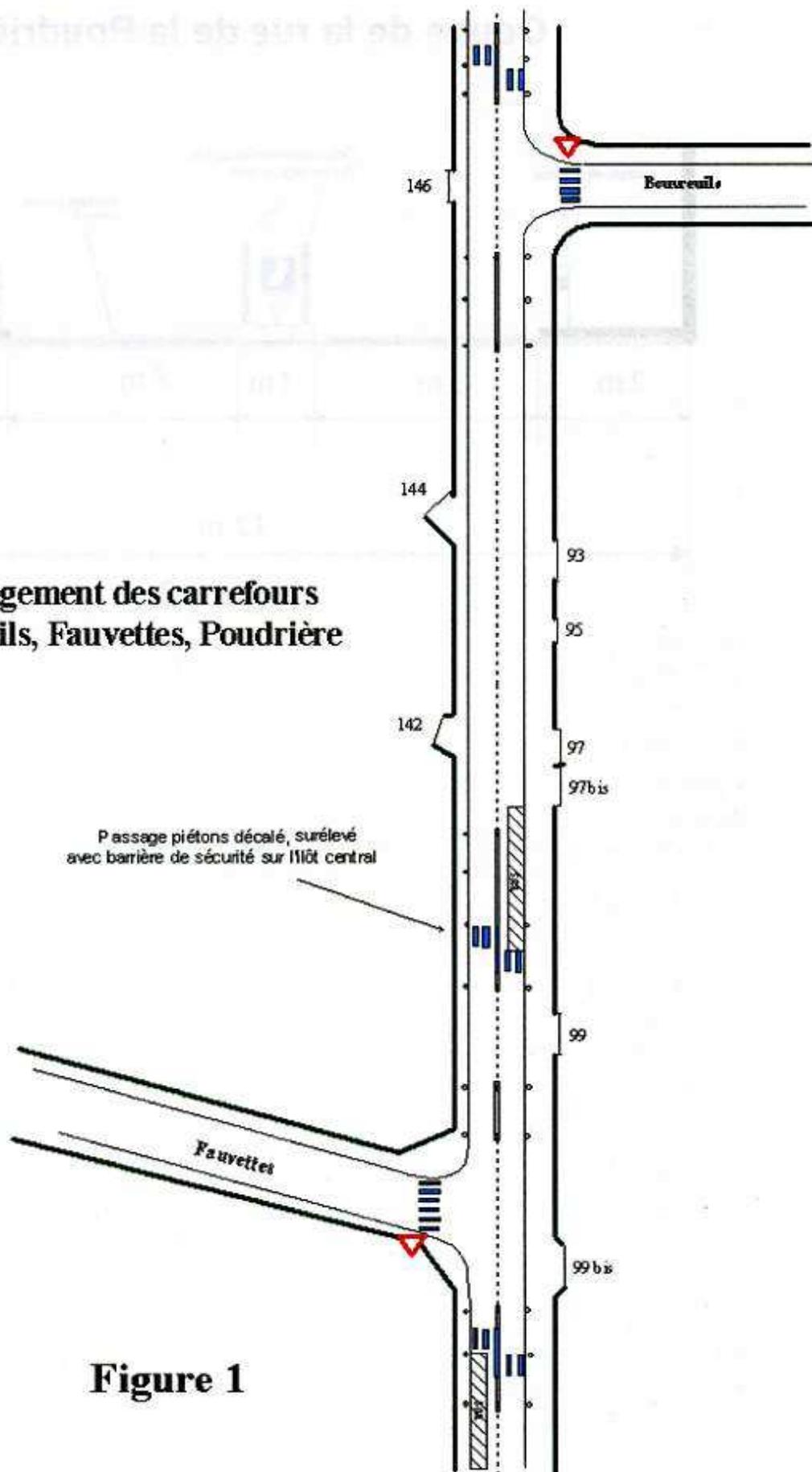


Figure 1

Coupe de la rue de la Poudrière

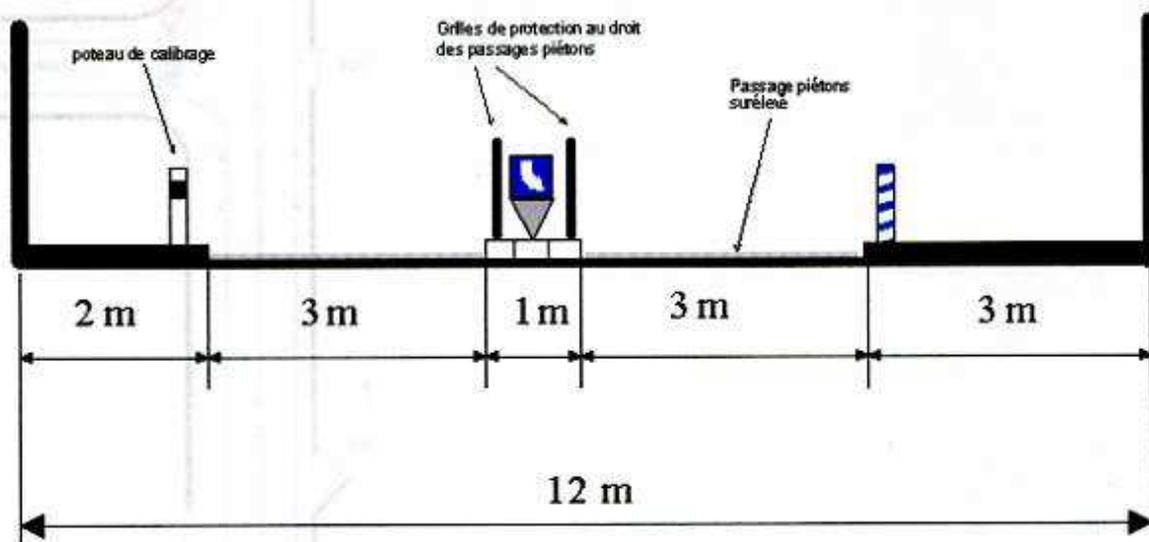


Figure 2