

AMENAGEMENT DE L'AVENUE HENRI IV

Réunion de concertation avec les riverains



Compte-rendu de la réunion du 27 juin 2022

INTERVENANTS :

- Jean-Bernard Cazenave, adjoint au Maire de Pontacq
- Mélanie Benoit, chargée d'opérations à l'Agence Publique de Gestion Locale (APGL)
- Amélie Hustaix, directrice générale des services de Pontacq
- Alizé de la Monneraye, cheffe de projet « Petites Villes de Demain » à la Communauté de Communes du Nord-Est Béarn (CCNEB)

Ce rendez-vous s'inscrit dans la continuité de deux précédents temps de concertation relatifs à l'aménagement de l'avenue Henri IV : le 8 décembre 2021 avec les ambassadeurs Petite Ville de Demain et le 7 mars avec les riverains et les ambassadeurs souhaitant poursuivre la réflexion. La réunion du 27 juin a pour objet la présentation du projet affiné et consolidé à partir des propositions et remarques issues des échanges avec les habitants, usagers et élus. Une quarantaine de personnes se sont déplacées pour y participer.

APPROCHE GENERALE DU PROJET

En préambule, Mélanie Benoît, chargée d'opérations au sein de l'APGL, a rappelé les principaux objectifs du projet : sécuriser la liaison piétons/cycles entre le cœur de bourg et le collège, apaiser la circulation automobile, séquencer l'aménagement afin de rompre la monotonie de l'avenue, et embellir l'entrée de ville Nord. Ces objectifs sont complétés et renforcés par les besoins exprimés en concertation. Il s'agit, de façon générale, d'assurer la continuité de l'itinéraire cyclable sur toute la longueur de la voie et, sur la section centrale, d'aménager un lieu de promenade accompagné d'une exposition sur le patrimoine pontaquais, de maintenir suffisamment de places de stationnement et de faire ralentir les véhicules.

Pour répondre à ces objectifs et besoins, le parti d'aménagement consiste principalement à étendre la zone 30 à l'ensemble de la voie en assurant la continuité des déplacements à vélo avec un traitement adapté selon les largeurs disponibles. L'apaisement de la circulation passera également par la réduction de l'emprise dédiée à la voiture, l'aménagement de traversées piétonnes régulières sécurisées ainsi que la création de chicanes et d'écluses. De plus, des places de stationnement seront maintenues à proximité des commerces, l'avenue sera végétalisée et un espace public de proximité sera créé au niveau de l'ancienne gare.

Paroles de participants :

« Pourquoi ne pas mettre l'avenue Henri IV en sens unique ? »

- Cette solution a été envisagée. Toutefois, la voie ayant un statut départemental et supportant un flux important dans les deux sens, cela n'est pas possible.

« Qu'en est-il du projet de déviation du centre-bourg ? »

- Le projet de contournement, qui était à l'ordre du jour il y a plusieurs années, a été abandonné. Il n'était pas soutenable financièrement et le Conseil Départemental n'y était pas favorable.

« Pourrait-on envisager de nouvelles bornes de recharge de véhicules électriques ? »

- Il existe actuellement 1 borne de recharge pour deux véhicules électriques en centre-bourg. A ce jour, l'installation d'une nouvelle borne n'est pas prévue dans le projet. Cependant, un chiffrage a été demandé au Syndicat d'Énergie des Pyrénées Atlantiques afin d'en évaluer le coût.

LE PROJET SEQUENCE PAR SEQUENCE

1. Giratoire de l'entrée de ville Nord

Le giratoire relève de la compétence du Conseil Départemental avec lequel la Commune travaille en étroite collaboration pour définir un projet pertinent et supportable financièrement. Idéalement, la Commune serait favorable à la réduction de la voirie afin de libérer de l'espace sur les extérieurs et d'élargir le trottoir Est pour créer une aire piétonne. A ce stade, le projet n'est pas validé.

Parole de participant :

« Il faudra tenir compte des entrées et sorties des véhicules des riverains qui n'auront plus d'accès direct sur le giratoire. »

- Cela est pris en compte dans le projet, de même que le besoin d'extension du SDIS.

2. Section Nord

La largeur de la voie ne permettant pas de créer une piste ou une bande cyclable dédiée, la solution retenue est le « chaudiou » ou « chaussée à voie centrale banalisée ». Ce principe permet aux véhicules motorisés de circuler au milieu de la voie, de manière à laisser les cyclistes circuler sur des espaces délimités de part et d'autre. Lorsque deux voitures se croisent, elles peuvent emprunter les rives en vérifiant l'absence de cycliste.

Paroles de participants :

« Il va falloir compter sur la civilité des conducteurs pour contrôler leur vitesse et protéger les cyclistes ».

« La réduction de la vitesse sur l'avenue Henri IV ne devra pas encourager les automobilistes à emprunter la rue Beauvais Poque en accélérant ».

3. Section centrale

L'espace public est plus large et permet d'aménager, comme l'ont proposé les participants aux ateliers de concertation, une promenade arborée et une exposition extérieure face à l'ancienne gare. La chaussée sera surélevée et décalée de 3m sur une courte portion afin de casser la linéarité de l'avenue et ainsi réduire la vitesse des automobilistes. Du stationnement longitudinal sera aménagé.

Paroles de participants :

« Le décalage de la voie va rapprocher la route des habitations. Cela ne risque t'il pas d'accroître les nuisances pour les riverains » ?

- *Actuellement les riverains débouchent directement sur un espace routier en sortant de chez eux. Demain, en tant compte du décalage de la voie, il restera un espace suffisant pour embellir et végétaliser le devant des maisons qui seront mises en valeur. De plus, la réduction de la vitesse des véhicules s'accompagne d'une diminution des nuisances sonores.*

« Ce pourrait être intéressant d'installer un « feu intelligent » qui passe au vert lorsqu'on respecte la vitesse et au rouge si on roule trop vite. Ce système, courant en Espagne, est désormais légal en France ».

4. Section Sud

La chaussée est réduite, passant de 4m80 à 4m20 pour la mise en place d'une circulation avec des écluses, le stationnement en chicane est maintenu de part et d'autre de la voie. Le positionnement des places est en phase d'expérimentation et sera amené à évoluer.

Paroles de participants :

« Pourquoi ne pas positionner toutes les places de stationnement du même côté de l'avenue ? »

- *Le ralentissement des véhicules induit par « l'effet chicane » du stationnement alterné ne serait plus assuré.*

« Il faudra tenir compte de la sortie des véhicules des riverains faisant face aux places de stationnement et pour lesquels la visibilité est réduite ».

CONCLUSION : LES MATERIAUX ET LA PALETTE VEGETALE

Pour conclure la réunion, Mélanie Benoît a présenté la palette de matériaux envisagés pour le projet : du béton drainant pour les trottoirs des bordures béton et enrobé pour la chaussée, de l'enrobé grenailé pour le plateau surélevé (plus clair que l'enrobé classique, il conserve sa fonction roulante), de la résine sur enrobé pour les rives du chaucidou (de couleur claire pour contraster avec l'enrobé dédié aux voitures) et un dallage en béton sur l'espace piétonnier de l'ancienne gare (pierre reconstituée).

Paroles de participants :

Pas d'observation, a priori sur les matériaux et la palette végétale. Les personnes présentes approuvent les propositions qui restent cependant à affiner.