



## **CONTRIBUTION DE LA FEDERATION DES QUARTIERS à la démarche PLAN VELO de la ville de PESSAC**

Pour encourager les habitants à privilégier les mobilités douces, la Ville de PESSAC s'est engagée dans l'élaboration d'un plan vélo avec l'objectif de créer 20 km de pistes cyclables supplémentaires d'ici à 2026. Un questionnaire a été mis en ligne pour permettre aux usagers de participer en faisant connaître leurs besoins et leurs attentes.

Les comités et syndicats de quartier sont en permanence à l'écoute des habitants qui leur font part des difficultés qu'ils rencontrent au quotidien dans les domaines de la voirie, la circulation, la sécurité et n'hésitent pas à les interpeller sur tout ce qui touche à leur cadre de vie. En synthétisant à leur échelle les informations recueillies les syndicats et comités de quartier peuvent enrichir la réflexion menée par la ville. Nombre d'entre eux ont ainsi pris l'initiative de rédiger une contribution à la démarche de plan vélo qu'ils ont adressée à la mairie. La fédération des quartiers a collecté ces productions et a décidé de consolider les propositions émanant des différents quartiers pour produire une contribution à l'échelle de l'ensemble de la ville mettant en avant les problématiques communes et notamment les améliorations souhaitables sur les liaisons inter quartiers.

Il a paru naturel de structurer notre contribution en faisant référence à la classification retenue depuis de plusieurs années dans le cadre du plan vélo métropolitain qui distingue 3 niveaux de hiérarchie :

- Le Réseau Express Vélo (ou REVE) reliant le centre et la périphérie de l'agglomération
- Le Réseau structurant reliant les grandes polarités de l'agglomération
- Le Réseau de desserte locale maillant les centres-villes et les quartiers

Au regard des propositions émises dans les différents quartiers, il nous a semblé utile d'ajouter à cette classification, une réflexion portant sur la problématique particulière d'accès aux principaux équipements générateurs de flux vélo. Il s'agit d'attentes exprimées pour des trajets qui relèvent parfois de la desserte locale mais peuvent aussi concerner un périmètre plus large et des relations inter-quartiers sans s'inscrire dans les échanges entre polarités principales visés par le réseau structurant. Nous aborderons donc ce sujet aussi bien dans le chapitre consacré au réseau structurant auquel nous ajouterons la notion de liaisons inter-quartiers que dans le chapitre consacré au réseau de desserte locale.

Enfin, de nombreuses observations recueillies portaient sur les comportements des usagers et le respect entre les cyclistes, les piétons et les automobilistes ; cela traduisait des attentes en matière d'information, de communication, de sensibilisation voire de contrôle/sanction. Un dernier chapitre sera consacré à ces sujets.

### **Le Réseau Express Vélo**

Les itinéraires qui composent ce réseau sont peu nombreux (150km à l'échelle de l'agglomération) ; ils ont vocation à relier le cœur d'agglomération à sa périphérie et peuvent se prolonger sur de longues distances au-delà pour atteindre des polarités attractives en termes de flux vélo. Le niveau

de service visé est élevé tant en termes d'infrastructures que de signalisation et jalonnement dédiés. Deux des itinéraires existants concernent Pessac : une liaison reliant les villes de la 1ère couronne entre elles notamment Mérignac à Talence via Pessac (du type « voie des mairies ») et une reliant le cœur d'agglomération au campus universitaire et se prolongeant le long de la rocade puis de la voie ferrée jusqu'à la gare de Pessac Alouette. Sur le territoire de Pessac, il s'agit essentiellement d'une piste cyclable bidirectionnelle hors chaussées. Sur cette partie existante, on peut noter quelques points de faiblesse tant sur le plan du revêtement (certaines sections n'offrent pas une bonne qualité de roulement) que de la signalisation. On peut regretter également l'existence de discontinuités en particulier dans la section entre le collège François Mitterrand et le passage sous la rocade pour rejoindre la rue de la Métropole (traversée de La Chataigneraie).

La logique est de prolonger cet itinéraire avec un niveau de service équivalent en longeant la voie ferrée vers l'ouest pour rejoindre Gazinet puis par la route d'Arcachon jusqu'à Toctoucau et ouvrir ainsi la voie sur une liaison cyclable Bordeaux Arcachon.

Cet itinéraire pourrait emprunter la rue du transformateur et le chemin latéral qui la prolonge le long de la voie ferrée. Même si ces voies ne peuvent pas être totalement dédiées aux vélos car elles desservent quelques propriétés et habitations, il pourrait leur être conférer un statut donnant priorité à la circulation vélo. Il y a des tronçons manquants créant une discontinuité : jonction entre la gare de l'Alouette et la rue du transformateur puis la jonction entre l'extrémité du chemin latéral et l'avenue Salvador Allende à Cestas Gazinet. Un prolongement est ensuite à créer sous forme de piste cyclable bidirectionnelle jusqu'à Toctoucau. Cette liaison permettrait aux usagers de Toctoucau et Gazinet profiter d'un itinéraire sécurisé jusqu'à Bordeaux en desservant au passage Haut Lévêque et la zone de Bersol puis le domaine universitaire. Le lien avec l'avenue Jean Jaurès pourrait se faire au niveau du carrefour avec l'avenue Salvador Allende.

La fédération des quartiers de Pessac propose donc la création d'une liaison express vélo entre Toctoucau et la gare de Pessac Alouette.

### **Le Réseau structurant et les liaisons inter-quartiers**

La vocation du réseau structurant est de relier les grandes polarités de l'agglomération et il est attendu sur ce réseau un bon niveau d'équipement c'est à dire un aménagement dédié au flux vélo (bandes cyclables à minima...). Un certain nombre d'observations ont été formulées par les quartiers sur ce réseau ; il s'agissait parfois de mettre l'accent sur des faiblesses localisées, parfois de dénoncer une discontinuité ou un défaut de sécurité sur toute une section et parfois de proposer des compléments à ce réseau. L'analyse de la cartographie du réseau existant à l'échelle de toute la commune a permis de conforter et compléter les observations recueillies.

En voici la liste :

- Intégrer l'avenue Jean Cordier au réseau structurant pour assurer la liaison Bordeaux Pellegrin – Pessac. Cet itinéraire a fait l'objet d'un traitement provisoire à la sortie du 1<sup>er</sup> confinement. Une solution d'aménagement plus sécurisante et plus durable doit être trouvée en concertation avec les riverains et usagers.
- Traiter la discontinuité des bandes cyclables sur l'avenue Jean Jaurès au droit du magasin Leclerc (entre Nancel Pénard et rue Rossini)
- Aménager et sécuriser la liaison Pessac Centre – Campus (secteur Montaigne) par l'avenue de Gradignan et assurer son prolongement dans la traversée du campus pour rejoindre l'itinéraire en direction de Gradignan et le quartier Compostelle.
- Prolonger la piste cyclable réalisée le long de l'avenue de Beutre en direction de Mérignac depuis l'avenue de Magonty en traitant le tronçon manquant
- Assurer la continuité de l'itinéraire empruntant l'avenue de Magonty en aménageant la section entre l'avenue de Beutre et la rue des Bouleaux.
- Assurer la continuité de l'itinéraire empruntant l'avenue Pasteur depuis le feu Châteaubriant jusqu'au rondpoint des ombrages.

Il est apparu que certaines voies méritaient d'intégrer le réseau structurant par l'usage constaté même si leurs caractéristiques géométriques ne permettent pas d'accueillir une chaussée double sens de circulation avec bandes cyclables et trottoirs sur l'ensemble de leur linéaire. On peut citer à titre d'exemple l'avenue Jean Cordier (liaison Bordeaux-Pellegrin à Pessac) ou l'avenue de Gradignan (liaison Pessac Centre-Campus puis Gradignan et Talence-Compostelle-Thouars). C'est la fonction constatée et la volonté de conforter les usages vélo sur ces axes qui nous ont conduit à demander leur intégration dans le réseau structurant. Cela signifie que des solutions techniques sont à trouver pour garantir une cohérence d'itinéraire et un niveau de sécurité satisfaisant sur les sections contraintes dans lesquelles un aménagement dédié ne pourrait pas être réalisé. Dans le cadre des itinéraires vélo COVID, une attention a été attirée sur la présence de circulation vélo sur certaines voies non équipées par du marquage (chevrons + logo vélo). Ce type de signalisation temporaire montre rapidement ses limites ; il est nécessaire de recourir à des solutions plus durables et plus efficaces (utilisation du concept de « chaudière », perception de l'espace de circulation des vélos renforcé par une ligne discontinue et/ou une coloration de la rive, ...).

Certains sites sur le territoire de la ville de Pessac sont particulièrement attractifs et génèrent un flux cyclistes important. C'est le cas bien évidemment des lieux où sont regroupés de nombreux commerces et services comme Pessac Centre ou France-Alouette ; c'est le cas également de sites à forte concentration d'activités et d'emploi comme le campus, Pessac Bersol et les établissements hospitaliers (Haut Lévêque, Xavier Arnoz, Clinique Mutualiste, Clinique St Martin, ... Et c'est enfin le cas des lycées, collèges et groupes scolaires importants.

Une attention particulière mérite d'être portée aux conditions d'accès des deux roues vers ces sites. Le public concerné provient de plusieurs quartiers, c'est pourquoi la fédération a jugé nécessaire de formuler des propositions sur ces liaisons inter-quartiers à partir des problèmes de sécurité ou des discontinuités relevés.

Il s'agit notamment de :

- Permettre une circulation vélo à double sens au passage sous la voie ferrée rue du Bas Brion ; les liaisons entre les quartiers situés au nord de la voie ferrée et ceux situés au sud sont peu nombreuses. Les traversées les plus proches fonctionnant à double sens sont situées à environ 1km de part et d'autre. La mise à double sens cyclable de cette voie offrirait un accès facilité au domaine universitaire pour les usagers des quartiers Les Echoppes-Le vallon, Verthamon-Haut Brion et Mérignac Arlac et un accès cycliste aux commerces des Echoppes pour le quartier Brivazac Candau.
- Aménager l'avenue Leon Blum pour sécuriser la circulation vélo : cet axe est emprunté notamment par les élèves du collège Noës et du lycée Pape Clément habitant dans les quartiers Les Echoppes-Le vallon et Verthamon-Haut Brion.
- Aménager l'avenue de Noës pour sécuriser la circulation vélo : cet axe est emprunté notamment par les élèves du collège Noës et du lycée Pape Clément habitant dans les quartiers Résidence canadienne – clairière aux pins et Pape Clément.
- Sécuriser la circulation vélo sur le Bd Saint Martin : accès au marché Bourrec, à la poste et aux services situés à proximité
- Aménager un itinéraire sécurisé pour la desserte de la zone d'activités de Bersol par contournement de Haut Lévêque (Avenue Magellan puis avenue Jean Perrin ou Gustave Eiffel). Cette liaison devra rejoindre l'itinéraire REVE évoqué ci-dessus longeant la voie ferrée en direction de Gazinet et Toctoucau.
- Créer une traversée de la voie ferrée spécifique aux modes doux à hauteur du parc Jozereau pour relier les quartiers situés au nord de la voie ferrée avec Haut Lévêque et la zone de Bersol
- Sécuriser la circulation vélo au passage sous la voie ferrée rue Paul Emile Victor.

Sur les voies fréquentées et disposant de bandes cyclables, sont parfois signalées des difficultés liées au comportement des automobilistes qui ont tendance à empiéter sur la bande cyclable notamment à l'approche d'un carrefour ou dans des virages. Une solution pourrait consister à

renforcer le marquage de la bande cyclable dans ces endroits pas un « bourrelet » en relief de façon à attirer l'attention de l'automobiliste sur le respect de l'espace vélo.

A l'approche des carrefours à feux, les SAS vélo sont un gage de sécurité important pour les cyclistes. Il serait souhaitable de généraliser leur installation et de mener des campagnes de sensibilisation et/ou contrôle pour veiller au respect de ces dispositifs.

**La carte jointe en annexe récapitule les principales propositions faites par la fédération des quartiers sur le réseau structurant et sur les liaisons inter-quartiers.**

### **Le Réseau de desserte locale**

C'est ce qui permet un maillage fin au sein des quartiers et il a vocation à être constitué essentiellement de zones de circulation apaisées (zones 30 et zones de rencontres...). Il n'est pas nécessaire de doter ces voies d'aménagements spécifiques dédiés à la circulation vélo ; la stratégie consiste plutôt à favoriser une circulation automobile à vitesse réduite et à conforter par des dispositifs adaptés le partage de la rue et le respect des vélos (et autres modes doux).

Ce qui pose problème, c'est lorsqu'une rue, normalement essentiellement dédiée à la desserte locale, est utilisée par des usagers qui ne font que traverser le quartier avec souvent des vitesses trop élevées. Les difficultés qui nous ont été signalées portent aussi souvent sur un stationnement anarchique qui rend la circulation vélo difficile et dangereuse. Lorsqu'un usage inapproprié est détecté, des solutions devraient être recherchées pour limiter ou interdire cet usage ; selon les cas, cela peut passer par de la signalisation, de l'adaptation du stationnement, de petits aménagements localisés.

Il est difficile, à l'échelle de l'ensemble de la ville, de synthétiser les propositions formulées par les quartiers ; nous renvoyons donc à leurs contributions respectives. Les syndicats et comités de quartier sont, en effet, les mieux placés pour mettre l'accent sur tel ou tel cas particulier et proposer des priorités.

Beaucoup ont rédigé leur contribution de cette manière. D'autres ont plus travaillé sur l'accès de leur habitat aux lieux les plus fréquentés et certains ont conduit une analyse approfondie allant par exemple jusqu'à identifier tous les itinéraires empruntés par les élèves du quartier pour se rendre au collège en relevant les causes d'insécurité et difficultés diverses.

A l'échelle de la fédération des quartiers, nous insistons sur les problématiques communes à tous visées ci-dessus que sont l'apaisement des vitesses et la gestion du stationnement. Les parents accompagnés d'enfants en bas âge à vélo, utilisent souvent les trottoirs pour plus de sécurité. Des situations sont remontées dans lesquelles, l'encombrement des trottoirs obligent les piétons et parents accompagnés d'enfants à emprunter la chaussée. La mauvaise qualité du revêtement des trottoirs qui se traduit souvent par un envahissement par les mauvaises herbes, peut produire le même effet et renvoyer la circulation des modes doux sur la chaussée ou inciter les piétons à utiliser une piste ou une bande cyclable voisine au risque de générer des conflits d'usage. La fédération considère que la distinction entre voies structurantes et voies de desserte des quartiers mériterait d'être clairement faite et affichée de façon à sensibiliser les usagers à des comportements adaptés. Parmi les voies de desserte des quartiers, il serait souhaitable de distinguer et signaler celles qui relèvent du statut de zone 30 et celles qui peuvent être considérées comme zones de rencontre (priorité modes doux, vitesse 20km/h).

Des remarques ont été formulées sur l'utilisation de voies de desserte par des usagers dont la destination n'est pas dans le quartier. Il convient de repérer ces usages et de mettre en place des dispositions pour les éviter. Le plan de circulation et les panneaux de jalonnement peuvent parfois induire de tels comportements. Le jalonnement notamment n'a pas toujours été modifié malgré l'aménagement et la sécurisation au cours du temps d'itinéraires alternatifs (exemple d'un jalonnement av Jean Jaurès conduisant les usagers à emprunter la rue du Pont de Chiquet et l'avenue de Chiquet pour aller vers le campus alors que l'avenue Chateaubriand voisine et l'avenue Marc Desbats sont plus appropriées et ont fait l'objet de travaux importants de modernisation.

### **Comportement des usagers, communication, sensibilisation**

Les productions des quartiers font état de difficultés liées au comportement des usagers, qu'il s'agisse des cyclistes ou automobilistes et parfois même des piétons. Les pistes d'action évoquées sont formulées en termes de communication, de sensibilisation, de contrôle renforcé ...

Sur le sujet du partage de la rue et du respect des modes doux, l'adoption d'une hiérarchie clairement définie entre un réseau de voiries structurantes et un maillage de voies de desserte internes aux quartiers pourraient faire l'objet d'une communication auprès du public et d'une campagne de sensibilisation à l'échelle de la ville pour favoriser une bonne prise en compte des différents modes de déplacement dans le respect mutuel des différents usagers.

Des rappels sur les règles applicables et sur les obligations (équipement et assurance pour les vélos et trottinettes notamment) seraient également souhaitables en mettant en exergue le rôle de conseil et de soutien technique que peuvent jouer les structures telles que les maisons des mobilités, EtuRécup, ... Le sujet de l'éclairage des vélos et trottinettes en particulier mérite d'être traité en priorité ; les remarques sont fréquentes en effet d'automobilistes rencontrant de nuit sur leur trajet des vélos mal ou pas éclairés et qui pensent sans doute mais à tort que l'éclairage public suffit à les rendre visibles. Sur ce sujet certains recommandent des opérations de contrôle sanction au-delà de la seule sensibilisation.

Pour inciter à l'usage du vélo, la collectivité doit également faire un effort sur l'entretien des aménagements cyclables existants. Les usagers signalent des pistes cyclables recouvertes de feuilles et glissantes et se plaignent d'une qualité de revêtement dégradée (sur certains tronçons de pistes mais aussi assez fréquemment sur les bandes cyclables).

En matière de signalisation, des problèmes de lisibilité de la continuité des itinéraires sont exprimés. La façon de traiter le cheminement vélo dans les giratoires est également un sujet de préoccupation : il apparaît que les dispositifs qui proposent aux cyclistes un cheminement hors chaussée tout autour du giratoire sont peu ou mal utilisés. Ils créent des conflits entre vélos et voiture qui entrent ou sortent du giratoire à chaque traversée de voie. Sauf lorsqu'il s'agit de maintenir la continuité d'une piste cyclable bidirectionnelle, l'option intégrant les cyclistes sur la chaussée dans le giratoire est jugée préférable avec un renfort de signalisation pour attirer l'attention sur la présence des vélos.

Enfin, une promotion par la ville d'initiatives telles que vélo-bus, ateliers de réparation, semaine du vélo à l'école, ... favoriserait le développement d'une culture vélo dans la population pessacaise.

**La Fédération des Syndicats et Comités de Quartiers de Pessac**