

Annexe à la lettre du 4 octobre 2001
relative au projet d'aménagement d'une piste cyclable
entre le domaine universitaire et la limite de la commune avec Cestas

OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

1. Sur le projet même :

Il convient de souligner d'abord la qualité du rapport de présentation et des solutions préconisées.

L'aménagement d'une piste cyclable entre le domaine universitaire et la limite de la commune avec Cestas prenant la forme d'une piste bidirectionnelle en site propre

- le long de la rocade entre le domaine universitaire et la voie SNCF
 - puis en bordure de la voie ferrée Bordeaux - Irun entre la rocade et la limite de commune avec Cestas
- ayant l'objectif d'offrir aux cyclistes des conditions de déplacements *rapides, faciles* et en toute *sécurité* est une condition essentielle pour *encourager l'usage du vélo* notamment pour les jeunes élèves et étudiants en alternative crédible à l'emprunt de moyens mécanisés. Ce sera une application du Plan des Déplacements Urbains qui vise à un *rééquilibrage* entre les différents modes de déplacements *au profit des modes « doux »*.

En outre cet *axe structurant* va constituer non seulement un élément important du *réseau inter - quartiers* de Pessac dans le cadre de son schéma directeur deux-roues mais encore une *liaison intercommunale majeure* participant au *désenclavement du Campus universitaire* et à une mise en *réseau des espaces verts* de l'agglomération. Les relations possibles avec les réseaux cyclables (présents ou à venir) extra - communautaires et départementaux ajoutent encore à l'intérêt de cette liaison.

Enfin en combinant son caractère multifonctionnel (utilitaire et loisirs) et social (contacts et convivialité) cet équipement permet, au plein sens du terme, de *communiquer plus*, *communiquer mieux* et *communiquer durablement*. D'où la nécessité d'une réalisation aussi rapide que possible dans les conditions particulières indiquées ci-après :

• Au départ du domaine universitaire :

Compte tenu de l'encombrement relatif de l'allée Reyraud et surtout d'une meilleure *lisibilité du réseau* il conviendrait de faire débiter la piste au niveau de l'entrée de cette allée c'est-à-dire au niveau du Village 4 (près de la borne incendie) pour longer la bute qui vient d'être réalisée en protection phonique.

• Franchissements de l'avenue de Saige et de Canéjan :

Ces franchissements doivent se faire « à niveau » c'est-à-dire par passage *inférieur* pour l'avenue de Saige et par *passerelle* pour l'avenue de Canéjan évitant ainsi de dangereuses solutions de continuité.

• Tronçon longeant la rocade entre l'avenue de Canéjan et la voie ferrée :

La variante longeant le pied du talus de rocade en assurant la jonction avec des équipements existants (d'une part le passage inférieur sous la rocade et d'autre part le franchissement supérieur à la voie ferrée) paraît plus *simple* et plus *lisible* d'autant que les aménagements cyclables de l'avenue de Canéjan pourraient être hypothéqués par le passage du tramway.

• Tronçon longeant la voie ferrée Bordeaux Irun :

Pour la liaison avec le quartier de France par passage inférieur plutôt que dans le prolongement de l'avenue de France deux variantes pourraient être retenues en fonction des possibilités techniques:

- soit dans le *prolongement de la rue Jean Meyraud* au parc de Jozereau qui rejoint d'autres équipements cyclables via le parc de Cazalet tout en assurant une *liaison sécurisée entre espaces verts* de part et d'autre de la voie ferrée.
- soit au niveau de la gare de l'Alouette (intermodalité tout en sécurisant du même coup le passage piétons qui actuellement se pratique par traversée des voies ferrées !) qui permet aussi de rejoindre le réseau précédent en site partagé dans une zone calme.

2. En relation directe avec le projet :

Deux tronçons doivent être pris en compte (voir la carte):

- **Le tronçon dit du « Serpent »** joignant la piste en projet au niveau des jardins familiaux via l'avenue Pontet Lamartine (en relation avec la rue du Serpent par un passage convivial existant à aménager) au cheminement cyclable en cours de réalisation à Bougnard.

- **Le prolongement de la piste de rocade** en longeant celle-ci de la voie ferrée à la route d'Arcachon franchie par passage commandé (combiné avec le passage piéton de la maison de retraite le cas échéant) pour rejoindre l'autre côté de la rocade et se raccorder enfin à la piste existante de Monbalon qui elle-même rejoint le fil de l'eau du Peugue et le futur Parc du Bourgailh.

3. En relation indirecte avec le projet :

- Des initiatives communautaires complémentaires pourraient être envisagées pour donner sa pleine efficacité au projet :

- **Le maillage du Campus** (qui plus de trente ans après sa réalisation n'a pas achevé son unique piste ! et qui construit encore des parcs autos en 2001 devant les bâtiments universitaires malgré l'arrivée prochaine du tramway !!) *avec les villes voisines*. Une réflexion commune réunissant villes concernées, associations et universités avec la CUB serait à engager.

- **Des franchissements de rocade par passerelle** (piétons et deux-roues) près du Campus :

La rocade qui est maintenant, de fait, un *boulevard intérieur* de distribution de la Communauté Urbaine, tout en assurant sa mission d'origine de *grande liaison Nord - Sud* faute d'un contournement, constitue une *coupure forte* dont les franchissements constituent les *points de « suture »*. Certains franchissements et leurs accès (*pas de trottoirs à Bénédigue ou à Naudet!*) ne permettent que le passage des véhicules motorisés en *sécurité*. Des passerelles sont nécessaires pour assurer de vraies *continuités cyclables et piétonnes*. Il incombe à l'aménageur de cet équipement de *cicatriser la plaie*, de rétablir la *continuité territoriale* pour tous les usagers, c'est-à-dire en définitive de permettre l'exercice de la *liberté* fondamentale d'aller et venir *en sécurité*:

- A Bénédigue (celle-ci était prévue dans le projet de passage à 2X3 voies de la rocade mais passée aux oubliettes à la réalisation confortant ainsi le tout voiture)
- Au niveau du Bois de Laburthe et des installations sportives universitaires (entre Naudet et La Crabette) pour se connecter avec les réseaux cyclables de *Gradignan*.

4. Propositions sur l'environnement de la piste :

- **Aménagement paysager :**

Ce sera un des points forts de cet équipement qui devra être arboré au maximum (arbres, arbustes, haies en bordure ; mise en valeur des espaces verts traversés...)

- **Eclairage :**

L'éclairage est un facteur de sécurité. Ce traitement à égalité avec les autres infrastructures de déplacements sera la marque de l'intérêt réel porté aux cheminements cyclables en site propre.

- **Cheminement latéral pour piétons :**

L'exemple d'autres pistes en site propre (Campus ou départementale) montre que celles-ci sont aussi utilisées par des *piétons* (simples promeneurs, marcheurs ou coureurs). Dans ces conditions il convient d'envisager dès maintenant un *cheminement latéral* à la piste comme cela a été fait sur l'allée Reyraud à Saige en grave.

- **Giratoire d'accès :**

Les *micro - giratoires* comme ceux réalisés sur la piste de Bougnard semblent une bonne solution pour traiter les accès, sorties et intersections. Ces giratoires peuvent en outre recevoir la *signalétique* nécessaire.

5. La continuité hors CUB (Cestas) :

Bien entendu pour assurer la *continuité du réseau* et sa *cohérence* il est nécessaire d'associer la ville de Cestas à cette réalisation qui a une incidence sur « l'aire métropolitaine ».

6. Cartographie :

La [carte insérée dans le registre de concertation](#) est celle établie en 2000 par notre association pour illustrer nos propositions en matière de schéma directeur deux-roues à Pessac.