

# Propositions de mise à jour du schéma directeur deux-roues de Pessac

## faites à la commune par lettre en date du 14/11/2000

(mise à jour du 16/04/2003)

Les deux-roues font l'objet de *confusions* dans leur acception même et de *malentendus* dans leurs rapports avec les autres modes de déplacements urbains - l'automobile en particulier - qui se répercutent directement sur les moyens en infrastructures et en réglementations mis à leur disposition. Les propositions de la Fédération visent à répondre aux attentes des quartiers en réduisant ces confusions et malentendus : disposer d'un *réseau dense, bien équipé et sûr* qui fasse une *place réelle et incitative* à ce moyen de communication.

### La confusion dans la notion de deux-roues :

Principes	Conséquences	Propositions
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Tous les engins sur deux-roues</li> <li>◆ Equipés ou non d'un moteur</li> <li>◆ Allant du vélo au scooter ou à la moto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Statistiques confuses pour les accidents notamment</li> <li>◆ Différentiel de vitesse très important</li> <li>◆ Une place réelle et des comportements différents</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Réserver cette appellation simple aux seuls engins fonctionnant à la <i>force humaine</i></li> <li>◆ Pour les autres les qualifier de « <i>motorisés</i> »</li> <li>◆ Constater les <i>proximités</i> : <i>vélos/piétons</i>, autres/autos</li> </ul>

Ainsi seuls les deux-roues fonctionnant à *la force humaine* peuvent être qualifiés de modes « doux » de déplacement urbain car de ce seul fait qui constitue leur spécificité ils sont :

- ◆ *pas bruyants*,
- ◆ *non polluants*,
- ◆ *non consommateur* d'énergies *extérieures* (fossiles en particulier),
- ◆ *peu coûteux* à l'achat comme à l'entretien,
- ◆ objet d'une *conduite apaisée* et ouvrant de larges possibilités de *communication*,
- ◆ l'exemple d'une *pédagogie liant les résultats à l'effort fourni*, effort physique bien entendu, mais aussi mental (la volonté),
- ◆ l'exercice simple de *la liberté d'aller et venir* sans contraintes matérielles importantes,
- ◆ la *conjugaison* de plusieurs *fonctionnalités* : travail, loisir, détente, sport...,
- ◆ la *compensation* de la *sédentarité* et du *stress* de la vie moderne (on marche sur la tête lorsque certaines personnes vont, à grands frais, dans des salles spécialisées pour y faire du vélo statique !),
- ◆ *sans connotation sociale* liée à la possession et à l'usage,
- ◆ particulièrement adaptés aux *jeunes* et aux *retraités*.

On voit bien au travers des qualités de ce mode « doux » de déplacement urbain la *proximité du cycliste et du piéton* et a contrario son *éloignement* avec l'automobile. Ce fait doit se traduire en principe par une *plate-forme distincte* de la chaussée : soit la classique *piste cyclable en site propre*, soit *la bande cyclable matérialisée* sur le trottoir agrandi en conséquence, soit enfin *le site partagé* avec le piéton (trottoir ou cheminement spécifique).

Aussi après avoir levé la confusion régnant dans la notion de deux-roues, il convient de rapporter les malentendus qui existent avec l'automobile.

### Les malentendus deux-roues/automobile

- ♦ mise aux normes de sécurité
- ♦ assurer un nettoyage régulier spécifique
- ♦ éliminer les sources de débris, verbaliser et nettoyer après les accidents
- ♦ délimitation verticale (effet de paroi)
- ♦ dévier la bande ou l'arrêt
- ♦ assurer la continuité
- ♦ délimitation verticale c'est-à-dire une matérialisation physique de la bande
- ♦ marquage avec des bandes striées
- ♦ privilégier un anneau extérieur
- ♦ Eviter d'installer ces bouches sur le côté de la voie, sinon veiller au « lissage »
- ♦ Veiller au « lissage » c'est-à-dire à la mise à niveau de ces installations
- ♦ Stockage spécialisé et protégé pour les vélos au niveau des feux
- ♦ Aménagements d'apaisement du trafic pour faciliter l'insertion dans la file gauche de circulation
- ♦ Verbalisation et mieux séparation physique infranchissable
- ♦ Report de la bande côté trottoir avec séparateur physique infranchissable
- ♦ délimitation verticale avec des dispositifs réflectorisants

Principes	Réalités différentes	Conséquences
<ul style="list-style-type: none"> <li>♦ Positions de certaines organisations spécialisées de cyclistes (généralement « sportifs » se distinguant de l'usage utilitaire ou de loisirs sans contrainte de rythme, de performance ou de regroupement) :</li> <li>♦ égalité idéale avec l'auto</li> <li>♦ identité des droits avec une place reconnue sur les chaussées des rues</li> <li>♦ même traitement</li> <li>♦ même base réglementaire</li> <li>♦ des crédits importants sont alloués pour les chaussées, <i>donc</i> de facto pour les vélos</li> <li>♦ il y aurait donc un <i>kilométrage</i> de voies d'accès aux vélos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>♦ symbolique sociale de l'auto qu'exploite la publicité filmée avec les thèmes de puissance, force, vitesse et même d'autorité (synthétisée par la voiture « officielle » qui peut s'affranchir des règles communes),</li> <li>♦ nombre sur rue : l'auto n'a pas cessé de se développer et <i>d'envahir</i> le paysage urbain : rues, parcs de stationnement, et même ... les trottoirs</li> <li>♦ moteur, énergie mécanique, vitesse et puissance face à la <i>force humaine</i> et à la <i>lenteur</i> relative du vélo.</li> <li>♦ <i>pollution</i> nulle du vélo aussi bien sonore, visuelle qu'atmosphérique</li> <li>♦ <i>protection</i> nulle pour le vélo: le moindre choc avec une automobile</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>♦ force du <i>lobby automobile</i> d'autant que les cyclistes sont souvent représentés par les « sportifs » qui n'ont pas toujours une vision de l'usage utilitaire ou de loisirs à caractère familial et sans contrainte du vélo dans la ville</li> <li>♦ rue consacrée à l'auto à titre principal, le <i>vélo</i> a la <i>portion congrue</i></li> <li>♦ la <i>place du vélo est sur la chaussée</i> soit de façon indifférenciée soit avec un marquage au sol sous forme de <i>bandes peintes</i>. Dans cette conception autos et vélos partagent la même plate-forme</li> <li>♦ dans le <i>rapport du faible au fort</i> qui existe entre vélo et automobile, les <i>priorités</i> physiques, réglementaires, politiques et financières sont presque toujours données à l'auto</li> </ul>

<p>presque identique à celui ouvert à l'automobile</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>♦ le <b>code de la route</b> garantit un écart minimum entre le vélo et l'auto qui le dépasse</li> <li>♦ des droits <b>théoriques</b></li> <li>♦ des droits <b>respectés</b> et que les autorités de police font <b>respecter</b></li> <li>♦ même type de <b>compétitions sportives</b></li> </ul>	<p>a des <b>conséquences</b> qui peuvent être <b>vitales</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>♦ l'auto <b>dépasse</b> le vélo en évitant celle d'en face et le <b>frôle</b> dangereusement</li> <li>♦ l'esprit du tout automobile est dominant dans la société</li> <li>♦ l'usage très majoritaire du vélo est utilitaire ou de loisirs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>♦ vélo au mieux protégé par un <b>trait de peinture</b> (bande)</li> <li>♦ la largeur des voies souvent ne permet pas un dépassement réglementaire</li> <li>♦ peu de vélos <b>officiels</b> ou de <b>service</b></li> <li>♦ pas de vélos dans les services de <b>police</b></li> </ul>
--	--	---

On voit bien au travers de ce comparatif auto/vélo que le **principe d'égalité**, louable en soi, n'a **pas d'applications concrètes quotidiennes**. La réalité vécue par les usagers ordinaires (sans recherche de performance mais d'utilité ou de plaisir tranquille) est un profond déséquilibre entre ces deux modes de déplacement. Le vrai critère discriminant c'est la **motorisation** : piétons et vélos fonctionnent **à la force humaine** et doivent disposer d'un site **spécifique distinct de la chaussée** où se déplacent automobile et deux-roues **motorisés**.

Dans la pratique le modèle de l'égalité reste dominant et se traduit majoritairement par la réalisation de bandes cyclables peintes sur la chaussée dont les défauts sont les suivants :

Défauts des bandes cyclables peintes sur chaussée	Correctifs possibles
<ul style="list-style-type: none"> <li>♦ <b>largeur</b> insuffisante aux endroits sensibles</li> <li>♦ <b>entretien</b> négligé</li> <li>♦ l'auto déporte les <b>débris</b> divers sur la bande et en particulier lors des accidents (verre,...)</li> <li>♦ facteur de <b>vitesse</b> (champ de vision élargie)</li> <li>♦ les <b>interruptions</b> aux arrêts de bus</li> <li>♦ les <b>interruptions</b> avant les intersections</li> <li>♦ les <b>effacements</b> dans les courbes dus aux passages à la corde des automobiles</li> <li>♦ les <b>effacements</b> aux intersections</li> <li>♦ pas d'application satisfaisante sur <b>giratoire</b></li> <li>♦ Présence de bouches d'égout en <b>saillie</b> ou en <b>creux</b></li> </ul> <p>Idem pour les commandes de vannes d'eau et de gaz</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>♦ Problème du « <b>tourne à gauche</b> » simple ou combiné avec une voie spécialisée voitures</li> <li>♦ Problème du « <b>tourne à gauche</b> » des vélos lorsque le feu est vert sur une voie simple comme sur une voie spécialisée</li> <li>♦ <b>Stationnement</b> des automobiles sur la bande et souvent sur le trottoir en même temps</li> <li>♦ Installation de la bande <b>entre</b> les aires de circulation et de stationnement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>♦ mise aux normes de sécurité</li> <li>♦ assurer un nettoyage régulier spécifique</li> <li>♦ éliminer les sources de débris, verbaliser et nettoyer après les accidents</li> <li>♦ délimitation verticale (effet de paroi)</li> <li>♦ dévier la bande ou l'arrêt</li> <li>♦ assurer la continuité</li> <li>♦ délimitation verticale c'est-à-dire une matérialisation physique de la bande</li> <li>♦ marquage avec des bandes striées</li> <li>♦ privilégier un anneau extérieur</li> <li>♦ Éviter d'installer ces bouches sur le côté de la voie, sinon veiller au « lissage »</li> <li>♦ Veiller au « lissage » c'est-à-dire à la mise à niveau de ces installations</li> <li>♦ Stockage spécialisé et protégé pour les vélos au niveau des feux</li> <li>♦ Aménagements d'apaisement du trafic pour faciliter l'insertion dans la file gauche de circulation</li> <li>♦ Verbalisation et mieux séparation physique infranchissable</li> <li>♦ Report de la bande côté trottoir avec séparateur physique infranchissable</li> </ul>

- ♦ **Visibilité nocturne** réduite alors que la vitesse de l'automobile augmente sensiblement

- ♦ délimitation verticale avec des dispositifs réflectorisants

Les nombreux *défauts* des bandes cyclables peintes sur la chaussée constatés sur le terrain traduisent la prédominance du *modèle tout automobile* et la non prise en compte par les responsables de la problématique fondamentale de l'usage des deux-roues : la *sécurité* de l'usager. En effet dans le même temps où le *parc de vélos* présente des niveaux jamais atteints, l'usage en *milieu urbain* ne cesse relativement de baisser *faute de sécurité* ! Les parents ne laisseront pas leurs *enfants* circuler à vélos sans garantie minimale de sécurité.

### Les propositions de la Fédération visent

- ♦ à *communiquer* plus, communiquer mieux et communiquer durablement
- ♦ dans les *quartiers*, dans notre *ville* et dans la *communauté urbaine* voire même dans le *département*

avec des *réseaux*

- ♦ *structurants*
- ♦ *complémentaires* entre eux
- ♦ majoritairement en *site propre* sinon en *site partagé apaisé*
- ♦ à caractère *multifonctionnel* (utilitaire et loisirs)
- ♦ en *interconnexion* avec ceux des villes voisines
- ♦ mettant en relation des *espaces verts importants* (bois, parcs...)
- ♦ implantés dans un *cadre vert* et *naturel* ou traités de façon *paysagère*
- ♦ établissant un *équilibre* entre le bâti de l'homme et son environnement
- ♦ en *intermodalité* avec les transports en commun (train, tramway, bus...)
- ♦ en *desserte* des établissements scolaires et universitaires
- ♦ favorisant un *report modal* sur les deux-roues (la réalisation du réseau permet l'usage)
- ♦ satisfaisants aux exigences légitimes de *sécurité* des usagers.

### Grands réseaux proposés :

Réseaux principaux et de raccordement	Réseaux annexes sur Pessac
<p><u>Projet Z dit cheminement convivial :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>♦ Réseau intrarocade majoritairement en site propre reliant la passerelle Descartes à Saige via le Peugeot, Bellegrave, le Centre et le Pontet.</li> <li>♦ Raccordement à Mérignac avec la piste Pierre Mendès-France au niveau de l'avenue Jeanne d'Arc.</li> <li>♦ Raccordement au Campus avec la piste du Sigdu via l'allée Reyraud</li> </ul>	<p><u>Principales arêtes :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>♦ Liaison médiathèque, piscine, Frugès... en site partagé joignant le passage au dessus de la voie ferrée (voir infra)</li> <li>♦ Branche du Serpent reliant la future piste de rocade via la rue Pontet Lamartine selon les propositions faites sur la liaison rue du Serpent/Paul Eluard.</li> <li>♦ Liaison parc de Fontaudin et collège</li> <li>♦ Branche avenue Noës (collège, lycée,...)</li> </ul>
<p><u>Piste de rocade</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>♦ Piste en site propre longeant dans un premier temps la rocade depuis Saige jusqu'au passage souterrain de la Châtaigneraie au niveau de la voie</li> </ul>	<p><u>Principales arêtes :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>♦ Passage voie ferrée /rue de Monbalon :il s'agit de la poursuite de la piste de rocade longeant celle-ci côté Frugés puis l'autre côté après la traversée de la RN 250</li> </ul>

<p>ferrée pour, dans un deuxième temps, suivre parallèlement grosso modo cette dernière et se connecter à la piste Salvador Allende à Cestas.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>♦ <b>Raccordement de Cestas</b> avec la piste Salvador Allende</li> <li>♦ <b>Raccordement de Léognan</b> via la piste Salvador Allende</li> <li>♦ <b>Raccordement de Mérignac</b> via la piste départementale connectée à la piste Allende</li> </ul>	<p>pour se connecter à la rue de Monbalon qui donne sur la ZAD du Bourgaillh</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>♦ <b>Branche de Toctoucau</b> (Cestas-Pessac) via un projet de piste sur la RN 250</li> <li>♦ <b>Branche du parc du Bourgaillh</b> via la piste prévue fin 2000 sur la rue de Monbalon</li> <li>♦ <b>Jonction du Peugue</b> au bassin d'étalement</li> <li>♦ <b>Liaison avec la passerelle</b> en site partagé via la piste de la rue de Monbalon</li> </ul>
<p><b><u>ZAD du Bourgaillh :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>♦ <b>Piste du Parc du Bourgaillh</b> : ce projet s'intègre au plan général d'aménagement de la zone notamment dans sa partie Est de parc public</li> <li>♦ Elle devra relier la piste de Monbalon au <b>réseau existant du Peugue</b> au niveau de l'avenue des Provinces sur l'emprise de la voie qui était prévue pour prolonger l'avenue de Monbalon</li> <li>♦ Elle permet une <b>continuité du réseau vert du Peugue</b> qui sur le tronçon correspondant ne dispose pas <i>actuellement</i> d'emprises foncières publiques (ce qui n'empêche pas de faire des réservations !)</li> <li>♦ <b>Raccordements avec Mérignac</b> par la VAO et par la piste départementale de Beutre</li> </ul>	<p><b><u>Principales arêtes :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>♦ <b>Jonction de la VAO</b> en longeant la partie Est du cimetière et la ligne haute tension à enfouir pour s'insérer dans la branche est du <i>parc public du Bourgaillh</i></li> <li>♦ <b>Jonction de la VAO</b> à l'ouest du cimetière liée à la réalisation éventuelle d'une voie nouvelle entre « les Bidets » et la VAO</li> <li>♦ <b>Jonction avec la piste départementale</b> par traversée de la partie ouest de la ZAD <i>avec une branche rejoignant le Peugue</i> en passant par l'espace municipal des serres (ces cheminements vont constituer un <i>élément structurant</i> de cette zone à urbaniser)</li> <li>♦ <b>Branche du Peugue</b> depuis le bassin d'étalement jusqu'au domaine des Fougères et à l'impasse des Fougères</li> </ul>
<p><b><u>Cheminement de Certes :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>♦ <b>Projet à caractère départemental</b> destiné à relier l'agglomération bordelaise au niveau du <i>Bois des sources du Peugue</i> au Bassin d'Arcachon (2<sup>ème</sup> agglomération du département) au niveau du <i>domaine de Certes</i> via le chemin de la Princesse et Berganton (c'est le plus court et dans l'ensemble le tracé existe).</li> <li>♦ <b>Raccordement à la piste départementale</b> de l'ancienne voie ferrée militaire vers Beutre.</li> <li>♦ <b>Raccordement à la piste départementale</b> desservant le Bassin d'Arcachon.</li> </ul>	<p><b><u>Principale arête :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>♦ <b>Branche de Toctoucau</b> : en reliant le cœur de Toctoucau cette arête du cheminement de Certes permettrait à ce quartier de bénéficier d'un <i>axe nature</i> par opposition à la piste le long de la RN 250 qui aurait un caractère plus <i>urbain</i> par sa localisation même si elle est traitée de façon paysagère (haie, arbustes...). En réalité <i>ces deux réseaux se complètent</i> parfaitement en permettant à Toctoucau d'être desservi en cheminements cyclables dans toutes les directions. Ils participent ainsi au <i>désenclavement</i> de ce quartier.</li> </ul>
<p><b><u>Bois des sources du Peugue / Parcs des sources et de Monsalut (Cestas) :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>♦ <b>Mise en réseau des grands espaces naturels</b> du Bois des sources du Peugue et du Parc des sources et de Monsalut <i>par la piste de la RN 250</i> (à créer et à intégrer à l'aménagement de la RN) traitée de façon paysagère (haies, arbustes...) et sûre (site propre, traitement des intersections, éclairage...) <i>et par le chemin des sources</i> à Cestas.</li> <li>♦ <b>Raccordement à la piste de l'avenue du Moulin</b> via l'avenue Nouaux à Cestas.</li> </ul>	<p><b><u>Principales arêtes :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>♦ <b>Raccordement à la piste départementale</b> via la RN 250.</li> <li>♦ <b>Desserte de Toctoucau</b> via la RN 250. Cette piste traitée de façon paysagère (haies, arbustes...) et sûre (site propre, traitement des intersections, éclairage...) est à penser avec les aménagements de sécurité qui s'imposent sur la RN.</li> <li>♦ <b>Le Bouclage sur Pessac du réseau Bois des sources du Peugue / Parcs des sources et de Monsalut / Eau</b></li> </ul>

<p><b>Bouclage</b> à terme par les cheminements de l'Eau Bourde et la liaison Cayac/Bois de Laburthe à Gradignan sur la piste du Campus</p>	<p>bourde / Cayac / Bois de Laburthe / Campus se fait <i>par l'allée Reyraud</i> (la liaison Gradignan/Campus doit se faire par une passerelle de rocade)</p>
<p><b><u>Cheminement du Peugue :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>♦ <b>Des sources à l'avenue des Provinces</b> ce réseau <i>existe</i> même s'il peut encore être <i>amélioré</i> notamment pour faciliter son accessibilité (petits ponts...) dans le cadre d'un aménagement paysager</li> <li>♦ <b>Raccordement à Mérignac et à Cestas</b> par la piste départementale (ex voie ferrée) à Beutre et par liaison avec la piste Allende</li> <li>♦ <b>Dans l'intrarocade le projet Z</b> de cheminement convivial comporte une <i>branche « Peugue »</i> qui nécessite seulement deux passerelles pour fonctionner à Jarnolle et aux Lavandières</li> <li>♦ <b>Dans l'extrarocade des réservations</b> (au POS : ER, EBC, Espace naturel sensible,...) doivent être réalisées pour <i>préserver l'avenir</i> sur le chaînon manquant de ce réseau</li> </ul>	<p><b><u>Principales arêtes :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>♦ <b>Raccordement à la piste du Haut-Livrac</b> à réaliser</li> <li>♦ <b>Raccordement à la partie ouest de la ZAD du Bourgaillh</b> en passant dans les terrains municipaux des serres permettant de rejoindre d'une part la piste départementale et de l'autre le parc du Bourgaillh irrigué par le réseau indiqué par ailleurs</li> <li>♦ <b>La branche Peugue du projet Z</b> permet la <i>desserte directe</i> des quartiers Le Monteil, Noës et Les Echoppes et du <i>collège</i> comme du <i>lycée</i> dans un cadre paysager déjà partiellement utilisé</li> <li>♦ <b>Les deux extrémités du tronçon de discontinuité</b> de l'avenue des Provinces au domaine des Fougères peuvent être aménagées pour réaliser des <i>perméabilités</i> pour accéder notamment au Bourgaillh.</li> </ul>
<p><b><u>Campus :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>♦ <b>la piste du « Sigdu »</b> réalisée par les universités joint <i>l'allée Reyraud au pont des Sciences</i> avec un chaînon manquant concernant le tronçon Village 5 / Sigdu. Les travaux du <i>tramway</i> doivent <b>compenser</b> les perturbations apportées à cette piste en la complétant, en l'embellissant, en l'éclairant et en la doublant d'un cheminement spécifique pour les piétons qui utilisent la piste.</li> <li>♦ <b>le raccordement de Gradignan</b> se ferait au moyen d'une <i>passerelle</i> au dessus de la rocade reliant le « bois de Laburthe » aux installations sportives universitaires.</li> <li>♦ <b>le raccordement de Talence</b> doit se faire vers le centre ville via l'école internationale depuis le pont des Sciences.</li> <li>♦ <b>le raccordement de Bordeaux</b> pourra se faire par la voie nouvelle prévue vers Canolle (avec possibilité de raccordement indirect sur Verthamon).</li> <li>♦ <b>Compléments</b> :des pistes à peu près parallèles à la piste du Sigdu doivent être étudiées notamment au niveau de l'Enita, de Bx.3 (esplanade des Antilles) et de Bx.4 ou perpendiculaires (Eurofac, Pey Berland)</li> </ul>	<p><b><u>Raccordement des quartiers limitrophes :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>♦ <b>Chiquet-Fontaudin</b> avec l'avenue de Gradignan jusqu'à la piste de Fontaudin et Gérard Philippe ; avec l'extrémité de cette piste joignant le bois de Bx.4 ; avec l'allée Ausone à réserver exclusivement à la perméabilité piétons/deux-roues et services publics depuis l'IEP jusqu'à Babin.</li> <li>♦ <b>Candau-Brivazac</b> avec la rue Marc Desbat ; avec la rue Phénix Haut-Brion via Pey Berland ; avec la voie nouvelle à créer reliant le rond-point de la médecine préventive à celui de la clinique mutualiste ; avec la voie nouvelle prévue vers Canolle .</li> <li>♦ <b>La Paillère-Compstelle</b> avec la rue du Prieuré et avec l'avenue de La Paillère</li> <li>♦ <b>Saige</b> avec l'allée Reyraud (réalisé) et avec la future piste de compensation du tramway sur la rue Juin.</li> <li>♦ <b>Un maillage fort</b> de cette zone s'impose d'autant plus avec le <i>tramway</i> car le Campus est lui même très <i>distendu</i> et beaucoup d'étudiants résident dans les quartiers limitrophes de Pessac qui viennent d'être cités mais aussi sur Talence (Archi, Thouars) et Gradignan (Eurofac)</li> </ul>

### **Observations sur le Campus :**

Une tendance chez certains à considérer le Campus comme « extraterritorial » à Pessac/CUB ( et à leurs politiques publiques ) sous prétexte qu'il s'agit d'un « domaine privé »(statut juridique confondu abusivement avec la notion de « franchises universitaires ») et alors que 60% de ses installations sont implantées sur notre commune ne peut résister à l'analyse. En effet le domaine universitaire appartient au « **domaine privé de l'Etat** » :

- ♦ **le caractère privatif** de ce domaine n'est principalement qu'une capacité juridique d'aliénation de droit commun,

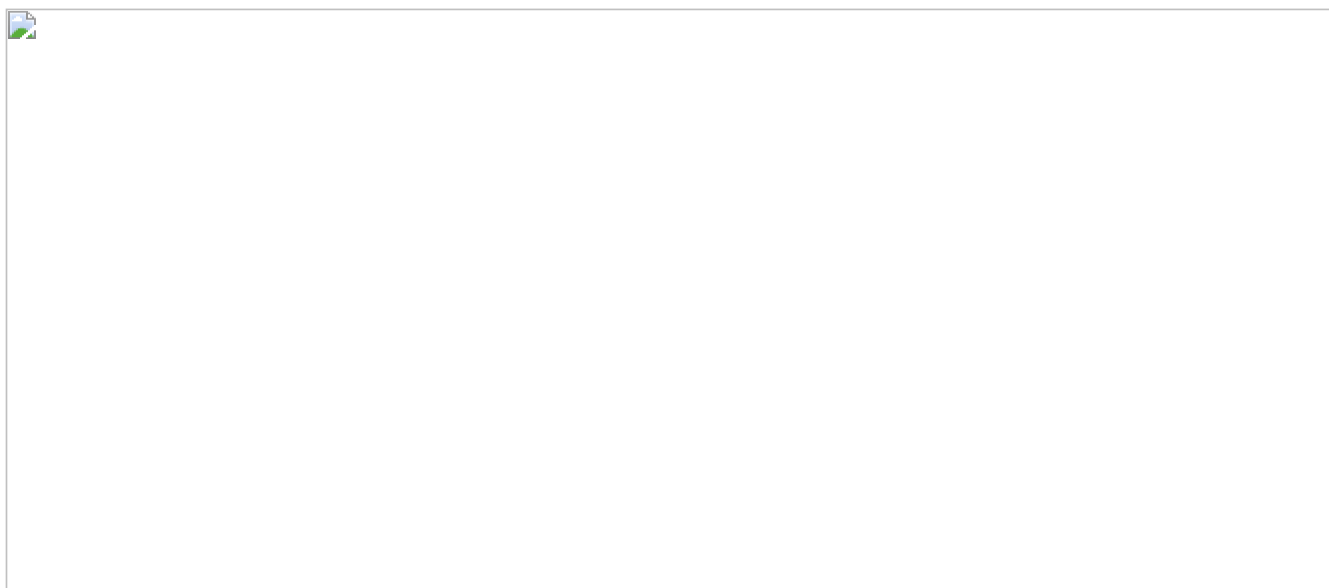
- ♦ mais son *caractère étatique* lui impose d'appliquer les politiques publiques décidées par cet Etat dont le PDU et donc le développement des modes « doux » de déplacement sur la CUB.

Cet abandon de ce que l'on pourrait qualifier de «*souveraineté communale*» s'est traduit notamment dans le *passé* par :

- ♦ l'adresse postale à Talence d'un bureau de Poste implanté sur la faculté de droit à Pessac
- ♦ le changement de nom de l'avenue de la Paillère en avenue des Arts malgré son statut de voie communautaire

Beaucoup plus *récemment* le même type d'abandon *communautaire* s'est produit sur le *projet de tramway* avec l'implantation de la station entre Bordeaux 3 et Bordeaux 4 décidée sans concertation avec les quartiers limitrophes dont les habitants sont les financeurs !

Au delà des problèmes juridiques le *simple bon sens* voudrait que pour des projets importants tous les partenaires concernés soient réunis pour débattre. C'est ce que propose la Fédération en matière de réseau deux-roues sur le Campus qui doit nécessairement *se connecter* aux réseaux strictement communautaires ou communaux.



[voir Agrandissement](#)

**Autres propositions de fond :**

<b>Perméabilité des quartiers</b>	<p>Pour assurer une bonne perméabilité des quartiers il convient d'étudier les possibilités offertes par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>♦ la reconquête des chemins ruraux</li> <li>♦ des délaissés CUB</li> <li>♦ les passages réservés des grands réseaux</li> </ul>
<b>Parc à vélos</b>	<p>Ces parcs sécurisés sont indispensables notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>♦ sur les points d'intermodalité</li> <li>♦ près des services publics</li> <li>♦ dans les zones scolaires et universitaires</li> <li>♦ aux entrées de parcs publics</li> <li>♦ dans les zones de loisirs (cinéma, stades,...)</li> </ul>
<b>Entretien et surveillance</b>	<p>Les réseaux nécessitent un entretien et une surveillance :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>♦ par une petite <i>équipe spécialisée</i> disposant de moyens adaptés</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ par les <i>brigades vertes</i> chargées de conseiller, d'aider les usagers et de signaler tous les problèmes constatés aux services compétents</li> <li>◆ <i>le moulin de Noès</i> pourrait accueillir cette organisation et ces moyens, tout en constituant un point d'information</li> </ul>
<b>Schéma et plan</b>	<p>Les réseaux proposés doivent être intégrés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ au SDAU au titre du développement des modes « doux » de déplacement</li> <li>◆ au PDU dont ils respectent l'esprit. En outre les requalifications de l'espace urbain prévues dans ce plan avec un meilleur partage de la rue en particulier au profit de l'usage des deux-roues pourrait recevoir des applications pratiques sur plusieurs voies (ex. avenue du Bourgailh)</li> </ul>

**Propositions de forme :**

<b>Rôle des quartiers</b>	<p>Il incombe aux quartiers de faire des propositions pour ce qui les concerne :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ de tronçons qui s'articulent avec les réseaux structurants</li> <li>◆ de points de perméabilité</li> <li>◆ des améliorations à apporter aux grands réseaux</li> </ul>
<b>Programme réalisation</b>	<p>Au delà du schéma directeur proprement dit qui fixe des objectifs il conviendrait de disposer d'une programmation triennale de réalisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ des objectifs Cub</li> <li>◆ des objectifs Ville</li> </ul>
<b>Réunions périodiques</b>	<p>Des réunions annuelles permettraient :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ la mise à jour du schéma directeur en fonction des propositions faites</li> <li>◆ d'informer sur la programmation</li> </ul>
<b>SDAU</b>	<p>Les principaux axes majoritairement en site propre devraient être intégrés dans les documents du SDAU en cours de révision pour marquer</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ le moyen <i>alternatif</i> à l'automobile</li> <li>◆ et la <i>complémentarité</i> avec les transports en commun</li> </ul> <p>que permet l'usage des deux-roues dans son aspect <i>utilitaire</i>. Ce phénomène sera accentué avec l'arrivée du tramway notamment sur le Campus et son intermodalité avec le train.</p>

**Nota Bene :** La carte jointe à la présente annexe a notamment pour buts :

1. de mettre en valeur les réseaux majoritairement ou exclusivement *en site propre* retenus comme *structurants*,
2. de les positionner *approximativement*,
3. de situer les principaux *raccordements* avec les communes limitrophes,
4. de montrer le *découpage* de Pessac *en trois parties* pour les déplacements deux-roues dont les lignes de partage sont :
  - ◆ la piste départementale (ex-voie ferrée militaire)
  - ◆ et la future piste de rocade (avec ses prolongements)

chacune de ces parties devant disposer d'un *parc public ouvert significatif* à savoir :



- ♦ le parc du bois des sources du Peugue
- ♦ le futur parc public du Bourgailh
- ♦ le cheminement-parc correspondant au projet Z qui comme un collier réunie des espaces conviviaux existants, à créer ou à aménager comme Bellegrave, Centre, Parcs, Pontet, Campus...

et dont le «fil de l'eau» du *Peugue* constitue le *trait d'union*.

5. la mise en évidence de la *mise en réseau des espaces verts* de Pessac et des communes limitrophes.

**Lien :**

[Fédération Française des Usagers de la bicyclette](#)