



Avis Vélo-Cité

GRADIGNAN – Route de Léognan –
Concertation publique

Date : 08 septembre 2025

16 rue Ausone
33000 Bordeaux
contact@velo-cite.org
05 56 81 63 89

Avis général :

Projet très pertinent et qualitatif.

Le choix des versions retenues est dans le sens des aménagements cyclables. Il est nécessaire d'abandonner le scénario du statut quo pour la section 2 de la séquence 3.

Conformité L228-2 du code de l'environnement (LOM) : OUI (si mise à sens unique pour la section 2 de la séquence 3)

Respect charte ReVE : NC

Points positifs :

- Séquence 1:
 - Voie verte écartée de la chaussée.
 - Réduction de la chaussée.
 - Bonne fluidité des tracés, girations correctes, angles arrondis
 - Raccordement à la piste bi-directionnelle route de Léognan (au Nord du projet) sans passer par le rond-point.
 - Présences de chasse roues.
- Séquence 2:
 - Priorité et continuité de la voie verte lors de l'intersection avec la rue de Branlac.
 - Bonne fluidité des tracés, girations correctes, angles arrondis
 - Écluse routière pour permettre la continuité de la voie verte et diminuer la vitesse des voitures (configuration rare et appréciée !).
 - Maintien dans la mesure du possible d'une largeur de la voie verte de 3m avec pincement progressif à 2,5m ponctuellement pour préserver les arbres.
- Séquence 3:

- Section 1: voie verte de 3m de large séparée côté allée des Joncs et route de Peycamin (section 1.2) permettant d'éviter une traversée de chaussée.
- Section 2: proposition pertinente de mise en sens unique, afin de présenter un aménagement conforme au code de l'environnement
- Section 3: continuité cyclable proposée en continuité avec celle existante vers Léognan.

Réserves :

- Séquence 1:
 - Discontinuité visuelle et bordures entre la voie verte et la rue de Branlac.
- Séquence 2:
 - Voie verte sur environ 100m de long accolée à la chaussée sans séparation.
- Séquence 3:
 - Problème de liaison entre la section 1 et la section 2 avec, en plus, la présence d'un axe transversal à ce niveau (rue de Peycamin).
 - Section 2:
 - Scenario du statut quo à écarter.
 - Scénario en zone de rencontre nous semble mal adapté : zone de transit donc peu compatible avec la présence de piétons sur la chaussée.
 - Scénario avec zone 30 et double sens cyclable dangereux pour les cycles à contre-sens sans séparation sur un linéaire aussi long et avec une mauvaise visibilité.
 - Section 3: gestion du carrefour avec la rue de Canteloup.

Propositions d'améliorations :

- S'assurer du nivellation constant de la voie verte au niveau des entrées riveraines (éviter tout effet de "vague" et de dévers) et maintenir une continuité cyclable (couleur de l'enrobé et sans bordures) de la voie verte au niveau de ces accès riverains.
- Séquence 1:
 - Bien matérialiser la voie verte au niveau de la traversée de l'allée de Pfungstadt.
 - Intersection avec la rue de Branlac : mettre en place un trottoir traversant afin de bien marquer la priorité des piéton·nes et des cyclistes sur les automobilistes tournants et/ou devant s'arrêter. Cet aménagement est, par ailleurs, très favorable aux personnes à mobilité réduite.
- Séquence 2:

- Mettre en place un séparateur entre la chaussée et la voie verte sur le linéaire où elles sont accolées (coupe E-E') : barrière paddock par exemple.

- Séquence 3:

- Assurer la priorité cyclable entre la section 1 et la section 2: poursuivre la voie verte après le carrefour de la rue de Peycamin avec un trottoir traversant.
- Section 2:
 - Scénario en zone 30 avec bande cyclable matérialisé pour le double sens à privilégier AVEC la mise en place de bordures (qui pardonnent côté bande cyclable).
 - Étudier la possibilité de maintenir une voie verte en supprimant le stationnement latéral côté Ouest (éventuellement de 2,5m de large seulement) côté Est sur cette section (même principe que sur la section 1.2). Cela pourrait correspondre à (de l'Ouest vers l'Est): 1.4m de trottoir, 3m de chaussée à sens unique pour les véhicules uniquement, voie verte de 2.5m séparée de la chaussée par un îlot (0.5m), frontage de 0.5m (7.9m de largeur en tout).
- Section 3:
 - Matérialiser la circulation cyclable entre la section 2 et la section 3 et la rendre prioritaire sur la rue de Canteloup (partie Est).