



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

Avis Vélo-Cité

GRADIGNAN – Route de Léognan - EP

Date : 25 août 2024

Avis général :

Projet très pertinent et qualitatif.

Problème de continuité cyclable cependant sur la séquence 3 section 2 (en particulier dans le sens Sud-Nord).

Le choix des versions est dans le sens des aménagements cyclables.

Conformité L228-2 du code de l'environnement (LOM) : OUI

Respect charte ReVE : NC

Points positifs :

- Séquence 1:
 - Voie verte écartée 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.
- 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
 - Ecluse 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 Peycammin (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 avec les scénarios 1 ou 3 (abandon du scénario 2).

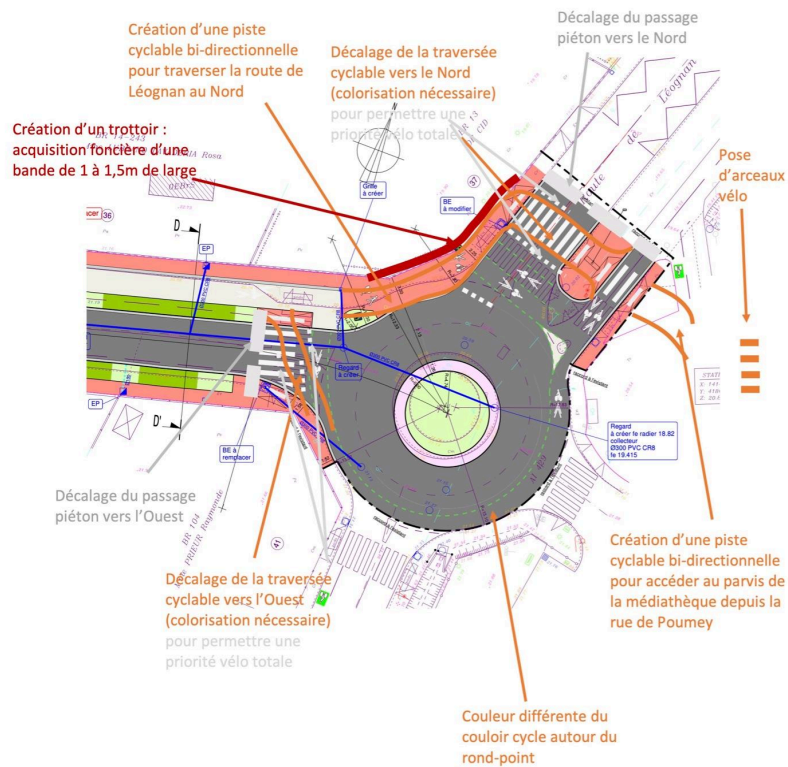
Réserves :

- Les trottoirs en stabilisé ne sont pas une solution acceptable pour faciliter la marche des riverains le long des rues concernées : un revêtement en dur doit être envisagé afin de correspondre à l'usage urbain attendu (les trottoirs en stabilisé ne présentent pas une durabilité suffisante dans le temps et sont impraticables par temps de pluie !)
- Séquence 1:
 - Raccordement avec la piste bi-directionnelle prévue rue de Poumey non prévu sans passer par le rond-point.
 - Absence de réduction de la largeur de la chaussée: +7m de large ne favorise pas une réduction de la vitesse.
 - Faible espace entre le parking et la voie verte au Nord (0,3m) avec un risque de débordement des voitures sur la voie verte.
- Séquence 2:
 - Intersection avec la rue de Branlac:
 - Présence de bordure lors de l'intersection avec la rue de Branlac et perte de la continuité pour une version.
 - Conservation de l'enrobé existant pour l'accès riverain au niveau de la rue de Branlac.
- 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: section sans aménagement cyclable (zone 30 ou zone de rencontre uniquement) alors que la mise en sens unique de la rue (actuellement en double sens) devrait permettre de maintenir une voie verte sur cette section. Comment sera géré le double sens cyclable sur cette section pour maintenir une continuité cyclable du Sud vers le Nord? Ajout de stationnement dans la version zone de rencontre, qui réduit considérablement les avantages de cette solution en contraignant drastiquement les déplacements à pied.
 - Section 3:
 - Gestion du carrefour avec la rue de Canteloup.
 - Conflit piétons/cyclistes avec le scénario 1: absence de trottoir côté Est

Propositions d'améliorations :

- S'assurer du nivellement constant de la voie verte au niveau des entrées riveraines (éviter tout effet de "vague" et de dévers)
- Séquence 1:
 - Rond point de Mandavit: améliorer le raccordement à la future piste bi-directionnelle rue de Poumey (au Nord) en évitant le passage par le rond-point: cf. avis sur le projet "GRADIGNAN - Rue de Poumey (2ème

section) - AVP - 26 Janvier 2024 - 2023-152" pour le rond-point de Mandavit



- Bien matérialiser la voie verte au niveau de la traversée de l'allée de Pfungstadt.
- Réduire la largeur de la chaussée permettant d'élargir le trottoir Ouest et/ou la bande cyclable Ouest et/ou de créer une bande cyclable Est.
- Apposer une barrière de séparation en bois entre le stationnement et la voie verte et prévoir des stop-roues sur les places de stationnement du parking afin d'éviter aux voitures d'empiéter sur la voie verte et/ou de détériorer la barrière.
- Séquence 2:
 - Intersection avec la rue de Branlac: supprimer les bordures sur la voie verte et maintenir la lisibilité et la priorité de voie verte.
 - Continuité cyclable (couleur de l'enrobé et sans bordures) de la voie verte au niveau des accès riverains.
- 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 Peycammin avec un trottoir traversant.
 - Section 2: 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). Sous réserve qu'il n'y ait aucun trafic de transit, solution de zone de

rencontre à privilégier mais en ajoutant une piste cyclable protégée par une bordure qui pardonne en contre sens pour assurer la continuité cyclable dans le sens Sud-Nord.

○ 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).
- Préférer la version avec piste bi-directionnelle, dans le prolongement de celle existante plus au Sud
- Réfléchir à une option intermédiaire entre le scénario 1 et le scénario 3: conserver un trottoir côté Ouest (plus large que scénario 3 mais moins large qu'actuellement, scénario 1) de manière à proposer une voie verte de 3 m de large ou une piste bi-directionnelle + trottoir côté Est.