

LESTYNEK Dominique

APPELATION:

L'idée d'ARC CREATIF fait appel à une notion plus géographique permettant de mieux associer activité et mobilité qui sont les problèmes majeurs de ce secteur.

PERIMETRE:

Cet arc doit prendre en compte l'aéroport pour garantir une véritable intermodalité avec le transport aérien qui est utilisé largement par les personnes qui travaillent sur cet arc.

DONNER UNE PRIORITE AUX MODES ALTERNATIFS NON POLLUANTS:

- Modes par voie ferrée: Il s'agit du train en intermodalité avec le tramB à la gare de l'Alouette et du tram B prolongé jusqu'à la zone aéroportuaire pour rejoindre la ligne A. La ligne B deviendrait alors la colonne vertébrale des déplacements sur cet arc. Il convient d'ajouter que la réalisation du tram à Gradignan serait parfaitement complémentaire.

- Modes doux: Piétons et vélos doivent avoir une priorité absolue en réalisant des pistes cyclables reliant l'ensemble de l'arc avec un maillage des capillaires. Les piétons doivent bénéficier de trottoirs larges, arborés avec de petites haies séparatives des voies de circulation automobile.

SORTIR UN PEU DE LA SPECIALISATION FONCTIONNELLE:

de Le Corbusier en créant quelques îlots d'habitat ou de résidences services dans ces zones d'activité réduisant concrètement les mobilités pendulaires.

SQF

ET LA GARE DE L'ALOUETTE ?

L'OIM Inno-Campus compte un autre secteur, non soumis à concertation semble-t-il, celui de la Gare de l'Alouette, sur une surface de 9 ha 9. Il va du Carrefour Clavé-Magellan / Haut-Lévêque jusqu'à la jonction Allée du Haut-Lévêque / Avenue du Haut-Lévêque, en face de l'entrée du CHU Xavier Arnoz.

Le Syndicat des Quartiers de France souhaite apporter ses remarques sur l'avenir de cette zone.

1) Le secteur de la « gare » : Le SQF réaffirme sa demande d'un bâtiment permettant aux voyageurs attendant le TER sur le quai, d'être à l'abri du vent, de la pluie, et aussi du soleil, alors que les quais sont orientés plein ouest, face aux vents dominants. Des emplacements doivent être réservés à cet effet. Nous souhaitons que les espaces alentours (rue de la Métropole, rue Martin Luther King) conservent leur caractère boisé de grande qualité (nombreux grands arbres), et que l'urbanisation soit faite « dans la dentelle ».

2) Secteur « Chanoine Lillet » : Le SQF considère avec circonspection l'idée de mettre une activité de café/brasserie dans ce lieu. Sa rentabilité nous semble incertaine, car sa situation est un peu éloignée du pôle multimodal lui-même : gare Alouette-Station tram. En revanche, un hôtel hospitalier, une résidence hospitalière, demandes portées par le SQF et la Fédération des Syndicats et Comités de Quartiers de Pessac nous y semblent en situation. Cet îlot devra, autant que possible retrouver un environnement végétalisé, car nous

n'oublions pas que les riverains l'appelaient « Le petit bois » avant sa destruction, d'abord pour en faire un parc-relais, puis pour en faire la base de vie du chantier du tram.

3) Secteur « Martin Luther King » : Le SQF sait que plusieurs parcelles de cette zone appartiennent à Bordeaux-Métropole. Cependant, nous nous opposerons à tout aménagement ne préservant pas la chartreuse « Castillon », magnifique bâtisse qui mérite d'être conservée dans son écrin vert. D'autre part, une lisière boisée en contrebas du pont de l'avenue du Haut-Lévêque doit être aménagée ou construite avec parcimonie. Les hauteurs des constructions ne devant pas atteindre la hauteur du pont. Nous n'oublions pas que lors de la présentation du projet tram, la possibilité d'une voie destinée à un transport en commun en site propre avait été évoquée. Celle-ci devait prendre place sur le pont, alors que les cheminements doux, piétons / vélos étaient déplacés sur une passerelle accolée au côté ouest du pont. A l'heure où on parle d'un Bus à Haut Niveau de Service allant vers Bersol et Gradignan, tout aménagement se devra de préserver cette solution. Nous serons vigilants à ce sujet.

4) Parcelle Xavier-Arnoz : Le SQF n'a pas de remarque à faire sur la densification à cet endroit. Il demande en revanche une vigilance sur l'architecture retenue, face à deux arcachonnaises très typique de ce début d'Allée du Haut-Lévêque.

Après avoir participé à toutes les réunions de la concertation préalable, le Syndicat des Quartiers de France et environnants, estime que les habitants de ses quartiers sont intéressés au premier chef dans leur cadre de vie futur par l'O.I.M Inno-Campus, même si c'est tout l'ouest de Pessac qui est concerné. Cela l'amène à faire les remarques suivantes :
Mobilités : Le carrefour de l'Alouette s'est construit au fil du temps, sans réflexion générale. Il ne répond pas, dans sa forme actuelle aux enjeux présents et encore moins futurs. Il est le cœur d'un nœud de communications central pour l'ouest de la Métropole. Dans le sens ouest-est, il permet aux habitants de l'ouest de Pessac de se rendre vers le centre-ville de la Métropole, soit en véhicule particulier soit en transports en commun par la LIANES 4. Nous pensons que le tracé de cette ligne de bus doit être le plus rectiligne possible sur l'avenue du Général Leclerc. Nous proposons que des navettes électriques de petite capacité sillonnent les quartiers alentours (Cap de Bos, Magonty, Bacalan), pour rabattre les usagers vers cette ligne prioritaire. Dans le sens nord-sud le carrefour est situé sur un axe unissant les plus importantes zones d'emploi de la Métropole, entre Gradignan et le Haillan, en passant par la zone aéroportuaire. Sur cet axe, le CHU Haut-Lévêque, avec notamment son unité de cardiologie, demande un accès protégé. Le Syndicat des Quartiers de France souhaite que cet axe nord-sud, à la fois axe des mouvements pendulaires de travail et « axe de la vie » (accès aux hôpitaux), se voit attribuer une place prioritaire. Nous privilégions une réponse très forte par les transports en commun : soit par BHNS, soit par la prolongation du tramway vers la zone aéroportuaire. Deux itinéraires peuvent être retenus pour l'un ou l'autre de ces modes :

-par l'avenue du Bourgailh, puis le Bioparc

-en longeant la forêt du Bourgailh le long de la rocade vers le Bioparc, par l'avenue de Monbalon. Cette solution permettant la vitesse d'exploitation la plus rapide vers l'aéroport, et la zone aéroportuaire où pourrait se faire la liaison entre les lignes A et B du tram.

Cette solution est la seule durable au problème de l'engorgement de la rocade, et pour nos quartiers, de toutes les voies plus ou moins parallèles à celle-ci, qui subissent une surcharge de circulation liée aux mouvements pendulaires de travail (que vous appelez "itinéraires malins").

La configuration du carrefour futur devra donner, à notre sens, la priorité à cet axe par rapport à la liaison vers Bordeaux.

Nous voulons également dire notre méfiance voire notre rejet pour la mise en double sens de l'Avenue de Beutre dans sa partie la plus proche de l'Alouette, entre l'Avenue Locarno et l'Avenue du Bourgailh. Il n'y a guère plus de dix mètres entre un éventuel feu permettant la sortie de cette voie et celui de l'intersection est-ouest/ nord-sud à l'Alouette. Ce serait un

bouchon quasi permanent assuré, tant de nombreux quartiers en amont (Magonty, Haut-Livrac, Macédo, Cap de Bos dans sa partie nord) y trouveraient un débouché naturel. Surtout si une nouvelle voie, parallèle à l'avenue du Bourgailh était tracée, avec de nombreuses constructions sur l'un de ses côtés (comme vu sur le plan soumis à la concertation le 7 juin).

Toujours sur le plan des mobilités, la fermeture annoncée du passage de l'Allée du Haut-Lévêque vers Bacalan, nous oblige à rappeler la nécessité voire l'urgence d'un passage sur ou sous la voie ferrée entre les quartiers de France et Bacalan, pour lesquels un emplacement est réservé au PLU, à hauteur de l'étang de Jozereau. Ce passage, prévu dès l'origine de la fermeture du passage à niveau et de l'ouverture du passage sous la voie ferrée, rue Paul-Emile Victor n'a jamais été réalisé. Le quartier de Bacalan étant coupé de son pendant le quartier de France (liés historiquement) et de ses commerces, son absence donne à ses quartiers pour seul débouché la rue P-E Victor, vers les commerces de Cestas, (hors Métropole), alors qu'il serait plus utile de conforter l'activité des commerces de France en facilitant leur accès direct pour les habitants présents et à venir de Bacalan.

2) Logement : Le Syndicat des Quartiers de France, souhaite que dans le cadre de sa reconfiguration, le carrefour de l'Alouette devienne, outre un nœud de voies de communication, un lieu de vie animé bénéficiant d'une desserte privilégiée par les transports en commun. Pour cela des commerces et services devront y être créés ou confortés (voir paragraphe 3). Nous concevons que dans le cadre de l'opération 50.000 logements, l'offre y soit augmentée. Nous privilégierons les solutions associant (sur le carrefour) des commerces en rez-de-chaussée (penser aux terrasses pour les bars et restaurants) et des logements au-dessus. Nous pensons que l'acceptabilité de ces opérations par les habitants sera meilleure si les architectures retenues reprennent des éléments de l'architecture locale, qui donnent leur identité à nos quartiers : couleurs (-le rouge et le blanc des parements des « arcachonnaises », pentes de toits (« arcachonnaises » toujours), pièces de charpente (« arcachonnaises » encore). La proximité de la Villa Alice, emblématique de ce quartier doit être inspirante pour les architectes, même et surtout si les matériaux utilisés sont le béton, le verre et l'acier. Nous pensons également qu'un immeuble de hauteur (plus de cinq étages ?) pourrait être implanté sur le carrefour, en guise de « signal », marquant cette centralité secondaire de Pessac. Nous souhaitons que l'architecture n'y soit pas banalement contemporaine, de parallélépipèdes dont la seule originalité est le traitement de la façade, c'est-à-dire coupée des racines locales, identique à celle que l'on peut trouver dans n'importe quelle ville de France. Nous souhaitons également que les hauteurs maximales soient situées le long des axes (R +3 /R + 4) pour descendre à R + 2 / R + 1 + attique en arrière, au contact des zones pavillonnaires existantes.

3) Commerces et services : La zone de l'Alouette doit voir l'offre de commerces de proximité y devenir de première importance, y compris en aidant la migration de certains commerces des zones de France et Haut-Livrac. Nous espérons que des emplacements y seront réservés pour les équipements publics, école, crèche, salle de sport ou culturelle, en relation avec l'augmentation du nombre d'habitants dans le secteur. C'est peut-être l'occasion d'obtenir d'y déplacer le commissariat de Police actuel, vétuste, car, outre l'accessibilité de l'Alouette (proximité de la rocade), ce quartier est situé à proximité du centre géographique de Pessac. Cette évolution nécessitera l'abandon, ou au minimum la diminution des activités liées à l'automobile, qui devront être délocalisées vers le Grand Bersol.

Nature : Tous les Pessacais sont très attachés à la place de la nature dans la ville, faisant de Pessac une « ville-jardin », qui la rend particulièrement attractive. Il est important pour les habitants de nos quartiers que la place de la nature soit conservée, voire améliorée sur le carrefour, qui nécessitera un traitement paysager particulièrement attentif. Et cela, d'autant que la densification impactera forcément de façon négative cette place de la nature. C'est pour cela que nous demandons que la « propriété Thomasson » (angle de l'Avenue de Beutre et de l'Avenue du Bourgailh), soit traitée avec la plus grande réserve. Cet espace qui possède de grands arbres (platanes et marronniers notamment) est également

emblématique du quartier. Cet îlot devra soit être englobé dans une activité commerciale haut-de-gamme bénéficiant justement de cet environnement qualitatif (hôtel de charme, qui fait défaut dans l'offre pessacaise ?) ou un équipement ouvert au public (jardin ?), qui ferait un contrepoids à la densification des alentours.

remilej

Un support supplémentaire concernant la piste cyclable du cimetière qui ouvrirait une nouvelle voie beaucoup plus directe que l'existant entre le bassin d'emploi de l'aéroport et les quartiers de Pessac extra-rocade.

https://docs.google.com/presentation/d/1Nf3V5Dwv-Fj6QQPgL3creM_IPV3hcW7h...

Il me semble particulièrement important de saisir l'opportunité de ce projet d'aménagement pour faciliter la circulation à vélo dans ce secteur. En effet, beaucoup de riverains immédiats (Pessac, Merignac, Gradignan) pourraient opter pour l'utilisation du vélo pour se rendre sur leur lieu de travail, souvent plus rapide que la voiture aux heures de pointes. Ils sont actuellement souvent découragés par le manque d'infrastructures adaptées (bandes, pistes, arceaux...).

Voici ci-dessous une liste non exhaustive d'aménagements cyclables qui pourraient grandement contribuer à faciliter la circulation des usagers du vélo dans le secteur :

* l'accès au bioparc de Mérignac depuis Pessac via le Bourgail aurait besoin d'une piste cyclable roulante de le long de la cité funéraire. Actuellement un parcours non fléché assez cahoteux et parfois boueux est empruntable par les cyclistes, mais il est peu confortable et peu connu. Cet itinéraire permettrait en outre d'ouvrir une voie cyclable pour tous les pessacais extra-rocades travaillant dans la zone aéroportuaire à Merignac.

* Une passerelle piéton et vélo au niveau du parc Jozereau à Pessac-Alouette : permettrait de relier beaucoup plus rapidement à vélo tout le secteur Bersol depuis France, Cap de Bos, Haut-Livrac, sans devoir faire le crochet de l'avenue du haut-Lévêque, par ailleurs pas idéale pour les vélos malgré les bandes cyclables à cause du croisement avec le tram et des carrefours routiers le long de ce parcours. Cette passerelle permettrait par ailleurs de relier les habitants de Bacalan aux commerces et services d'Alouette France

* Une piste cyclable à partir du tunnel de la rue Paul Emile Victor à Pessac reliant l'Ouest de la zone d'activité Bersol. Ce tunnel, dont il faudrait par ailleurs améliorer l'accessibilité aux vélos/piétons, permet de relier les quartiers Ouest de Pessac à la zone d'activité Bersol. Cet accès vélo par l'Ouest est actuellement inexistant, et les voies automobiles existantes sont particulièrement inhospitalières pour les vélos. Cette liaison sera t particulièrement cohérente avec l'aménagement Chappement en cours.

Les plans associés à ces propositions sont disponibles en ligne ici : https://drive.google.com/open?id=1Nb7fB_iQLpysnCtRjUO0e1Omfp4&usp=sharing

Je suis par ailleurs disponible pour toute discussion complémentaires concernant les aménagements vélos associés à ce projet.

Piste Merignac-Pessac via le cimetière

Une chance à saisir pour favoriser réellement les modes doux entre Pessac et Mérignac extra-rocade.

Un projet s'intégrant dans “ [l'aménagement de la vallée créative/InnoCampus](#)” (Liaison cyclable entre le Bioparc de Merignac et les hopitaux Arnoz et Haut Leveque)



**Merignac Extra-rocade,
bassin d'emploi et aéroport**

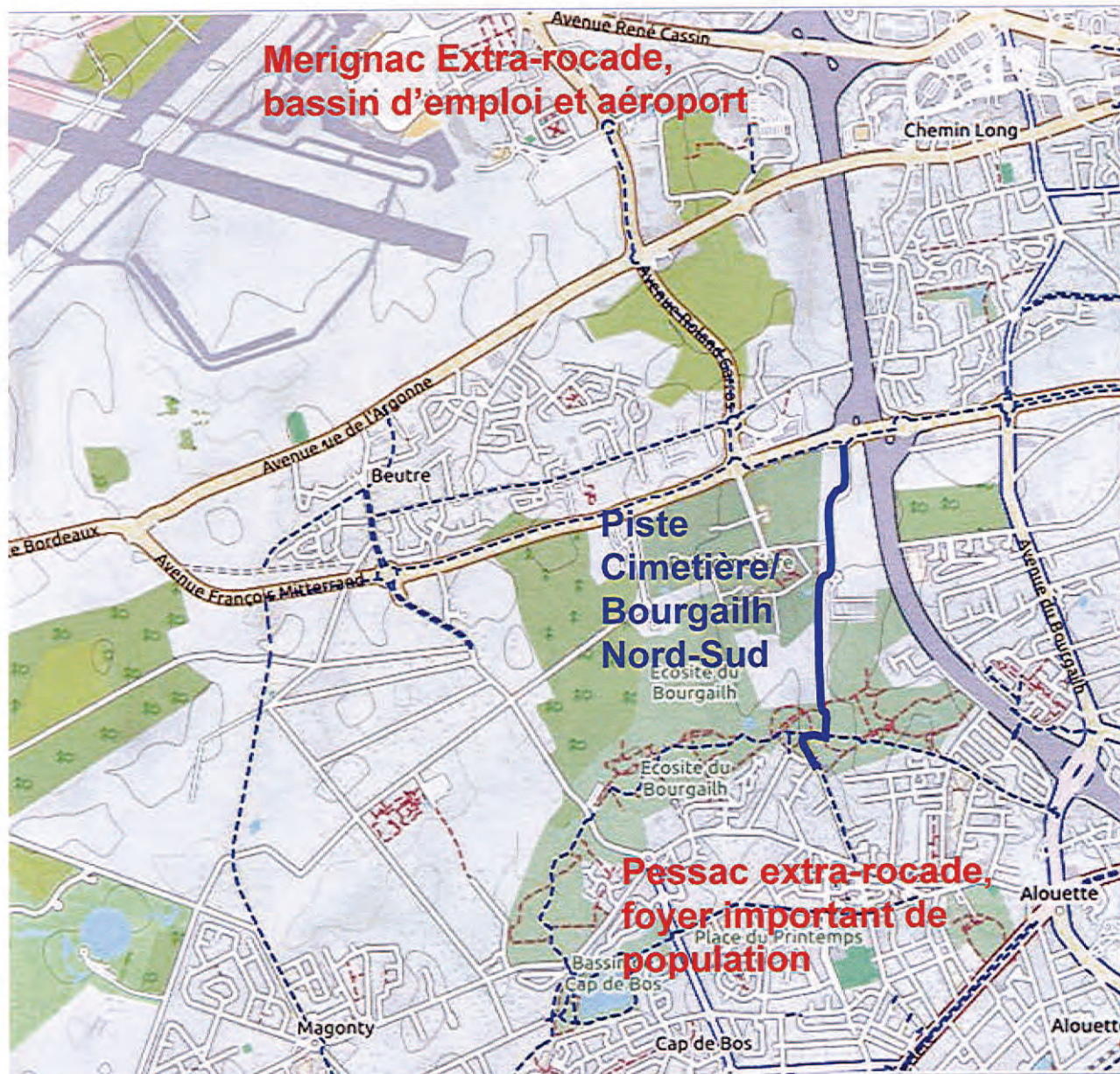
**Piste Pacha
excentrée et
mal reliée**

**Avenue de
Beutre
(chaussée
étroite, fossés)**

**Pessac extra-rocade,
foyer important de
population**

Pessac <-> Merignac
extra rocade à vélo,
état des lieux

Manque de liaisons douces
aménagées directes et
continues entre un foyer de
population important et un
bassin d'emploi à portée de
vélo (5km).



Pessac <-> Merignac extra rocade à vélo, proposition d'aménagement

Création d'une piste cyclable directe, et bien connectée au réseau existant à l'Est du parc cimetière et du Bourgailh. Favoriser ainsi le développement de la part modale du vélo sur cet itinéraire (objectif Bordeaux Métropole 15% en 2020).

Piste cimetièrre, un investissement modéré et rentable



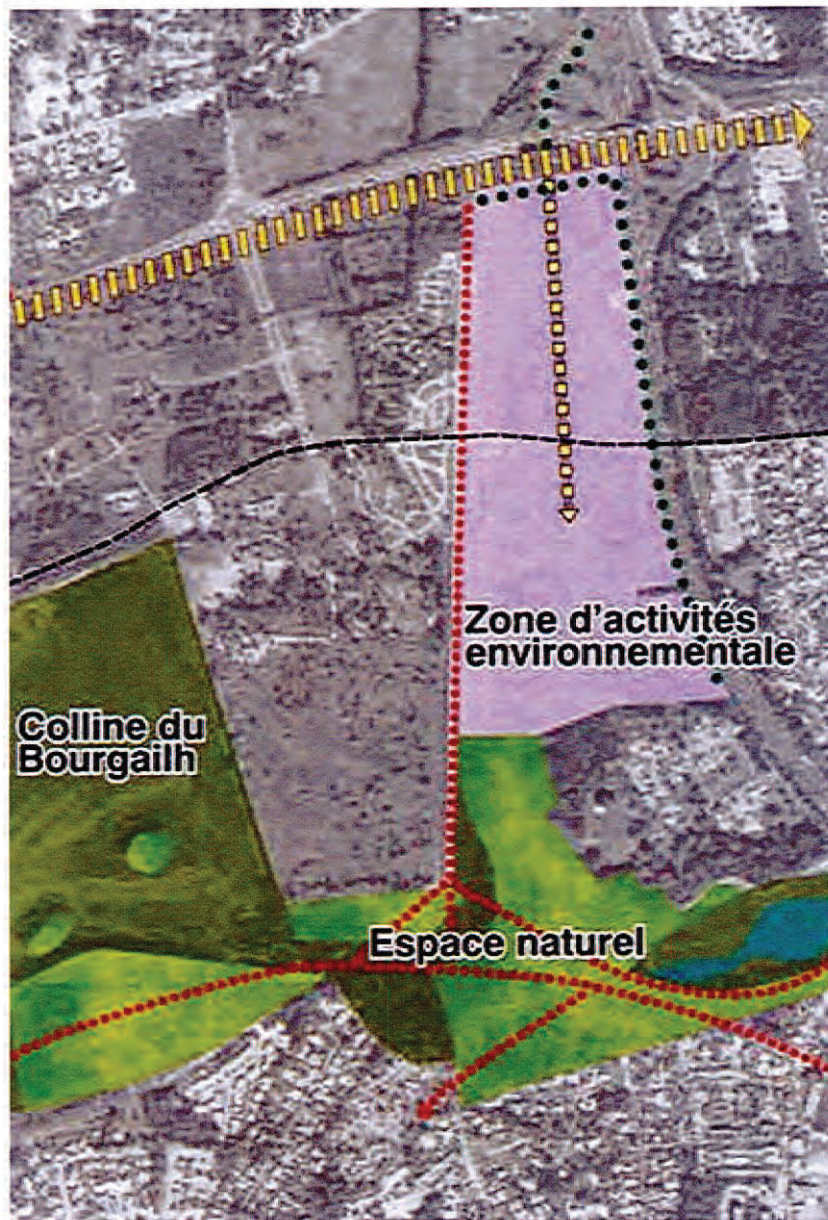
Le tracé qui existe déjà est très peu roulant, exposé aux intempéries (boue, flaques) et confondu avec l'allée Charles Darwin sur la partie Nord. Un enrobé sur 710 mètres et un fléchage allée Charles Darwin suffiraient à ouvrir un itinéraire cyclable continu (coût ~ 100k€)



AMÉNAGEMENT DE LA "VALLÉE CRÉATIVE"

Une piste cyclable pour le développement de la vallée créative

Ce projet, dont la [concertation sur le site Bordeaux métropole](#) s'achève le 30 novembre 2016, s'intéresse aux mobilités principalement sous l'angle des déplacements automobiles et transports en commun. Or il n'existe pas actuellement d'itinéraire cyclable direct et continu entre le Bioparc Mérignac et les hôpitaux Arnozan et Haut Leveque. La piste du cimetière pourrait contribuer à contenir l'augmentation du trafic automobile et favoriser le développement économique de la zone.



Un projet ancien non abouti et un tracé plus direct possible?

Le [PLU de 2006](#) prévoyait initialement un cheminement piéton-vélo en ligne droite depuis la piste du Bourgailh. Actuellement ce tracé est tronqué à la hauteur du Bioparc par la clôture du cimetière qui semble désormais inclure la partie Nord du chemin. Une requalification de cet espace permettrait la récupération d'un tracé encore plus direct et plus plat entre Pessac et Mérignac, sans négliger la desserte du Bioparc par une dérivation à l'Est.

← Piste Cyclable Bersol-Ouest (traç...

name
Piste Cyclable Bersol-Ouest (traç hypothétique)

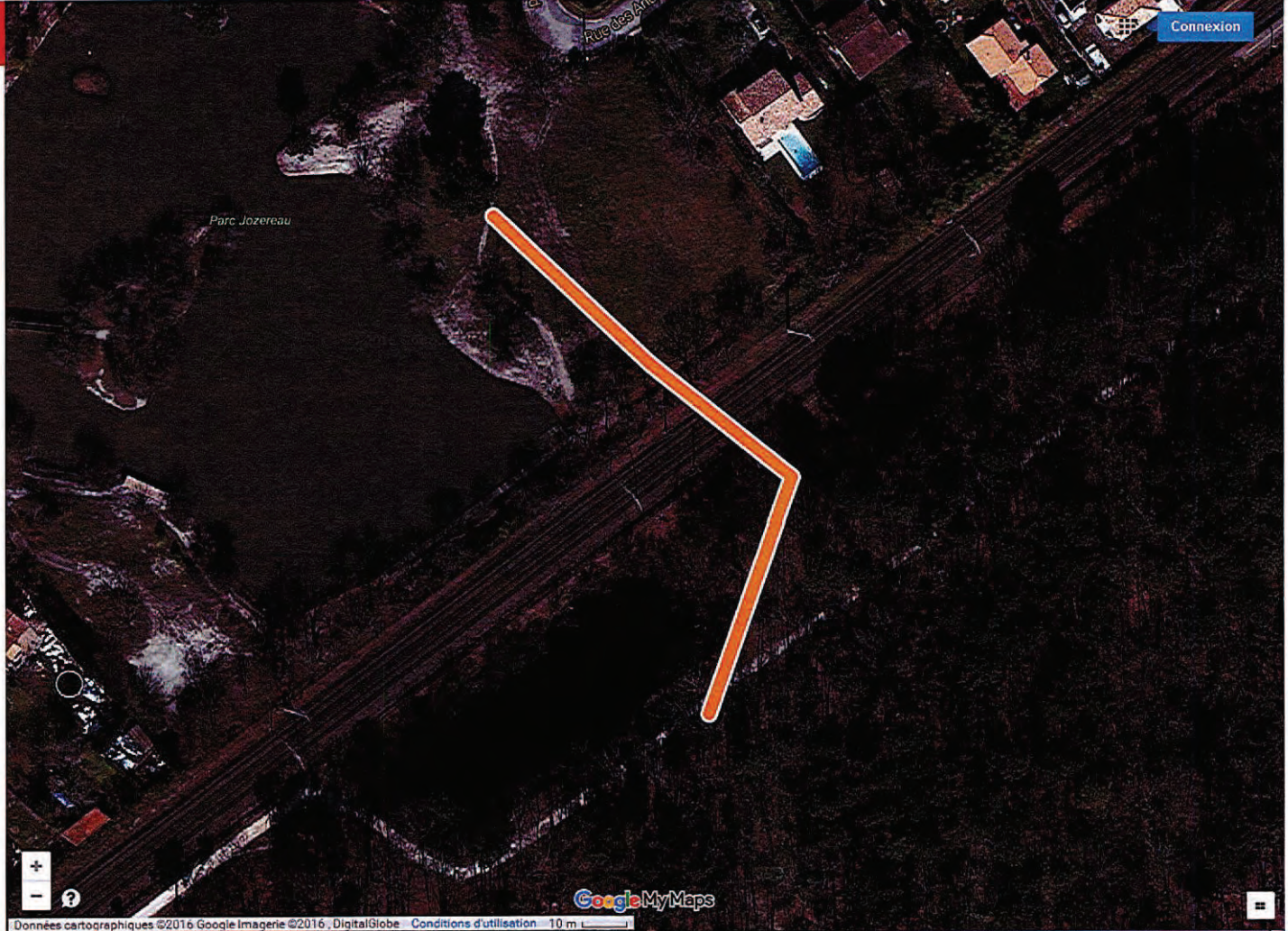
description
Intérêt: ouvrir un accès vélo à toute la zone Ouest du parc d'activité Bersol, pour les résidents de Pessac Chappement, Cap de Bos, Magonty, Cestas. Cette possibilité d'accès est actuellement inexistante et les itinéraires automobiles sont particulièrement dangereux pour les vélos (voies étroites bordées de fossés avec une importante circulation automobile).



← Passerelle Vélo Jozereau

name
Passerelle Vélo Jozereau

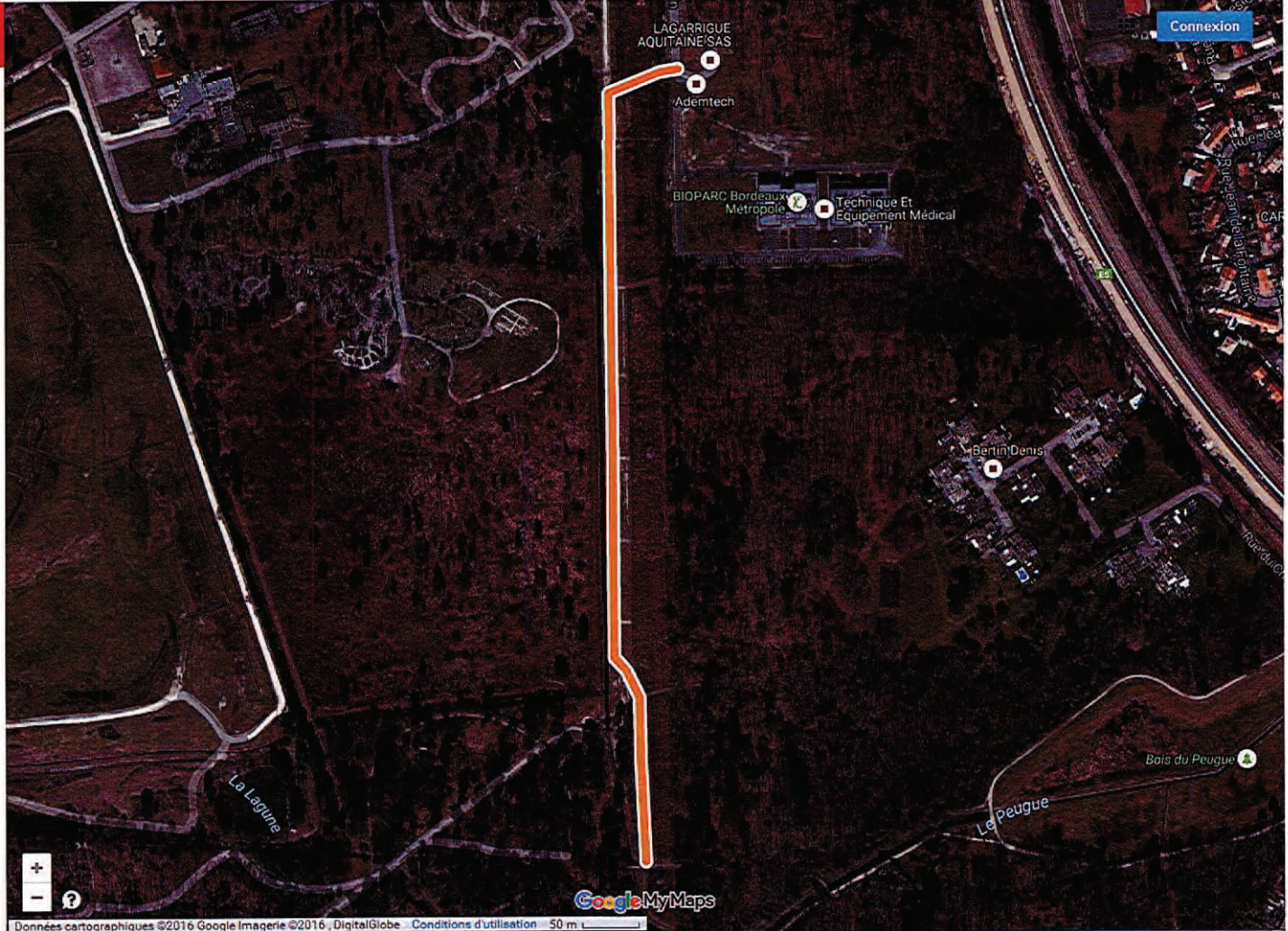
description
relier les quartiers de France/Cap de Bos à Bersol plus directement. Relier le quartier Bacalan aux commerces de France



← Piste Pessac/Merignac Bioparc

name
Piste Pessac/Merignac Bioparc

description
Intérêt: relier les zones résidentielles de Pessac au Bioparc de Mérignac, et à l'ensemble du bassin d'emploi aéroportuaire.



Mesange

On n'est pas en centre ville et les espaces libres autour des bâtiments doivent respecter l'esprit originel de la "coulée verte" de l'agglomération, les plus légers et les plus discrets possibles, adaptés également aux espèces animales et végétales protégées présentes sur le site.

Il est dommage que la dimension qualitative n'ait pas davantage guidé les aménagements précédents.

Tous les outils règlementaires existent pourtant pour exiger de cette opération une qualité renforcée.

L'espace tampon avec les riverains situés au sud doit également être traité réellement, et ne pas consister en seulement un maintien des espaces en friche à l'arrière du bioparc. Un traitement végétal de type haie arbustive dense serait le bienvenu en limite de clôture, pour masquer les parkings, qui à ce jour sont particulièrement dépouillés.

Les aménagements à venir devront également garantir une bonne évacuation des eaux pluviales, qui ne doivent en aucun cas impacter les espaces limitrophes.

Enfin, n'oublions pas que le site est installé au coeur d'une zone humide, et que des compensations seront à prévoir.

Concernant le bioparc, il est indispensable de terminer l'assainissement (aujourd'hui eaux rejetées dans la nature, non terminé).

la qualité de bâti et des espaces publics est essentielle.

Il s'agit d'inventer un vocabulaire d'aménagement correspondant à la dimension naturelle du site.

On n'est pas en centre ville et les espaces publics doivent garder le c

Jean Dubourg

Le Mardi 29 novembre 2016 à 14h35

Jean Dubourg, responsable études et valorisation à la direction du patrimoine immobilier de l'université de Bordeaux, 351 cours de la libération – 33400 Talence « jean.dubourg@u-bordeaux.fr »

L'université de Bordeaux s'inscrit probablement dans les axes d'objectifs de l'opération « Vallée créative » et notamment dans le nécessaire valorisation du potentiel de formation de recherche et d'innovation du campus CENBG.

Concernant l'axe spécifique « Mobilité » vous trouverez ci-joint au présent registre le dossier de bilan des moyens d'accès au site CENBG de Gradignan intitulé « les différents types de transports en commun pour accéder au CENBG » en date du 12-02-2015 (10 pages). Sur cette base nous poursuivrons nos échanges avec Bordeaux Métropole et la commune de Gradignan afin de faire converger nos ambitions respectives et communes dans l'intérêt général et du territoire.

le mardi 23 novembre 2016 à 14h35.

1

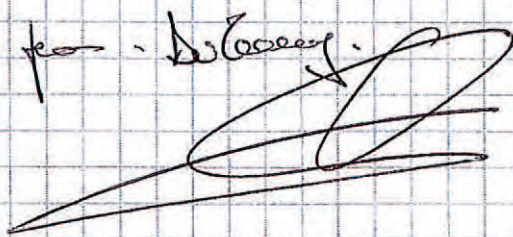
Jean Dubourg, responsable études et valorisation à la
direction départementale d'équipement de l'université de
Bordeaux, 351 av de la libération 33405 Talence

"jean.dubourg@u-bordeaux.fr"

L'université de Bordeaux s'inscrit pleinement dans les
axes d'objectifs de planification "vallée verte" et notamment
dans la nécessaire valorisation du potentiel de fonctions
de recherche et d'innovation de la zone et du CENBQ.

Concernant l'axe spécifique "mobilité" Jean Dubourg
a joint en annexes le dossier de bilan des
moyens d'accès au site du CENBQ de Gradignan
intitulé "des différents types de transports en commun pour
accéder au CENBQ" en date du 12-02-2015 (10 pages).

Sur cette base nous poursuivons nos échanges avec
Bordeaux Métropole et la Commune de Gradignan afin
de faire converger nos ambitions respectives et communes
dans l'intérêt général et de tenir bon.

jean.dubourg.


Jean DUBOURG

Responsable d'études prospectives et de valorisation
immobilière

T 05 40 00 36 00 - F 05 40 00 66 77

P 06 65 70 20 02

jean.dubourg@u-bordeaux.fr

Service stratégie et programmation

Direction du patrimoine immobilier (pôle PILPSE)

351, cours de la libération - Bât C4 - 33405 TALENCE CEDEX

www.u-bordeaux.fr

université
de BORDEAUX

LES DIFFERENTS TYPES DE TRANSPORTS EN COMMUN POUR ACCEDER AU CENBG

*Bilan des transports en commun pour l'accès au
CENBG depuis Bordeaux centre-ville.*

Centre d'Etudes Nucléaires de Bordeaux Gradignan
CENBG - UMR 5797 CNRS – Université de Bordeaux
19 Chemin du Solarium
CS 10120
33175 Gradignan
Tel. : 05 57 12 08 00
Fax. : 05 57 12 08 01

Jean DUBOURG

Université de Bordeaux,

351 av. Libération

33 400 TALENCE

par. du Solarium. C.U. Bordeaux, Fr

Jérôme Baussart, Teresa Kurtukian-Nieto, Philippe Moretto

13/02/2015

CONTEXTE

Le Centre d'Etudes Nucléaires de Bordeaux - Gradignan est un laboratoire de Recherche sous la double tutelle du CNRS et de l'Université de Bordeaux (<http://www.cenbg.in2p3.fr>).

Le CENBG a la particularité de se situer sur un site de 12 ha du campus de l'Université de Bordeaux, excentré par rapport au site principal à Talence. Deux accès au laboratoire sont possibles :

- Par le Chemin du Solarium
- Par l'allée du Haut Vigneau

Le laboratoire a non seulement une mission de recherche mais également de formation universitaire puisque des cours sont donnés sur le site pour les filières de l'Université en Physique et en Instrumentation. De nombreux stagiaires passent sur le centre pour des durées de quelques semaines à 6 mois. En fonction des années, ce sont entre 50 et 70 stagiaires qui sont accueillis sur le site et qui viennent renforcer les personnels du laboratoire (à peu près 120 personnes).

Le site étant éloigné du campus principal de l'Université, les transports urbains sont une préoccupation majeure pour les personnels du centre qui ne trouvent pas dans l'offre actuelle ni des lignes de bus avec des fréquences suffisantes ni des arrêts à proximité pour les lignes mieux desservies. Bon nombre de personnels habitant le centre de Bordeaux et beaucoup d'étudiants logés dans les résidences universitaires à Talence doivent utiliser ces lignes de bus mais beaucoup d'entre eux, faute de commodité, sont amenés à utiliser leur véhicule personnel. De plus, le site ne possède pas de restauration sur place. Les agents doivent donc se déplacer sur le campus de Talence pour déjeuner dans les restaurants du CNRS ou de l'Université. Enfin, les enseignants chercheurs qui enseignent également sur le site de Talence doivent effectuer des allées et venues permanentes entre les deux sites.

Devant cet ensemble de difficultés et dans un contexte où un projet de restructuration du site (projet du contrat de plan Etat-Région) vise à améliorer les conditions de vie sur ce campus du CENBG, nous souhaiterions qu'un volet transport urbain soit pris en compte. Le but de ce rapport est de faire un résumé des différents moyens de transport en commun et mobilité douce pour relier le centre-ville de Bordeaux, le campus universitaire et le CENBG. Nous mettrons en évidence les difficultés rencontrées et les solutions auxquelles nous pensons pour améliorer la situation actuelle.

LES DIFFERENTS TYPES DE TRANSPORTS EN COMMUN POUR ACCEDER AU CENBG

OFFRE DE TRANSPORT A 800M DU CENBG (10 MIN A PIED)

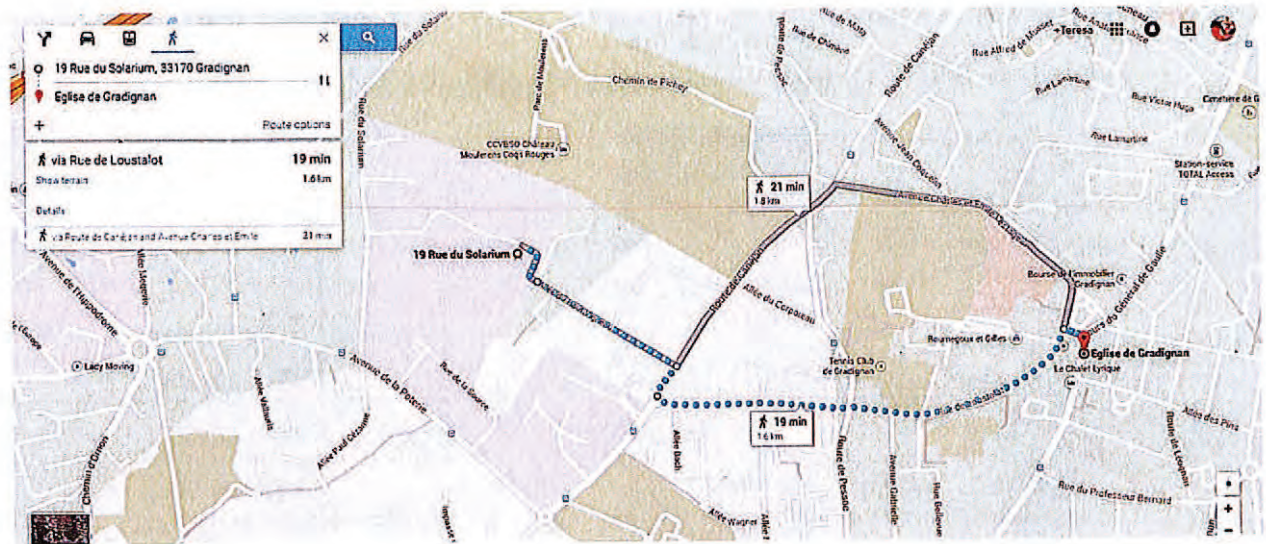


- 21** Gradignan Ornon <-> Talence Peixotto
- 36** Pessac Gare <-> Bègles Terres Neuves
- 86** Gradignan Ornon / Malartic <-> Lycées des Graves

La Ligne 86 est une ligne spécifique qui ne relie pas le CENBG au centre-ville de Bordeaux.

Les lignes 36 et 21 permettent d'accéder au Tram B. Ligne 36 depuis Pessac Centre, et la Ligne 21 depuis Peixotto.

OFFRE DE TRANSPORT A 2KM (20 MIN A PIED)






 Bouliac Centre Commercial ↔ Gradignan
 Beausoleil ou Village 6 

La liane 10 présente l'avantage d'avoir une fréquence de passage de bus toutes les 10mn. De plus, cette ligne permet d'accéder à une station de TRAM en 12 mn depuis le centre-ville de Gradignan. Malheureusement, l'arrêt de bus le plus proche du CENBG se trouve à 2km (20 mn à pied)

LIGNE 36 :

Un seul passage toutes les 30 min. Le trajet jusqu'à la station de TRAM la plus proche est de 26 mn (Trajet Pessac Gare/ Stade de Moulereins).



Ligne
 Vers Brulattour
 Arrêt Pessac Gare (station Tram)

Ligne
 Vers Pessac Gare
 Arrêt Stade de Moulereins

Horaires		
05h	<u>35</u>	
06h	<u>30</u>	
07h	<u>00</u>	<u>31</u>
08h	<u>01</u>	<u>31</u>
09h	<u>01</u>	<u>30</u>
10h	<u>00</u>	<u>30</u>
11h	<u>00</u>	<u>30</u>
12h	<u>00</u>	<u>30</u>
13h	<u>00</u>	<u>30</u>
14h	<u>00</u>	<u>30</u>
15h	<u>00</u>	<u>30</u>
16h	<u>00</u>	<u>25</u> <u>48</u>
17h	<u>16</u>	<u>46</u>
18h	<u>20</u>	<u>50</u>
19h	<u>20</u>	
20h	<u>00</u>	

Horaires		
06h	<u>40</u>	
07h	<u>25</u>	<u>52</u>
08h	<u>11</u>	<u>41</u>
09h	<u>16</u>	<u>40</u>
10h	<u>10</u>	<u>38</u>
11h	<u>09</u>	<u>40</u>
12h	<u>11</u>	<u>41</u>
13h	<u>09</u>	<u>39</u>
14h	<u>09</u>	<u>41</u>
15h	<u>10</u>	<u>41</u>
16h	<u>12</u>	<u>38</u>
17h	<u>05</u>	<u>41</u>
18h	<u>11</u>	<u>43</u>
19h	<u>09</u>	<u>35</u>
20h	<u>09</u>	<u>46</u>

36
Corol

Nous vous y emmenons →

- 1 Mairie de Bègles
- 2 Bègles Plage
- 3 Centre Technique de l'Environnement
- 4 CPAM
- 5 Stade Trigan
- 6 Mairie Annexe
- 7 Stade Trigan
- 8 Collège Chambéry
- 9 Stade Brossolette
- 10 Stade Jehan Buhan
- 11 Mairie de Gradignan
- 12 CPAM
- 13 Théâtre des 4 saisons
- 14 Stade de Mandavit
- 15 Cimetière de Gradignan
- 16 Salle Le Solarlum
- 17 Stade de Moulereins
- 18 Stade d'Ornon
- 19 ZA Bersol
- 20 Terrain de sports Parc Razon
- 21 Stade de Moulereins
- 22 Village 3
- 23 Stade du Chlquet
- 24 Terrain de sports Parc Razon
- 25 Mairie de Pessac

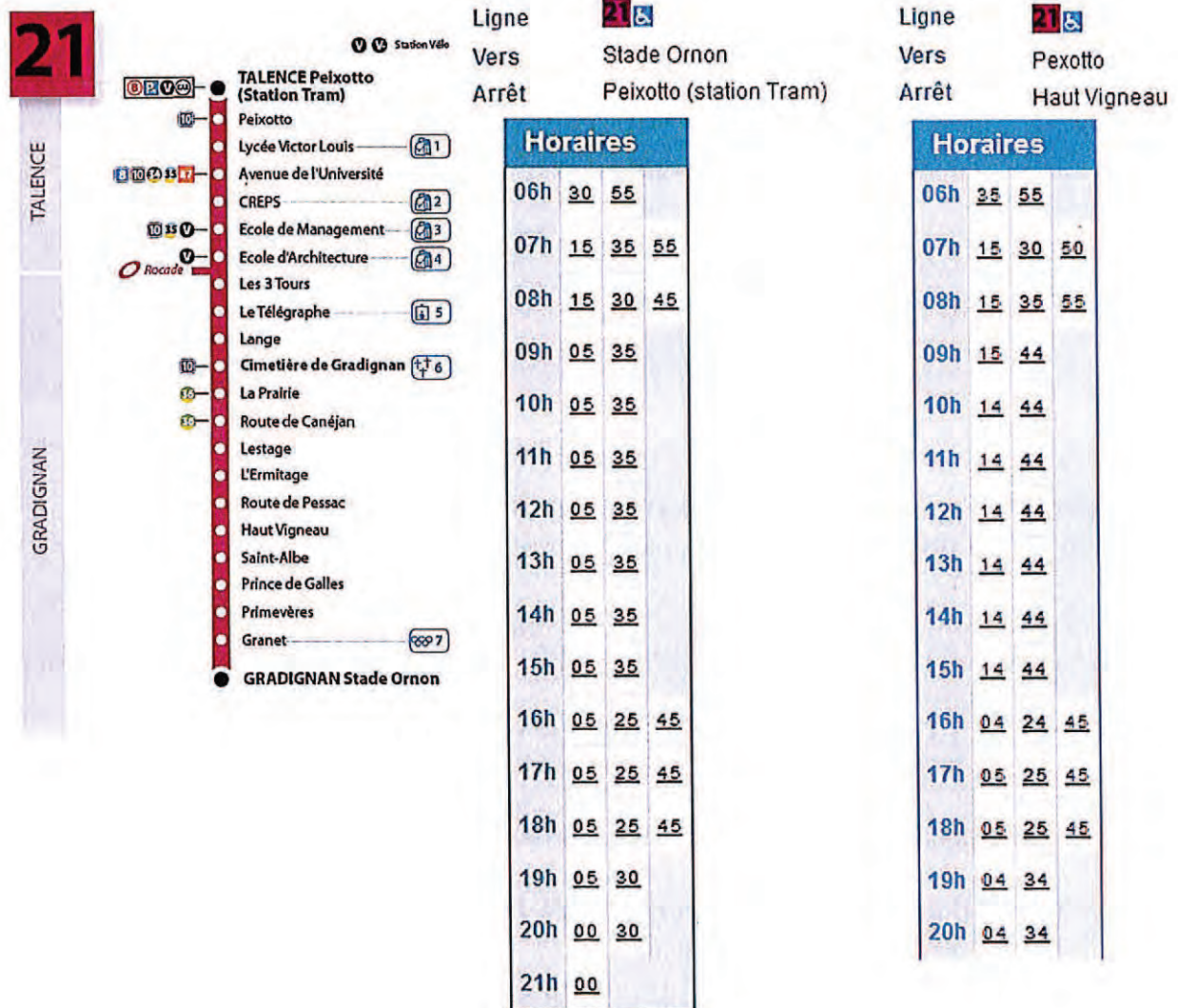
RISQUES LIGNE 36:

L'arrêt de bus le plus proche du CENBG pour la ligne 36 est « Stade de Moulereys ». Les images ci-dessous prouvent qu'il n'y a aucun accès piétons à cet arrêt ni aucun trottoir pour rejoindre ou aller au CENBG.



LIGNE 21 :

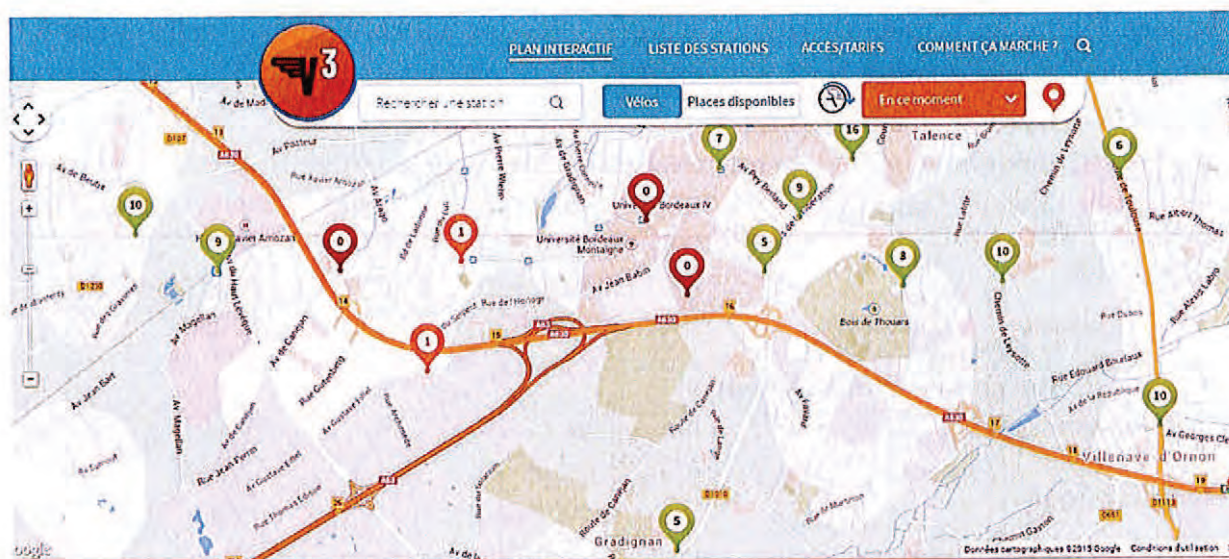
Un passage toutes les 30 min. Fréquences heures de pointe toutes les 15 min, matin et soir. Malheureusement le trajet CENBG – Station TRAM la plus proche est de 24 minutes (Trajet Peixotto/ Haut Vigneau).



21 Nous vous y emmenons →

- 1 Lycée Victor Louis
- 5 Institut national des Jeunes Sourds
- 2 CREPS
- 6 Cimetière de Gradignan
- 3 Ecole de Management
- 7 Stade de Rugby d'Ornon
- 4 Ecole d'Architecture

OFFRE DE VCUB A 2KM (20 MIN A PIED)



Ci-dessus toutes les stations VCUB sur Talence, Pessac et Gradignan. Une seule station VCUB présente à Gradignan au centre-ville (2km du CENBG)

ÉTAT DES LIEUX – TRAJETS VERS LE CENBG

Etudiants village 1 :

- TRAM B depuis Arts et Métiers jusqu'à Peixotto
- Bus 21 jusqu'au « Haut Vigneau »
- Trajet total : 35 minutes

Etudiants village 2 :

- Bus 34 jusqu'à avenue d'Université
- Bus 21 jusqu'au « Haut Vigneau »
- Trajet total : 35 minutes

Etudiants village 3 et 4

- Bus 35 jusqu'à Ecole de Management
- Bus 21 jusqu'au « Haut Vigneau »
- Trajet total : 40 minutes

Etudiants village 5 et 6

- Liane 10 jusqu'à l'arrêt Lange
- Bus 21 jusqu'au Haut Vigneau
- Trajet total : 22 minutes

Hôtel de Ville

- TRAM B jusqu'à Peixotto
- Bus 21 jusqu'au « Haut Vigneau »
- Trajet total : 56 minutes

Gare Saint Jean

- Liane 10 jusqu'à Peixotto
- Bus 21 jusqu'au « Haut Vigneau »
- Trajet total : 52 minutes

LES DIFFICULTES

1. Le CENBG ne se trouve ni dans une zone Flexo, Resago ou Citéis.
2. Il n'y a aucune ligne de transport en commun directe permettant de rejoindre une station de TRAM en moins de 20 mn
3. Les lignes 36 et 21 sont desservies en général toutes les 30 min. Cela ne permet pas de se rendre au laboratoire rapidement.
4. L'arrêt de la Liane 10 la plus proche du CENBG se trouve à Gradignan Centre, à 2 km à pied du laboratoire
5. La station VCUB la plus proche est également à Gradignan Centre, à 2 km à pied du laboratoire
6. Les lignes qui desservent le campus entre Peixotto et l'Ecole de Management sont surchargées aux heures de pointe

SOUHAITS :

STATION VCUB :

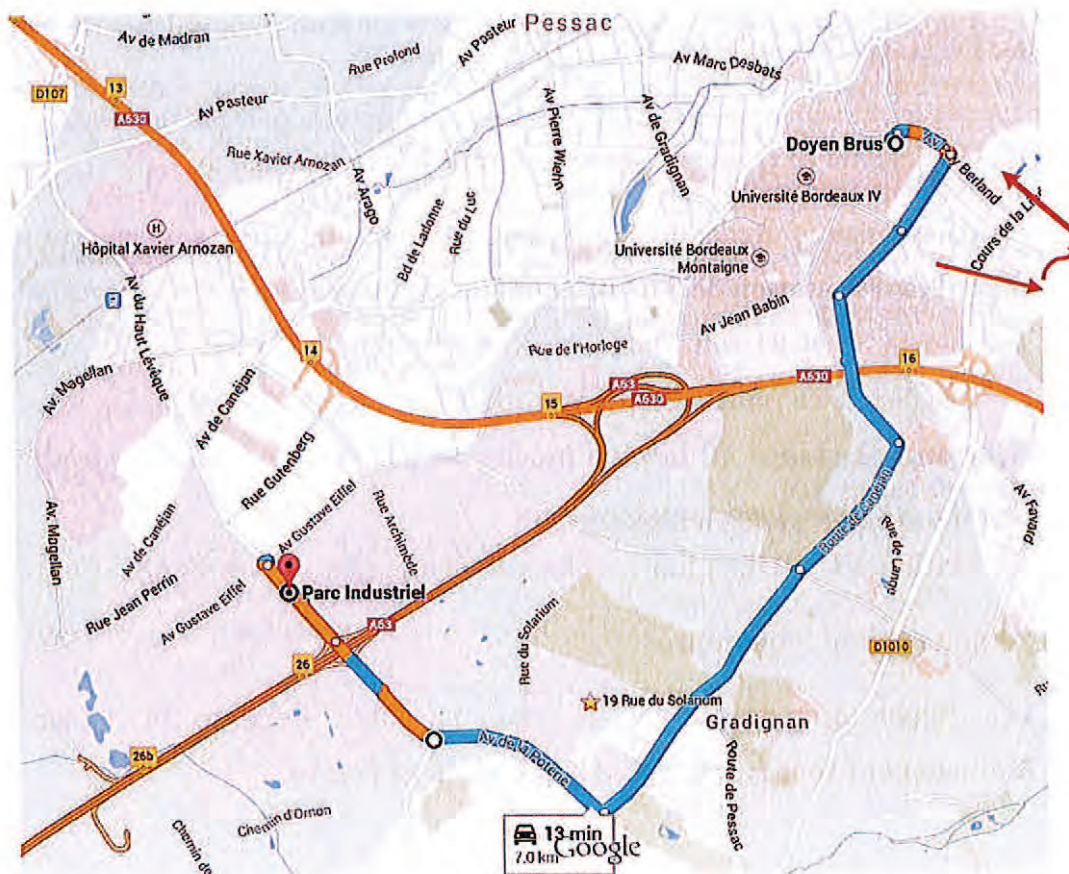
La station VCUB la plus proche se trouve à 2 Km du CENBG. Nous souhaiterions installer une petite station VCUB à l'extérieur du laboratoire afin d'avoir un lien rapide entre le CENBG et le centre ville de Gradignan (5 min), l'IUT de Bordeaux/Village 6 (10 min) ainsi que pour rejoindre le Tram B via la route de Canéjan qui possède une piste cyclable (environ 15 min).

BUS :

Service Citéis, Flexo, Resago ou une Ligne Spécifique qui desserviraient le CENBG en permettant de rejoindre une station de Tram (Ex. Doyen Brus).

Les horaires de pointe : matin entre 8h et 9h30, midi entre 12h et 13h30 et soir entre 17h30 et 19h.

Cette ligne permettra à l'ensemble des agents du CENBG, ainsi que les stagiaires et étudiants de l'Université de Bordeaux de rejoindre le CENBG depuis une station de tram en environ 12 minutes. La ligne pourrait desservir l'IUT de Bordeaux et le Campus Universitaire, en incluant l'accès aux Villages Universitaires, le Restaurant CNRS, la DR15 CNRS et l'Université de Bordeaux via le Tram B. Si la Ligne passe par le Cours de la Libération/Av. de Pey Berland cela peut-être utile aussi pour l'ensemble des étudiants de KEDGE et l'Ecole d'Architecture. Si le terminus de la ligne est le Parc Industriel Bersol, il serait intéressant pour l'ensemble de travailleurs et visiteurs de Bersol car il permettra de relier cette zone d'activités et une station de tram en 15 min environ.



ANNEXE : FLEXP, RESAGO ET CITEIS:

Le CENBG ne se trouve ni dans une zone Flexo, Resago ou Citéis.

Les caractéristiques de Flexo :

- Ce sont des lignes régulières, composées d'un itinéraire fixe aboutissant dans une zone géographique déterminée (**zone Flexo**) où les arrêts sont desservis à la demande.
- Certains arrêts des zones Flexo peuvent être desservis systématiquement.

Comment ça marche ?

- Pour partir d'une **zone Flexo** (si vous n'êtes pas à un des arrêts desservis systématiquement) : vous appelez le service **AlloFlexo** pour demander le passage du bus à votre arrêt (jusqu'à 15 minutes avant le départ du terminus, ou avant 19h pour les Flexo de soirée).
- Pour se rendre dans la **zone Flexo** : vous indiquez au conducteur l'arrêt de descente souhaité, lors de votre montée dans le bus.

Les caractéristiques de Resago :

- Le service Resago dessert une zone géographique en rabattement sur une station Tram ou une Liane.
- Tous les départs proposés sont déclenchés uniquement sur demande par réservation téléphonique la veille du déplacement avant 19h.

Comment ça marche ?

- Pour partir d'une **zone Resago**, vous appelez le service **AlloResago** pour demander le passage du bus à votre arrêt la veille de votre déplacement avant 19h.
- Pour se rendre dans la **zone Resago** : après avoir réservé votre départ la veille avant 19h, vous indiquez au conducteur l'arrêt de descente souhaité, lors de votre montée dans le bus.

Les caractéristiques de Citéis :

- Au coeur des communes, les Citéis sont des lignes de bus qui relient finement entre eux les quartiers d'une même commune, bassins de vie et activités, équipements municipaux, en créant un véritable réseau de proximité.

Comment ça marche ?

- Un tracé simple et direct
- Circulent de 6h30 à 20h
- Du lundi au samedi et parfois le dimanche