

# Aménagement de la rue de Pessac



La nécessité de réaménager en profondeur la rue de Pessac, de façade à façade, fait consensus.

Il apparaît pour cela nécessaire de conférer à la rue un paysage plus urbain, avec des matériaux qualitatifs (trottoirs en cales céramiques par exemple) et l'introduction du végétal, de réduire efficacement la vitesse au moyen d'aménagements physiques (plateaux, écluses...) et d'améliorer les difficultés ponctuelles ainsi que de résoudre les difficultés relatives à la propreté, notamment au droit des impasses.

## Etat des lieux

La rue de Pessac mesure 1050m de long, et se décompose en deux séquences distinctes :

- une séquence étroite entre les rues Edmond Costedoat et Fernand Audeguil (10,5m à 11m de large, avec des rétrécissements ponctuels jusqu'à 9,8m).
- une séquence plus large (> à 12m) entre la rue Fernand Audeguil et la barrière de Pessac, et qui s'élargit à mesure que l'on s'approche de la barrière (22m de large).

La rue est à double sens, et comprend une bande de stationnement, des trottoirs de largeur variable (1,5 à 2m), et une bande cyclable entre la rue Audeguil et les boulevards.

L'environnement de la rue de Pessac est aujourd'hui peu accueillant (chaussée et trottoirs foncés, absence de végétation...), les vitesses y sont trop élevées notamment en heures creuses, induisant un sentiment d'insécurité pour les piétons, cyclistes et riverains. La chaussée est relativement étroite, ce qui provoque des difficultés de croisement notamment pour les bus. Si la section étroite cristallise les problèmes de fonctionnement, l'accidentologie se répartit sur la totalité de la rue, et est plus marquée sur la séquence plus large.

La rue de Pessac assure la liaison entre le centre-ville de Bordeaux et les communes de Talence et Pessac, et constitue à ce titre un axe structurant pour la circulation automobile, les

transports en commun (lianes 4 et 11, ligne 26), la distribution des secours, les vélos...

Le trafic de la rue de Pessac varie selon les séquences, et diminue à l'approche du centre-ville, passant d'environ 12 000 véh/j côté barrière, à moins de 8000 véh/j dans sa partie centrale, et à moins de 5 000 véh/j dans la section proche de la rue Costedoat. Le trafic y diminue globalement depuis 5 ans (-25 % sur certaines sections).

## Le réaménagement de la rue



En conférant à la rue un environnement beaucoup plus urbain, moins routier, il est possible d'en modifier totalement la perception, et donc de faire évoluer le comportement de tous les usagers, la rendant ainsi plus sûre et plus agréable.

La mairie de Bordeaux propose ainsi le maintien à double sens avec rénovation qualitative de façade en façade (trottoirs en cales, bordures granit, plantation d'arbres...), et aménagement adapté à chaque séquence.

Compte-tenu du contexte et de l'absence d'accord sur le projet proposé sur la section entre les rues Costedoat et Audeguil/Treuils, la Ville propose de reprendre la concertation de manière élargie (riverains, usagers des transports en commun, associations...) avec une équipe de médiation externe.