MÉRIGNAC

CIRCULATION. Une cinquantaine d'ingénieurs ont planché hier sur la place du vélo et du piéton. La ville de Mérignac poursuivra en 2009 ses aménagements cyclables

Macadam partagé

: Olivier Delhoumeau

ménagements cyclables : où en est-on? La question était au menu de la journée technique qui a rassemblé hier à Mérignac une cinquantaine d'ingénieurs, issus de communes, communautés de communes, communautés d'agglomérations et conseils généraux. Cette journée fut entre autres l'occasion d'une remise à niveau sur les nouvelles dispositions du code de la route, « De l'aprèsguerre au début des années 2000, la réflexion sur l'aménagement de l'espace se résumait à comment mieux fluidifier le trafic automobile. Cette logique est désormais dépassée. Piétons et vélos sont aujourd'hui associés dans une conception plus large », témoigne Gérard Chausset, conseiller municipal et communautaire Vert.

Entre 5 et 10 kilomètres. L'explosion de la mobilité alternative à la voiture repose sur des éléments tangibles. En témoigne la baisse de 5 % de la circulation automobile à l'intérieur de la rocade, enregistrée en 2007. Plus globalement; « la fréquentation des transports en commun a cru de 7 % sur les centre anout l'élu Vert: À Mérignac, l'arrivée du tram dans le centre à forcément chamboulé les habitudes de déplacement. Tout comme la centaine de kilomè



Piétons, cyclistes, automobilistes et usagers des transports en commun verront arriver à terme une zone 30 dans le centre ville

tres d'aménagements dédiés aux cyclistes. «À cet égard, nous souhaitons aller plus loin avec le soutien de la CUB. On va s'attaquer aux discontinuités cyclables en créant en 2009 entre cinq et dix kilomètres suplémentaires de bandes et de pistes cyclables », annonce Gérard Chausset. Une réflexion va être également lancée sur le développement des zones 30 et des zones de rencontres. Diffé-

rence entre les deux dispositifs? La zone 30 repose sur un partage de la chaussée entre cyclistes et véhicules motorisés. La zone de rencontre organise quant à elle la cohabitation de l'ensemble des modes de déplacement. La vitesse y est limitée à 20 km/h et une priorité absolue est accordée aux piétons. En matière d'aménagement, ces zones sont traitées sans dénive-lés importants. La différencia-

tion s'opérant davantage par des jeux de textures et de couleurs. Concernant la réhabilitation de la place de l'église, prévue fin 2009, « on s'oriente plutôt vers la création d'une zone 30 », informe Élisabeth Fournier, directrice du domaine public de la ville de Mérignac. Car le nœud de circulation mêlant bus, tram et flux automobile rend quasiment impossible la priorité aux piétons.