



Association d'usagers pour la défense et la promotion
de l'usage du vélo sur le Bassin d'Arcachon

www.velobassin.org

<https://www.facebook.com/velobassinarcachon>

Test d'itinéraire

Le Teich – La Teste de Buch : La Vélodyssée



Top départ du Relais Nature de l'Eyre au Teich, samedi 11 octobre 2025

Participants : Vincent Coudert, Pierre Dufourg, Martine Fajardo, François Fournier, Lionel Graffouillère, Elisabeth Guibert, Pierre Guibert, David Hamon

Notre parcours débute au Relais Nature de l'Eyre au Teich, quartier Lamothe et s'est poursuivi jusqu'au niveau de l'entrée du parking de la plage du Petit Nice sur la route de Biscarosse plage.

Ce document est composé de deux parties. La première partie est une synthèse des observations et de nos recommandations, notamment en matière de sécurité et de signalétique. La seconde partie présente lieu après lieu au cours de notre progression sur le terrain, le détail, l'analyse des observations et des situations ainsi que nos propositions d'amélioration. Nous insistons particulièrement sur les questions de sécurité du cycliste.

PARTIE 1

METHODOLOGIE DE L'EXPERTISE D'USAGE PAR VELOBASSIN

Nous avons analysé le parcours selon plusieurs points de vue complémentaires : le cycliste qui découvre le territoire, la famille avec de jeunes enfants qui recherche un bon niveau de sécurité, le résident qui utilise son vélo pour des déplacements réguliers comme moyen de transport et qui recherche sécurité et rapidité. Nous avons porté notre attention sur divers aspects de ce parcours : la sécurité des cyclistes, la nature des aménagements cyclables, la signalétique et le repérage, la signalisation au sol et les panneaux d'avertissement, la qualité du roulage.

PISTES ET VOIES CYCLABLES

D'une manière générale, la Vélodyssée suit un parcours en site propre distinct de la chaussée automobile, sauf dans des zones urbaines comme au Teich et quelques secteurs de la Teste.

Essentiellement conçue pour le cycliste voyageur, la Vélodyssée emprunte au Teich un parcours forestier notamment entre le carrefour D650/ Rue de Nezer et le stade de rugby du Teich, et à Gujan un autre parcours forestier entre l'Allée de Césarée et les terrains de tennis de la Hume. Ces parcours forestiers sont très appréciés des usagers, résidents ou touristes, car éloignés des axes de circulation bruyants, et très ombragés en période estivale.

La piste suit en site propre des axes de circulation structurants : La D650 entre Biganos et l'entrée du Teich, la D260 entre Le Teich et Gujan-Mestras (Allée de Bordeaux), la N250 à la Teste face à la zone commerciale, puis la D259 en direction du parking de la dune du Pilat, et enfin la D218 en direction de Biscarosse.

ELEMENTS DE SECURITE

Dans la mesure où la Vélodyssée est une piste distincte en général, séparée des chaussées où circulent les véhicules motorisés (terme générique concernant, motos, autos, camions) par des barrières bois et métal, on peut penser que les éléments de sécurité sont présents et effectifs. Néanmoins, nous avons repéré plusieurs points critiques lors de notre évaluation que nous reportons ici par commune.

Le Teich

Les traversées de voies sont la source principale de problèmes de sécurité. Au Teich, si les traversées des ronds-points du U express (D260 / rue de Boulange), du skate-park (D260 avenue François Mitterrand/ rue du Caplande) sont assez bien sécurisées, avec une bonne visibilité des cyclistes et des automobilistes, des points critiques ont été néanmoins notés par notre collectif. Nous en donnons le détail et l'analyse dans la seconde partie de ce rapport. Nous pouvons rappeler ici les principaux points :

- La sortie du parking de U express : rendre la Vélodyssée prioritaire et matérialiser le marquage au sol du stop.
- L'entrée du parking de U express : peu de visibilité pour les cyclistes vis-à-vis des véhicules entrants, venant de l'arrière. Nous proposons de rendre prioritaire la piste cyclable, de matérialiser par un

marquage au sol la piste, et d'envisager un stockage des véhicules entrant venant du centre du Teich, par un couloir du type « tourne-à-gauche ».

- La traversée de la rue du Moulin : pour les cyclistes, il est quasiment impossible de prévoir la trajectoire des automobiles sortant du rond-point, en pleine accélération, et se dirigeant vers Gujan-Mestras : une solution serait de ralentir la circulation automobile en augmentant l'angle d'entrée dans la rue du Moulin, ce qui obligerait les automobilistes à ralentir significativement.

Gujan-Mestras

A Gujan-Mestras quelques traversées hasardeuses ont été notées.

- La traversée de l'allée du Haurat : cette allée est un axe structurant nord-sud de Gujan très emprunté. La traversée ne bénéficie d'aucun aménagement automobile sécurisant pour les cyclistes, seul le stop sur la Vélodyssée indique l'obligation d'arrêt du cycliste. Mais l'abus de stops sur la Vélodyssée, pour toute impasse ou toute rue à faible circulation, décrédibilise l'obligation d'arrêt, pourtant absolument nécessaire avec la traversée de l'allée du Haurat. Pour les cyclistes, le danger vient de l'impossibilité de prévoir avec certitude la trajectoire des véhicules sur l'allée de Bordeaux en raison de l'utilisation aléatoire des clignotants par les automobilistes, la vitesse des véhicules entrant dans l'allée du Haurat, et la largeur de l'allée à traverser en démarrant départ arrêté : le temps de traversée des cyclistes conjugué à la densité de circulation et à la vitesse de véhicules implique une probabilité de rencontre cycliste/automobiliste importante. Nous proposons une solution : matérialiser sur la chaussée la traversée de la piste cyclable, réduire la vitesse des véhicules motorisés entrant dans l'allée du Haurat par des dispositifs adéquats (tourne-à-gauche, haricots centraux, ralentisseurs ...), à défaut de rendre la piste prioritaire, selon le principe de même priorité que la voie automobile qu'elle jouxte, qui est préconisé par des organismes mandatés comme le CEREMA.
- La traversée de l'Allée des Corsaires : même problématique d'imprévisibilité de trajectoires automobile que pour l'Allée du Haurat, mais l'allée des corsaires étant moins large et moins fréquentée, les risques pour le cycliste sont moins importants.
- La traversée de l'Allée Marc Combecave / Allée Mozart : Peu de visibilité sur cette traversée en secteur forestier, et malgré les ralentisseurs et l'annonce par un marquage au sol de la traversée de la piste, la vitesse des véhicules motorisés reste assez élevée. Proposition : rendre ici la piste cyclable prioritaire.

La Teste de Buch

En zone urbaine de la Teste, les traversées notoirement les plus dangereuses pour les cyclistes correspondent aux traversées de la N250, notamment au rond-point avec le Boulevard de l'Industrie, et à celui avec le Boulevard de Cazaux. Néanmoins la Vélodyssée n'est pas directement concernée par ces 2 ronds-points.

JALONNEMENT DE LA VELODYSSÉE

Le repérage in situ de la Véloodyssée pose problème à de nombreuses intersections, surtout en zone urbaine. Le cycliste tend à « perdre le fil ». Le problème principal se situe au centre du Teich, lorsque la Véloodyssée croise plusieurs rues, elles-mêmes pourvues de bandes ou pistes cyclables.

Le point le plus flagrant se situe au rond-point de la rue de Jeangard et de l'avenue de la côte d'Argent. Dans le sens vers le sud, les véloodyssiens sur la rue de Jeangard repèrent tout de suite l'issue. En revanche, ceux se dirigeant vers le Nord (en direction de Biganos) tendent à prendre l'Avenue de la Côte d'Argent, en raison des panneaux indicateurs (non cyclistes) vers Biganos et de la largeur de la voie. Or la piste se situe dans la rue la plus étroite, la rue de Jeangard qui se dirige vers l'EHPAD ORPEA et le stade. La piste n'étant pas matérialisée, il faut être connaisseur pour arriver au bon endroit.



Logo Véloodyssée à utiliser tel quel ou éventuellement simplifié (carrés orange et bleu) pour balisage au sol (extrait de <https://www.lavelodyssée.com/sites/velodyssée/files/espacepro/CHARTRE%20GRAPHIQUE%20LA%20VELODYSSÉE%20MAI%202021.pdf>).

Dans un autre secteur du Teich, en direction de Gujan-Mestras, la traversée de la rue du Moulin le long de la rue du Caplande offre deux possibilités de pistes : la Véloodyssée qui continue sur la rue du Caplande et la piste teichoise qui rejoint l'allée des Poissonniers, qui double la rue du Moulin. Ici, pas d'indication non plus de la Véloodyssée, d'autant que cette dernière tourne à droite quelques dizaines de mètres plus loin, et que les GPS indiquent effectivement un changement de direction vers la droite.

L'idée proposée est de prévoir un jalonnement récurrent aux intersections, soit par des panneaux métalliques avec le logo de la Véloodyssée, soit, plus judicieusement car moins coûteux pour les collectivités, par un logo Véloodyssée peint au sol de façon régulière au pochoir, sur les couloirs, rue ou pistes à emprunter.

Ce jalonnement est à considérer pour l'ensemble de communes traversées dans le secteur de la COBAS (voir aussi avec la COBAN et les communes du Médoc traversées par la Véloodyssée)

ÉTAT DU REVETEMENT

Nous avons constaté sur toutes les communes, des défauts liés à la croissance des racines des arbres, contre-point du passage de la piste en milieu boisé. Dans de nombreux endroits, ces défauts ont été constatés par les services ad hoc et les défauts les plus prononcés ont été indiqués à la bombe de peinture.

Sur la commune de la Teste, c'est le revêtement lui-même qui est usé, et en particulier hors zone urbaine, notamment dans la zone dunaire, entre le parking du Pilat et celui du Petit Nice. A la Teste, la piste passe par le trottoir nord de l'Avenue Frédéric de Candale. Des dépressions correspondant aux entrées de propriété privée jalonnent régulièrement le parcours à cet endroit. Le problème vient du décalage pluri-centimétrique constaté aujourd'hui entre ces dépressions en béton et le reste de la piste, qui engendre des à-coups et des petites marches à franchir. Ces défauts, qui seraient inacceptables pour des automobiles sur une chaussée, sont encore moins acceptables pour des cyclistes. Il serait nécessaire de retoucher la planéité régulièrement pour assurer une continuité.

INTERRUPTIONS ET CROISEMENT DE VOIES

Comme VéloBassin le signale régulièrement, la traversée des voies implique dans la plupart des situations, et sur toutes les communes, l'obligation d'arrêt des cyclistes, en raison de la mise en place systématique de panneaux stop sur la piste. Imaginons un instant que l'on installe des stops de cette manière pour les automobilistes. C'est évidemment impensable, car on arguerait à l'accroissement de la consommation d'énergie, au ralentissement exagéré des déplacements. Il en est évidemment de même pour les cyclistes ... Sur le plan de la sécurité, cela ne se justifie pas, car l'excès de stops entraîne une décrédibilisation de la raison de l'obligation d'arrêt, contre-productive en matière de sécurité. Nous ne faisons ici que rendre compte des observations que nous pouvons tous faire du plus ou moins grand respect des stops par les cyclistes. Loin de nous l'idée d'inciter les cyclistes à rouler, non pas sur la piste, mais sur la route, car moins interrompue. Nous préférons de loin des aménagements « intelligents », c'est-à-dire qui tiennent compte à la fois la situation locale de la circulation automobile et du comportement statistique des cyclistes sur une piste dédiée !

VéloBassin milite pour une priorité donnée aux cyclistes identique à celle de la voie automobile que la piste suit, selon les recommandations du CEREMA. Nous avons conscience qu'avant d'arriver à cet objectif, des propositions intermédiaires sont immédiatement applicables : remplacer les stops par des céder-le-passage lors de traversées de voies peu fréquentées, et installer des stops lors de la traversée d'axes structurants où il y a manque de visibilité. Réciproquement, un marquage au sol, des dispositifs de ralentissement des véhicules automobiles doivent être mis en place (zones de stockage, tourne à gauche, ralentisseur ...).

Avenue de Césarée, à Gujan-Mestras, un feu piéton-vélo fonctionne très efficacement. C'est un exemple recommandable pour d'autres traversées en l'absence de ronds-points qui impliquent un ralentissement de tous les véhicules et une vigilance accrue pour tous les usagers. Par exemple, la traversée de l'allée de Bordeaux à Gujan-Mestras face au centre d'imagerie médicale pourrait aussi bénéficier de ce dispositif de feu piéton-vélo.

ROULER DE NUIT

Rouler de nuit n'est pas imaginé par les aménageurs, ou tout au moins rarement ! L'éclairage des pistes en milieu urbain est celui de la voirie. Nous trouvons cet éclairage très insuffisant au niveau des traversées de

voies cyclables et des passage piétons. Il s'agit pour les automobilistes dans des lieux de circulations importants d'apercevoir correctement les cyclistes et les piétons en traversée.

Hors zone urbaine, une peinture phosphorescente photosensible comme cela a déjà été expérimenté à la COBAN, pourrait être appliquée (notamment dans la forêt à Gujan entre l'avenue de Césarée et la route des Lacs...).

Nous rappelons, que rouler de nuit pour les cyclistes, c'est aussi rouler en hiver, le matin et le soir pour trajets école/travail/domicile et non pas uniquement pour les noctambules de l'été !

POUR ALLER PLUS LOIN

Le test pratique de cet itinéraire nous a donné l'occasion d'apprécier les efforts des communes pour aménager des itinéraires cyclables, à la fois touristiques et pratiques pour les résidents qui utilisent leur vélo comme moyen de déplacement quotidien. La mise en place de pistes cyclables séparées des chaussées de circulation automobile est un gage de sécurité, cependant à l'évidence ce type d'équipement ne peut être généralisé partout, notamment dans des zones très urbanisées où la place manque. Parmi les possibilités d'amélioration qualitative des zones cyclables, une meilleure signalétique, une signalisation au sol mieux définie et bien réfléchiée en termes de praticité et de sécurité, et l'évitement des trop nombreuses discontinuités notamment pour traverser des rues seraient les bienvenus.

PARTIE 2

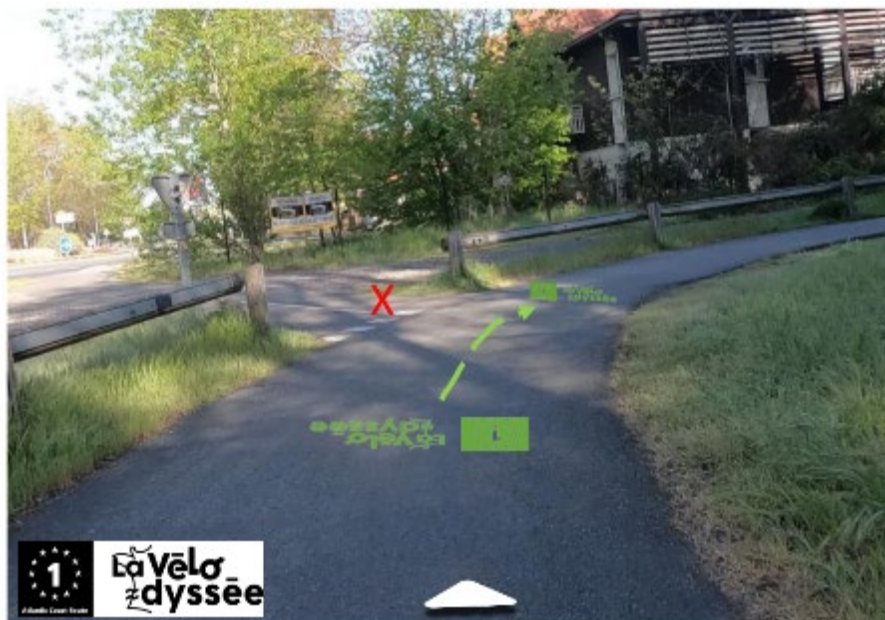
ANALYSE DETAILLEE DE LA SITUATION AU FIL DE LA PROGRESSION

Commune de Le Teich



Le Teich, rond-point de la D650 et de la rue de Nezer :

la Vélodyssée commence son parcours forestier (ou le termine si l'on se dirige vers Biganos). Malgré la signalétique en place (photo NN), de nombreux cyclistes non locaux sont perplexes de trouver une piste vers la forêt pour aller au centre du Teich... Ce changement de direction de la Vélodyssée quand on se dirige vers le Teich et Gujan pose un problème de repérage car il y a aussi l'accès à la piste de la rue de Nezer dans le virage comme le montre la photo ci-dessous.



Suggestion de VéloBassin : Repérer la Vélodyssée par un logo facilement identifiable peint au sol (voir partie 1 de ce rapport).



Le Teich, deux exemples d'interruption par un stop le long de la rue de Jeangard pour traverser la rue des Plaines, peu fréquentée, et une impasse résidentielle appelée rue des Tilleuls. Nous trouvons injustifié ces stops, un céder-le-passage est largement suffisant pour les cyclistes, en attendant la priorité donnée à la Vélodyssée.



Le Teich, rue de Jeangard.

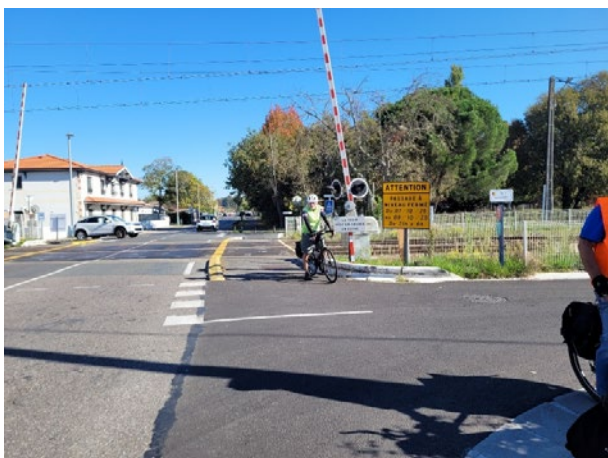
la Vélodyssée qui longe la rue de Jeangard arrive en vue du rond point avec l'avenue de la Côte d'Argent au centre ville. Le rétrécissement de la voie cyclable bidirectionnelle est notable, et il est quasiment impossible de croiser un autre cycliste ou même un piéton, car il s'agit ici d'un partage d'espace avec les piétons. On remarque de plus l'absence de trottoir de l'autre côté de la rue, ce qui suppose que les piétons doivent passer préférentiellement sur la piste de la Vélodyssée, entraînant des embouteillages, voire des conflits d'usage. VéloBassin suggère de reconfigurer totalement ce passage de la rue de Jeangard en zone de partage vélo-automobile. Ceci nécessitera également de modifier le plan de circulation cycliste au rond point avec l'avenue de la Côte d'Argent.





Le Teich, centre ville, la Vélodyssée dans la rue de Jeangard débouche au rond-point avec l'avenue de la côte d'Argent.

Dans le sens vers Gujan-Mestras (photo de gauche ci-dessus), venant de Biganos, il n'y a aucun problème de repérage. Le cycliste sait ce qu'il doit faire. A l'inverse, dans l'autre sens, vers Biganos (photo de droite ci-dessus), le cycliste non local aura tendance à prendre la voie de droite, la plus large, et bénéficiant des panneaux directionnels de la circulation automobile (la D650, avenue de la Côte d'Argent) et non la rue de Jeangard en face, très étroite et dont la piste cyclable est insoupçonnable pour le « primo-usager » du Teich. Cette piste, comme nous l'avons signalé, est aussi le trottoir à cet endroit, ce qui pose un problème de conflit d'usage avec les piétons, nombreux dans le centre ville. Il est donc nécessaire de refaire entièrement ce secteur, c'est une priorité, en indiquant clairement où se situe la Vélodyssée.



Le Teich, rue de la Boulange, passage à niveau et croisement de la rue de Mourey,

La rue de Mourey a été récemment aménagée en voie apaisée 30 km/h. VéloBassin considère que la piste à la sortie du passage à niveau devrait être prioritaire par rapport à la rue de Mourey, de façon à ce que les cyclistes sortent du passage sans avoir à s'arrêter, ce qui pour nous est une question de sécurité. Selon nous, il serait nécessaire de matérialiser au sol la piste cyclable, d'une part, et de déplacer le céder-le-passage de la rue de Mourey, d'autre part, de façon à ce que le marquage indique aux véhicules de la rue de Mourey de s'arrêter avant de traverser la piste. C'est possible ici en raison de la visibilité assez étendue pour les automobilistes. Par ailleurs, l'accès cycliste à la gare SNCF et à Insercycles est confuse dans ce secteur et devra être revu.



Le Teich, la Vélodyssée longe l'avenue de Boulange.

On note ici 2 traversées de rues : rue Bois de Marot (Clos Lagraulat) et Allée des Lauriers. Il y a obligation d'arrêt des cyclistes par des panneaux stop. VéloBassin recommande de substituer les stops par des céder-le-passage et de matérialiser le passage des pistes sur les chaussées automobiles. D'autres croisements sont présents dans ce secteur, notamment avec la rue des Pins, pour lesquels nous recommandons la mise en place des mêmes dispositifs.



Le Teich, rond-point de la rue de la Boulange avec l'avenue de Bordeaux.

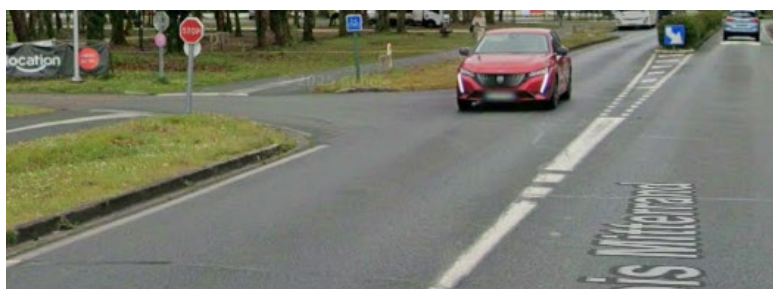
La forte densité automobile dans ce secteur qui dessert l'A660, le Centre commercial U Express, l'avenue de Bordeaux en direction de l'Ekla, du collège du Teich, de Gujan, de Biganos et du centre-ville justifie les dispositifs mis en place. On remarque ici que le cheminement vélo est différencié du passage piéton, ce qui n'oblige pas les cyclistes à traverser à pied en poussant leur machine. C'est un progrès notable de ces derniers mois. En tant qu'usager récurrent de ce secteur, nous constatons que les automobilistes locaux sont en général très prudents à ce carrefour.

La sécurité en question au niveau de la zone commerciale U express



Le Teich, sortie du parking du centre commercial (super U et diverses échoppes commerciales).

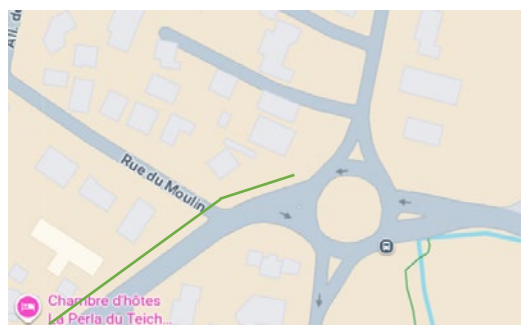
On note que le stop pour les véhicules sortants se situe avant la piste cyclable, ce qui laisse supposer que la Vélodyssée est prioritaire ici, or elle ne l'est pas (voir les panneaux de stop sur la Vélodyssée sur la photo de droite). Il y a donc ambiguïté. Notre recommandation : rendre la piste cyclable prioritaire, réaliser ou remettre le marquage au sol de la bande stop de sortie de parking, matérialiser au sol le tracé de la piste cyclable.



Le Teich, entrée du parking du centre commercial (U express et autres commerces) depuis l'Avenue François Mitterrand (ou Allée de Bordeaux) :

Pour les très nombreux cyclistes (voyageurs, cyclistes locaux, collégiens, usagers sportifs etc.), il y a peu de visibilité (véhicules entrant par l'arrière du champ de vision du cycliste) ou peu de possibilité de prévoir la trajectoire de véhicules (à l'expérience, l'usage des clignotants pour tourner à droite est de nature probabiliste plutôt que systématique). L'absence d'une zone de stockage (file tourne-à-gauche pour l'entrée dans le centre venant du rond-point Allée de Bordeaux/Rue de Boulange/D650E1), et d'espace entre la chaussée de l'allée de Bordeaux et la piste cyclable, fait que les automobilistes entrants auront plutôt tendance à vouloir libérer la chaussée le plus rapidement, ce qui de toute évidence accroît le risque d'accident. Notre recommandation : aménager l'entrée du centre commercial en rendant prioritaire la piste cyclable par rapport aux véhicules, matérialiser la piste au sol par un marquage adéquat.

Traversée de la rue du Moulin : questions de sécurité et de marquage



Le Teich, Traversée de la rue du Moulin. En bas à gauche, plan de situation google maps (la Vélodyssée est matérialisée en vert), en bas à droite, sur la photo la flèche bleue indique quelle voie pose problème et en jaune la possibilité d'augmenter l'angle de déviation pour les véhicules tournant à droite dans la rue du Moulin.

Pour les cyclistes, ce franchissement est problématique. Il est quasiment impossible de prévoir la trajectoire des automobiles sortant du rond-point, en pleine accélération, venant du centre du Teich et se dirigeant vers Gujan-Mestras qui ont deux possibilités : soit tourner à droite toute de suite après le rond-point pour emprunter la rue du Moulin et rejoindre les quartiers du Teich desservis par cette rue, ou Gujan-Mestras par la rue des Ancelyns puis le cours de la Marne, soit continuer sur l'allée du Caplande en direction de Gujan. Dans tous les cas, l'usage du clignotant pour signaler la sortie de rond-point est plutôt systématique et il est donc impossible de prévoir si le véhicule va aussi tourner dans la rue du Moulin ou aller tout droit.

La configuration de ce croisement n'arrange pas la situation car l'angle entre la rue du Caplande et la rue du Moulin est assez faible, et la chaussée est arrondie, ce qui ne contrarie pas l'accélération des véhicules en sortie de rond-point. Cet angle faible allonge aussi la longueur de la traversée pour le cycliste et donc le temps de séjour sur la chaussée avec départ arrêté en raison du stop, ce qui conduit fréquemment à des situations critiques pour les cyclistes qui se sont engagés. Enfin, de surcroît, nous noterons que la fréquentation des véhicules est importante ici, car c'est l'un des axes structurants non autoroutiers entre le Teich et Gujan-Mestras.

Il est donc urgent de trouver une solution efficace pour ralentir la circulation automobile et sécuriser cette traversée, en augmentant l'angle d'entrée dans la rue du Moulin, ce qui obligerait les automobilistes à ralentir significativement. La matérialisation du cheminement cycliste sur la chaussée est un élément complémentaire de signalétique au sol qui aurait aussi un rôle préventif.

Sur le plan de la signalétique et du réparage de la Vélodyssée, nous recommandons de différencier la piste cyclable de la rue du Moulin (visible sur la photo ci-dessus en haut à gauche) de la Vélodyssée qui continue tout droit. L'usage du logo Vélodyssée peint au sol est donc une possibilité à faible coût à mettre en œuvre.



Le Teich, Chemin de Chiquoy.

Un stop sur la Vélodyssée pour la traversée d'une impasse ! A ce niveau il est nécessaire de rendre la piste cyclable prioritaire.



Le Teich, rond-point de l'Allée de Camps avec l'allée de Bordeaux.

L'aménagement oblige les cyclistes à emprunter le passage piéton. L'intensité du trafic automobile et un certain manque de visibilité peuvent justifier l'usage du stop plutôt que d'un céder-le-passage, cependant il serait nécessaire de différencier le cheminement cycliste de celui des piétons, comme cela a été fait au rond-point de U express.



Le Teich, franchissement de la rue du Hourney.

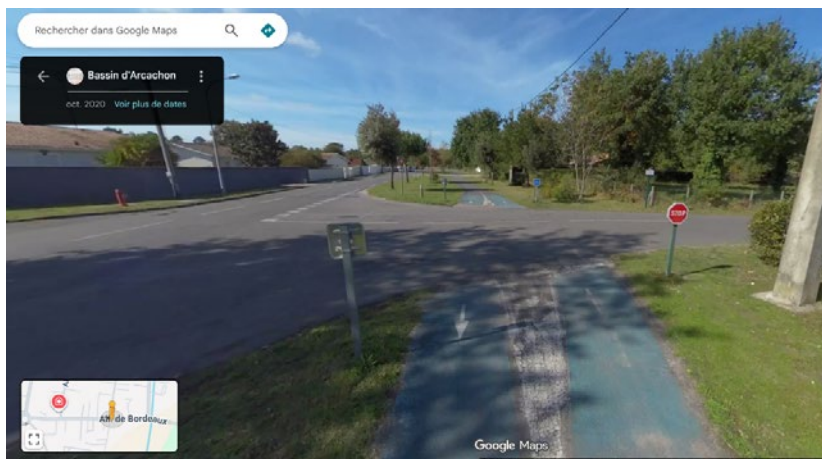
La rue dessert un quartier résidentiel. VéloBassin préconise le remplacement des panneaux stop par des céder-le-passage en attendant la priorité donnée à la Vélodyssée

Commune de Gujan-Mestras



Gujan Mestras, traversée de l'Allée du Haurat.

Cette allée est un axe structurant nord-sud de Gujan très emprunté entre l'Allée de Bordeaux et l'Avenue de la côte d'Argent, et les ports ostréicoles. La traversée ne bénéficie d'aucun aménagement automobile sécurisant pour les cyclistes. Le stop sur la Vélodyssée indique l'obligation d'arrêt du cycliste. Mais l'abus de stops sur la Vélodyssée, que ce soit à Gujan-Mestras quand on vient du rond-point de Césarée, ou quand on arrive à Gujan depuis le Teich, pour toute impasse ou toute rue à faible circulation, décrédibilise l'obligation d'arrêt, pourtant absolument nécessaire avec la traversée de l'allée du Haurat. Pour les cyclistes, comme nous l'avons déjà signalé plus haut dans ce rapport, le danger vient de l'impossibilité de prévoir avec certitude la trajectoire des véhicules sur l'allée de Bordeaux en raison de l'utilisation aléatoire des clignotants par les automobilistes, de la vitesse des véhicules entrant dans l'allée du Haurat, et de la largeur de l'allée à traverser en démarrant départ arrêté : le temps de traversée des cyclistes conjugué à la densité de circulation et à la vitesse de véhicules implique une probabilité de rencontre cycliste/automobiliste importante. Nous proposons une solution : matérialiser sur la chaussée la traversée de la piste cyclable, réduire la vitesse des véhicules motorisés entrant dans l'allée du Haurat par des dispositifs adéquats (tourne-à-gauche, haricots centraux, ralentisseurs ...), à défaut de rendre la piste prioritaire, selon le principe de même priorité que la voie automobile qu'elle jouxte, qui est préconisé par des organismes mandatés comme le CEREMA.



Gujan Mestras, traversée de l'Allée des Corsaires (source google maps).

La traversée de l'Allée des Corsaires présente la même problématique d'imprévisibilité de trajectoires automobiles que l'Allée du Haurat, mais l'Allée des Corsaires étant moins large et moins fréquentée, les risques pour le cycliste sont moins importants. Nous recommandons ici un céder-le-passage, à la place du stop, et un marquage au sol repérant le cheminement cycliste.



Gujan Mestras, traversées de l'impasse de Capayan et de l'Allée de Campès :

deux exemples sur le tronçon entre l'Allée du Haurat et le rond-point de Chante-Cigale de stops abusifs, à remplacer par des céder-le-passage et repérage au sol du cheminement cycliste.



Gujan Mestras, rond-point de Chante-Cigale.

L'aménagement cycliste est distinct des passages piétons, ce qui est une bonne chose. Le projet de priorité cycliste de la municipalité actuelle (octobre 2025) doit être encouragé et maintenu.



Gujan-Mestras, traversée de l'Allée de Bordeaux pour un changement du côté de la Vélodyssée (les 2 photos du haut) et traversée de l'allée Brémontier quand on vient du Teich (ou inversement dans l'autre sens) (street-view google maps en bas).

La complexité du franchissement vient de l'association de la traversée de l'allée de Brémontier et la traversée de l'Allée de Bordeaux. Malgré le ralentisseur de l'Allée de Bordeaux, c'est la densité de la circulation sur cet

axe qui pose évidemment un problème aux cyclistes, car ceux-ci ne sont pas prioritaires pour la traversée, à l'inverse des piétons. Souvent, nous observons que pour interrompre le flux, les cyclistes mettent pied à terre et traversent à pied par le passage piéton. Dans cette situation, les véhicules s'arrêtent...

Une solution serait de rendre la piste cyclable prioritaire pour la traversée de l'allée de Brémontier et l'allée de Bordeaux, au même titre que la traversée des piétons. Si cette solution pour des raisons de principe ou d'importance du trafic vélo et automobile ne convenait pas, alors, l'installation d'un feu à commande piéton/vélo, comme dans l'avenue de Césarée à Gujan serait bienvenue. Quel que soit le choix, la matérialisation du cheminement cycliste sur la chaussée demeure nécessaire et réalisable rapidement. Une réflexion commune entre les usagers et les services techniques s'impose ici pour l'aménagement de ce carrefour avec le changement de côté de la Vélodyssée.



Gujan-Mestras, traversées des allées de Courtiou et des Ecureuils venant de quartiers résidentiels :

Deux autres exemples de stops abusifs, sur le tronçon entre la traversée de l'Allée de Bordeaux et le rond-point de l'intersection Allée de Bordeaux/ Avenue de Césarée. A défaut de rendre la Vélodyssée prioritaire, ces stops sont à remplacer par des céder-le-passage, sans oublier le repérage au sol du cheminement cycliste à différencier impérativement du passage piéton. Par ailleurs la différence de niveau entre la piste et le caniveau est très importante. Il est nécessaire ici d'aplanir ces discontinuités.



Gujan-Mestras, traversée de l'Allée Marc Combecave / Allée Mozart :

Peu de visibilité sur cette traversée en secteur forestier, et malgré les ralentisseurs sur les chaussées automobiles et l'annonce par un marquage au sol de la traversée de la piste, la vitesse des véhicules motorisés reste assez élevée. Proposition : rendre ici la piste cyclable prioritaire et matérialiser par un marquage au sol sur les chaussées automobiles le cheminement cycliste.



Gujan-Mestras, bifurcation de la Vélodyssée au niveau des terrains de tennis et de l'extrémité sud de la rue Dejean-Castaing.

Nous avons noté un défaut de repérage de la Vélodyssée, les cyclistes non résidents locaux circulant en direction de Le Teich et Biganos, ne sont pas invités à prendre le virage serré à droite et ont tendance à poursuivre leur chemin dans la rue Dejean-Castaing. Une solution simple déjà évoquée, peindre le logo de la Vélodyssée au sol pour son repérage in situ, en entrée et sortie du virage.



Gujan-Mestras, bifurcation de la Vélodyssée au niveau des terrains de tennis avenue des Lacs.

Ici, l'indication de la direction de Biganos est claire, c'est un bon exemple de ce qui existe. On notera à l'attention des Gujanais que sur le panneau supérieur la Hume (quartier de la commune de Gujan Mestras) se distingue de Gujan-Mestras !



Gujan-Mestras, traversée de l'Avenue Sainte Marie.

A défaut de rendre la Vélodyssée prioritaire, ces stops sont à remplacer par des céder-le-passage, sans oublier le repérage au sol du cheminement cycliste, et l'annonce préventive à l'attention des automobilistes du croisement avec la Vélodyssée.

Commune de La Teste de Buch



La Teste de Buch, Avenue Frédéric de Candale (photo google maps street view).

La piste passe par le trottoir nord de l'avenue. Des dépressions correspondant aux entrées de propriété privée jalonnent régulièrement le parcours à cet endroit. Le problème vient du décalage pluri-centimétrique constaté aujourd'hui entre ces dépressions en béton et le reste de la piste, qui engendre des à-coups et des petites marches à franchir. Ces défauts, qui seraient inacceptables pour des automobiles sur une chaussée, sont encore moins acceptables pour des cyclistes. Il serait nécessaire de retoucher la planéité régulièrement pour effacer les discontinuités de la piste.



La Teste de Buch, rond-point de l'Avenue Frédéric de Candale, rue des Lavandes, Chemin de la Procession, avenue de Bisserié.

Le schéma de voirie est complexe à ce rond-point, d'autant que la Vélodyssée effectue un retournement quasi complet. Un repérage au sol avec le logo de la Vélodyssée permettrait de ne pas hésiter sur la voie à suivre pour le cycliste non résident. Nous suggérons ici aux décideurs de réfléchir à la possibilité d'un rond-point à la hollandaise (priorité vélo) du fait de l'espace disponible qui paraît suffisant. La situation est analogue à celle du rond-point de Chante-Cigale à Gujan-Mestras où l'aménagement en priorité vélo est un projet bien avancé en octobre 2025.



La Teste de Buch, rond-point du parking de la dune du Pilat :

Les directions sont bien indiquées pour le cycliste.



La Teste de Buch, croisement avec la piste forestière 214.

Actuellement la piste 214 est interdite à la circulation depuis les feux de forêt de l'été 2022. Le très mauvais état de la piste n'incite pas le cycliste à l'emprunter, néanmoins, un parcours vélo en direction de Cazaux pourrait être envisagé dans le futur.



La Teste de Buch, entrée du parking du Petit Nice.

Point final de notre test d'itinéraire sur la Vélodyssée.

Crédits photos : VéloBassin, sauf mentions spécifiques en légende.

Rédaction : Pierre Guibert et David Hamon

Droit à l'image : immatriculations de véhicules floutées ou cachées, tous les participants à la sortie ont donné leur accord.