



**AMÉLIORATION EN FAVEUR
DES TRANSPORTS EN COMMUN
ET DES MODES ACTIFS PAR LA RÉALISATION
DE TRAVAUX DE RÉAMÉNAGEMENT DE VOIRIE
À SAINT-MÉDARD-EN-JALLES**

PHASE CONCERTATION

Notice

Septembre 2025

SOMMAIRE

I. PRÉAMBULE

- 1.1 Contexte de l'opération et enjeux
- 1.2 Objectifs du projet
- 1.3 Périmètre de l'opération
- 1.4 Cadre réglementaire
- 1.5 Modalités de concertation

2. ANALYSE DES CONTRAINTES DU SITE

- 2.1 Contexte urbain et déplacements
 - 2.1.1 Les transports en commun
 - 2.1.2 Continuités cyclables
 - 2.1.3 Cheminements piétons
- 2.2 Trafic et utilisateurs
 - 2.2.1 Volumes de trafics sur les différents axes

3. ÉTAT DES LIEUX DE L'EXISTANT

- 3.1 Les spécificités des séquences à aménager
- 3.2 Arbres existants
- 3.3 Stationnement
- 3.4 Les séquences en interface

4. DESCRIPTION DU PROJET

- 4.1 Les grands principes d'aménagement du projet
- 4.2 Présentation d'aménagement du secteur Nord
 - 4.2.1 Avenue du Général de Gaulle entre le terminus ZA Picot et l'intersection Chemin du Roy
 - 4.2.2 Avenue du Général de Gaulle entre Chemin du Roy et rue Paul Claudel/Marcel Proust
 - 4.2.3 Avenue du Général de Gaulle entre rue Paul Claudel/Marcel Proust et Av. Montesquieu
- 4.3 Présentation d'aménagement du secteur sud
 - 4.3.1 Route de Feydit entre Magudas et Parc de Feydit
 - 4.3.2 Route de Feydit entre Parc de Feydit et Avenue Paul Bernard
 - 4.3.3 Avenue Paul Bernard
 - 4.3.4 Rue Charles Capsec
 - 4.3.5 Rue William Chaumet et rue Hélène Castaing nord
- 4.4 Matérialités des aménagements
- 4.5 Impacts sur la circulation

5. PLANNING PRÉVISIONNEL

6. ESTIMATION DES TRAVAUX

7. ANNEXES

- 7.1 Aménagements paysagers du secteur nord
- 7.2 Aménagements paysagers du secteur sud



I. PRÉAMBULE

- I.1 Contexte de l'opération et enjeux
- I.2 Objectifs du projet
- I.3 Périmètre de l'opération
- I.4 Cadre réglementaire
- I.5 Modalités de concertation

Pourquoi engager la réalisation de travaux de réaménagement de voirie à Saint-Médard-en-Jalles ?

Afin de décongestionner le territoire métropolitain, le Schéma des mobilités adopté par Conseil Métropolitain en septembre 2021 envisage de développer des alternatives attractives aux déplacements en voiture.

Cela passe notamment par l'amélioration de la performance du réseau actuel de transports en commun et une volonté de favoriser le développement des modes actifs.

Le 3ème Plan vélo métropolitain 2021-2026 a été adopté en novembre 2021 dans le cadre du Schéma des mobilités. Il entend poursuivre le développement de la pratique du vélo, qui s'est fortement développée ces dernières années et répond, tout comme la marche (1er Plan Marche 2021-2026), à des enjeux de réduction de la congestion et de santé publique.

A ce titre, il est proposé la création de stations apaisées et de couloirs bus pour améliorer la vitesse commerciale de la LIANES 39 (Lignes A Niveau Elevé de Service), ainsi que la création d'aménagements pour les modes actifs le long de l'itinéraire.

Le projet concerne spécifiquement le tronçon de la route de Feydit, de l'avenue Paul Bernard, de la rue Capsec, de la rue Chaumet, et de l'avenue du Général de Gaulle.

I.2 Objectifs du projet

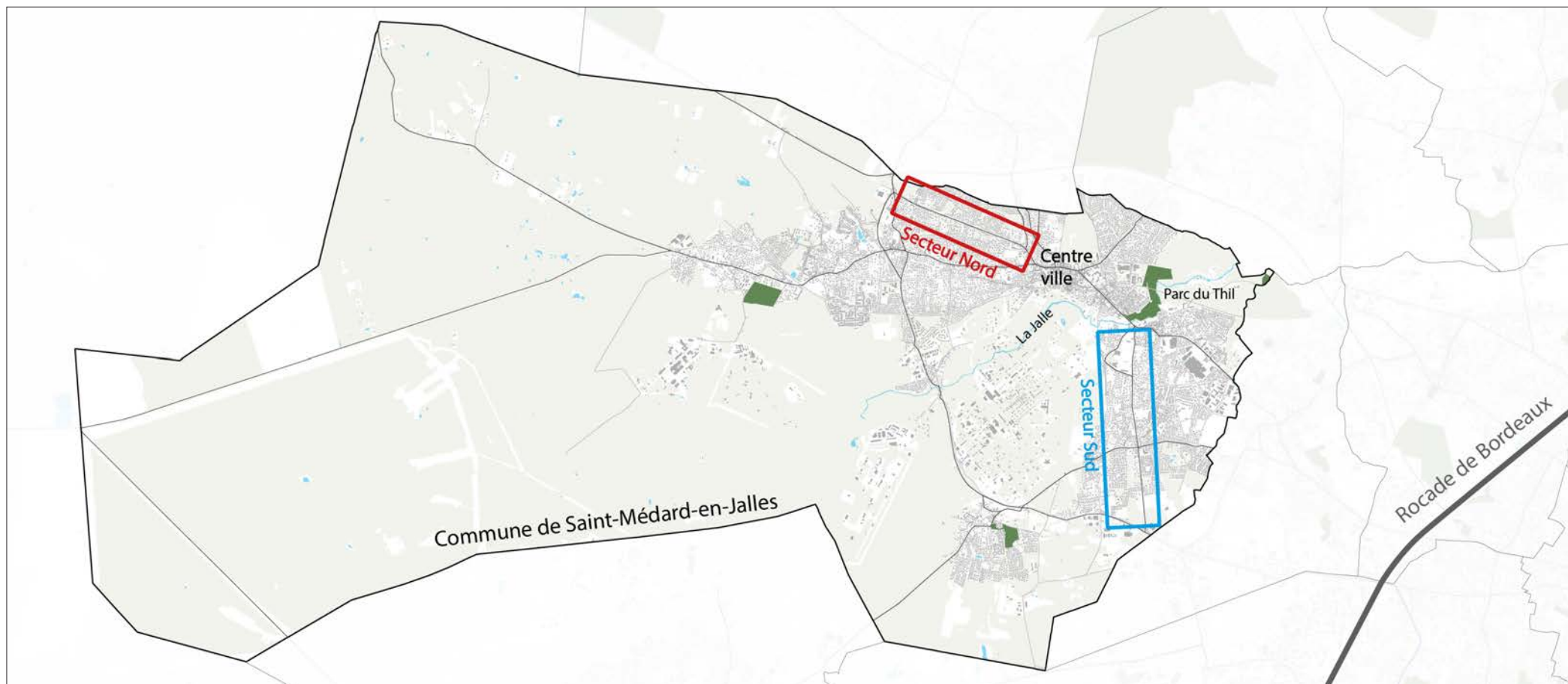
Afin de répondre aux enjeux identifiés sur ce territoire métropolitain, les objectifs suivants sont retenus pour le projet :

- Améliorer la vitesse commerciale des bus entre la route de Feydit et la place Michel Gadret avec la modification du schéma de circulation et l'insertion de couloirs bus/vélos,

- Favoriser la circulation des cyclistes avec la création d'une voie verte afin d'assurer une continuité entre le Parc de Feydit et la place Michel Gadret, ainsi que sur le cours du Général de Gaulle,

- Améliorer l'accessibilité et la qualité des cheminements piétons, en particulier avec l'aménagement des stations de bus,

- Améliorer la qualité de l'espace public et le confort des usagers en renforçant la végétalisation des voies.



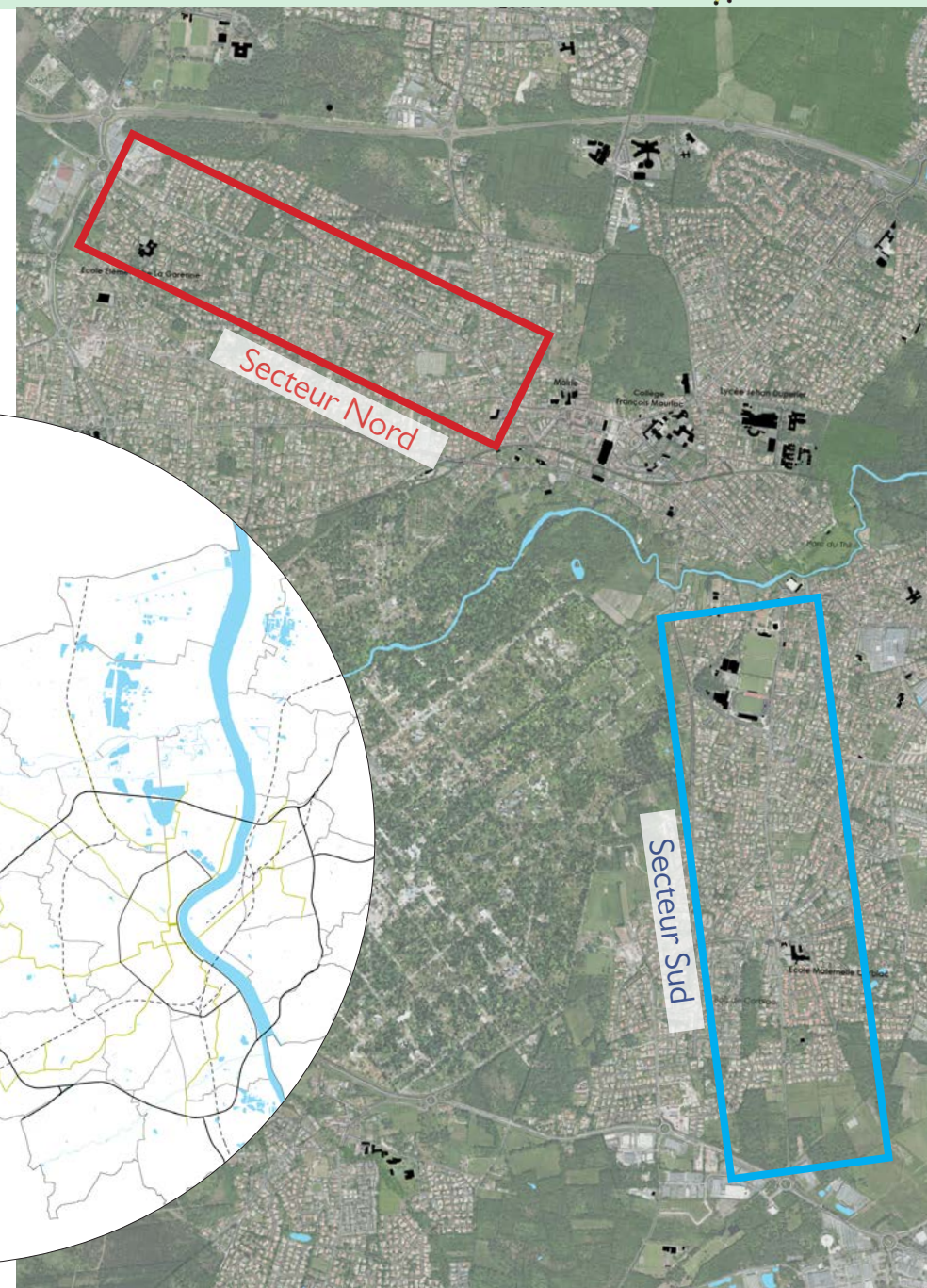
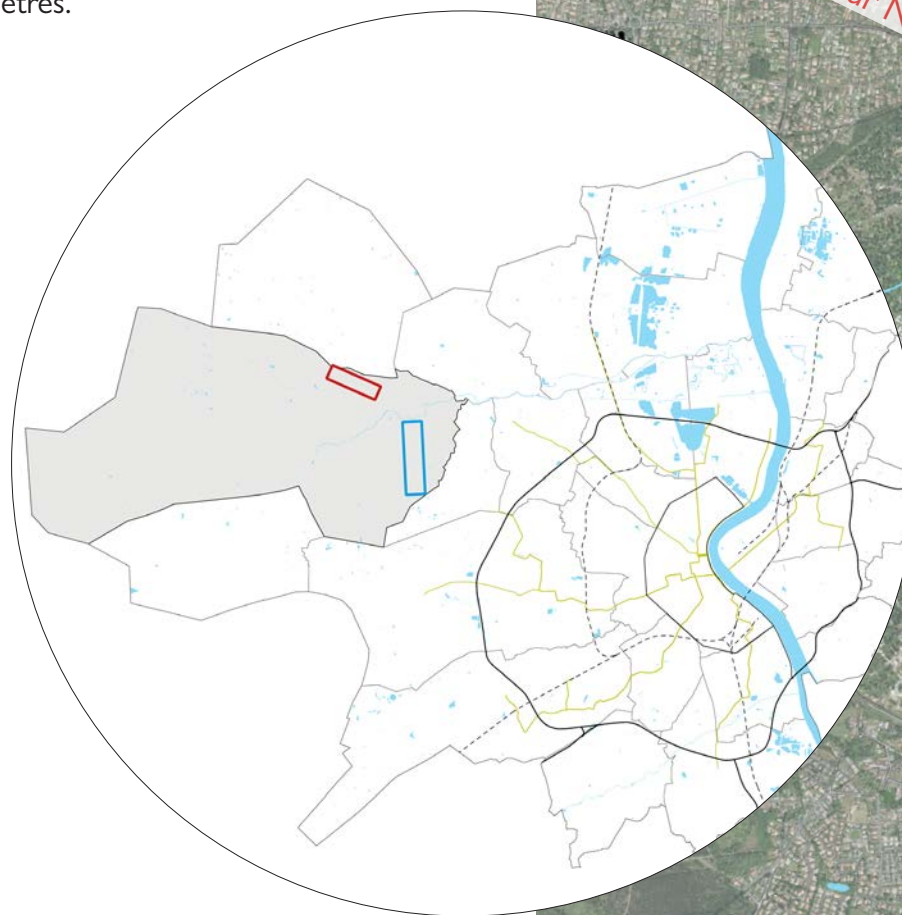
I.3 Périmètre de l'opération

Aménagement du secteur nord :

Le secteur nord comprend l'avenue du Général de Gaulle entre l'avenue Montesquieu et l'avenue Léon Blum, sur une longueur d'environ 1360 mètres.

Aménagement du secteur sud :

Le secteur sud s'étire sur l'ensemble de la route du Feydit, jusqu'à la rue Charles Capsec, et de l'avenue Paul Bernard, jusqu'aux rues William Chaumet et Alcide Castaing, sur une longueur d'environ 2465 mètres.



Pourquoi une concertation ?

Conformément à l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme, cette concertation permet d'associer le public à l'élaboration du projet d'amélioration en faveur des transports en commun et des modes actifs par le réaménagement des voiries suivantes :

- route de Feydit
- avenue Paul Bernard
- rue Charles Capsec
- rue William Chaumet
- rue Alcide Castaing (nord)
- avenue du Général de Gaulle

Ce projet présentant un montant estimatif supérieur au seuil de 1,9 million d'euros établi par l'article R103-1 du Code de l'urbanisme, il convient conformément aux dispositions des articles L103-2 et suivants le Code de l'urbanisme, de procéder à l'organisation d'une concertation sur le projet.

La concertation vise à :

- Informer sur le projet, ses objectifs, ses grandes lignes, enjeux et invariants,
- Garantir la transparence en fournissant une information claire et accessible tout au long du processus,
- Recueillir les avis et contributions des habitants, usagers et acteurs locaux,
- Nourrir les études en cours pour mieux adapter le projet aux réalités du terrain et faciliter la prise d'une décision publique.

I.5 Modalités de concertation

Les modalités de cette concertation sont les suivantes :

Un dossier de présentation du projet et un registre de concertation seront respectivement déposés :

- à la mairie de Saint-Médard-en-Jalles,
- à la direction Grands Projets Mobilités de la direction générale mobilités de Bordeaux Métropole, où ils pourront être consultés par le public, aux jours et heures d'ouverture de leurs bureaux, en vue de recevoir les observations ou suggestions éventuelles de la population.

La concertation sera également ouverte sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole (<https://participation.bordeaux-metropole.fr/>), lequel comportera les mêmes éléments que les registres papier et mettra à disposition du public un registre électronique.

Il est prévu d'organiser, en liaison avec la commune, au moins une réunion publique pendant cette concertation. Y seront présentés les objectifs, enjeux et éléments du projet.

Le dossier de présentation comportera notamment :

- Une notice explicative rappelant synthétiquement les enjeux liés au projet, les objectifs poursuivis, les caractéristiques principales,
- Un plan de situation,
- Un registre de concertation.

Un ou plusieurs documents complémentaires pourront également être portés à la connaissance du public par une insertion d'éléments dans les dossiers papiers et numériques pendant cette période, pour alimenter et enrichir la concertation, notamment si des études complémentaires venaient à être menées.

Le public sera tenu informé du versement de ces compléments via une information sur le site internet de la participation et un avis d'affichage en mairie.

La publicité de cette concertation, prenant la forme d'un avis de concertation publique, sera réalisée par insertion dans un journal local à large diffusion et par voie d'affichage sur la commune de Saint Médard en Jalles, à la direction Grands Projets Mobilités de la direction générale mobilités de Bordeaux Métropole et sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole, tant pour son lancement que pour son achèvement.

Le bilan de cette concertation fera l'objet d'une délibération du Conseil de Bordeaux Métropole.

2. ANALYSE DES CONTRAINTES DU SITE

2.1 Contexte urbain et déplacements

- 2.1.1 Les transports en commun
- 2.1.2 Continuités cyclables
- 2.1.3 Cheminements piétons

2.2 Trafic et utilisateurs

- 2.2.1 Volume de trafics sur les différents axes

2.1 Contexte urbain et déplacements

Le projet s'inscrit dans un territoire à fort enjeu de mobilité, dans une ville qui se distingue par un tissu urbain mixte, combinant habitat pavillonnaire, zones d'activités économiques, équipements publics et espaces naturels.

À proximité immédiate, la commune est reliée :

- au Haillan (à environ 3 km à l'est),
- à Mérignac (à 5 km),
- à Eysines (au sud-est),

et se situe à environ 12 km du centre de Bordeaux.

Elle bénéficie d'un positionnement stratégique. En effet, plusieurs clusters structurent l'économie de l'ouest de l'agglomération bordelaise à deux pas de Saint-Médard-en-Jalles, tels que l'OIM Bordeaux Aéroparc (zone d'activités de haute technologie autour de l'aéronautique, le spatial et la défense), le pôle Technowest & pôle Aéro-Espace-Défense, la zone d'activité Galaxie 4 et le CEREMA Sud-Ouest, Centre d'ingénierie et de recherche publique. Ces secteurs concentrent une croissance d'emplois importante, renforçant les besoins en desserte structurée et en alternatives à la voiture individuelle.

Le projet se développe de part et d'autre du centre-ville, sur les secteurs nord et sud. L'aménagement du centre-ville proprement dit ne fait pas partie du périmètre de l'opération.

- Le secteur nord traverse un environnement mixte, associant secteurs résidentiels et zones d'activités.

- Le secteur sud traverse un secteur résidentiel et d'équipements sportifs (présence du stade municipal), des quartiers d'habitations, et des équipements de proximité. Il dispose d'un aménagement cyclable partiel.

2.1 Contexte urbain et déplacements

2.1.1 Les transports en commun :

Les lignes régulières :

La LIANES 39, concernée par le projet, et la locale 71 empruntent une partie de l'itinéraire. Elle relie la ZA Picot à Villenave Pyrénées et a une fréquence de 20 minutes en heure de pointe.



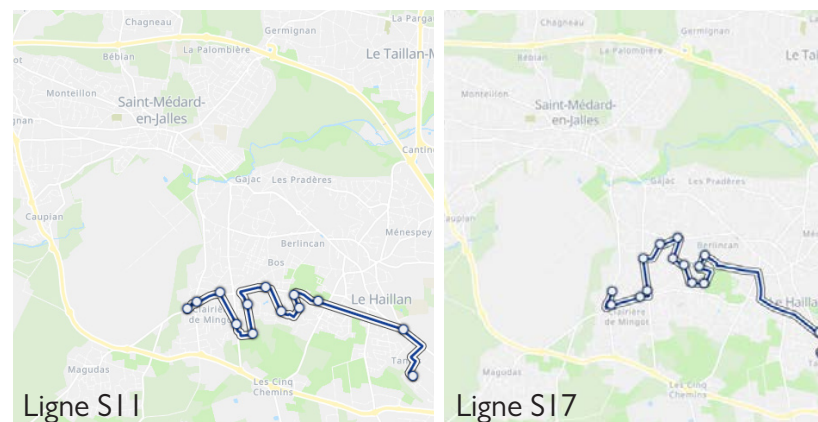
Les transports régionaux :

- Les lignes 421 I et 421 empruntent l'itinéraire sur la partie Nord. Ces lignes relient la gare de Bordeaux à Lacanau / Carcans en faisant un arrêt à ZA Picot et à la gare routière. La ligne 421 I a une fréquence de 120 minutes. La ligne 421 a une fréquence de 30 minutes.



Les transports scolaires :

- Les lignes S11 et S17 empruntent une partie de l'itinéraire sur la partie Sud. Ces lignes desservent le collège du Haillan.



2.1 Contexte urbain et déplacements

2.1.2 Continuités cyclables

Secteur Nord :

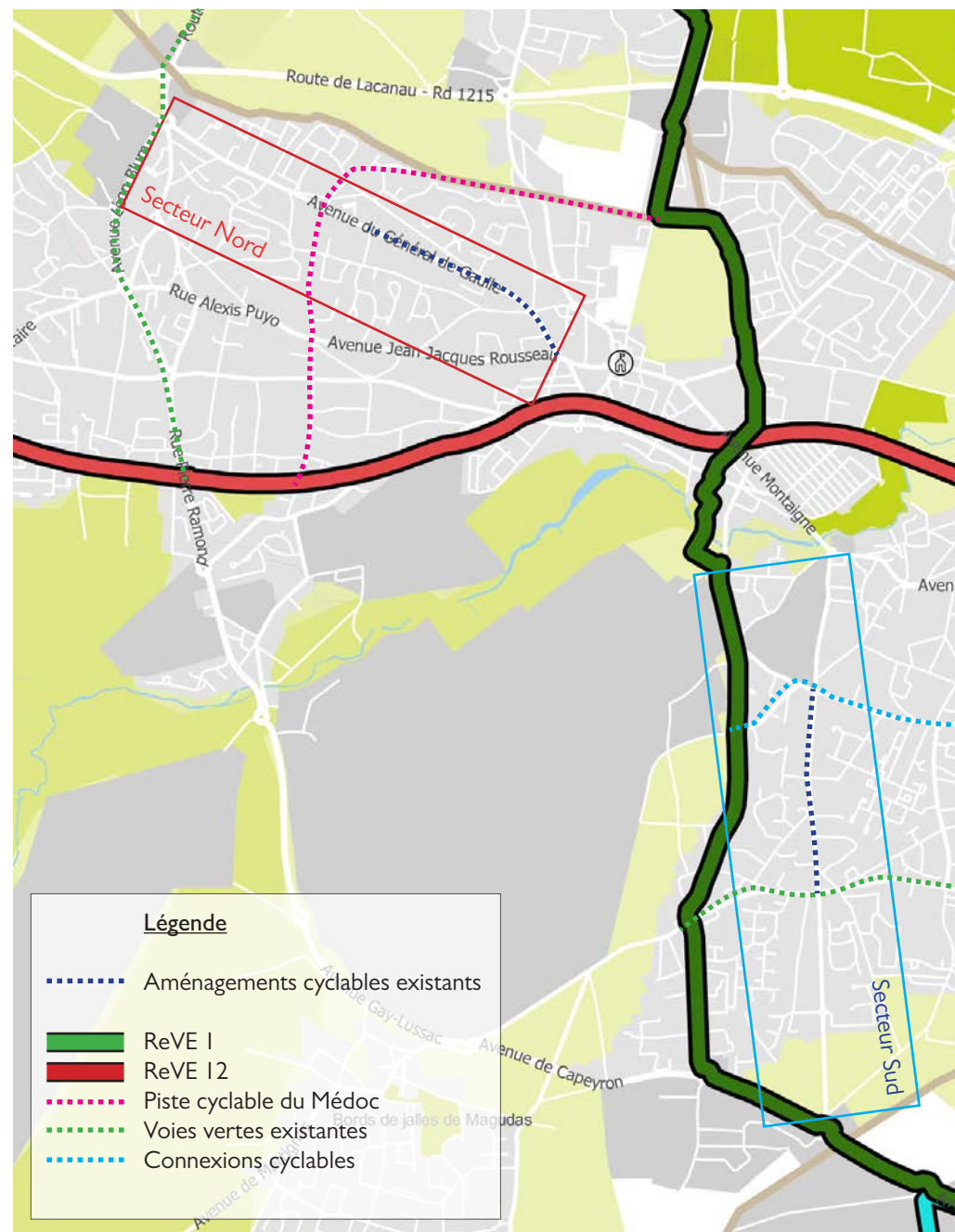
Des bandes cyclables sont présentes déjà depuis le centre-ville jusqu'à environ la moitié du parcours vers le nord. Ces bandes sont d'une largeur de 80cm à 1 mètre. Des discontinuités sont présentes dans les aménagements cyclables entre l'avenue Léon Blum et la rue Chateaubriand, nuisant à la sécurité et à la fluidité des déplacements à vélo.

Secteur Sud :

Sur le secteur sud, la situation est plus hétérogène, avec des absences de continuités cyclables sur plusieurs parties du tracé.

Quelques bandes cyclables ponctuelles sont toutefois présentes dans la zone centrale.

Au niveau de l'avenue Bernard, de la rue Chaumet-Castaint et de la rue Capsec, les aménagements cyclables sont absents. De plus, les bandes cyclables existantes présentent par endroits une largeur réduite, insuffisante pour garantir de bonnes conditions de circulation pour les cyclistes.



2.1 Contexte urbain et déplacements

2.1.3 Cheminements piétons :

Secteur Nord :

Les cheminements piétons sont présents du centre-ville jusqu'à la zone artisanale Picot.

La voie comporte des trottoirs des deux côtés, mais leur largeur et leur continuité varient en fonction des portions de linéaires. De plus ils sont parfois obstrués par des stationnements non réglementaires.

Les revêtements sont hétérogènes, parfois en béton, en enrobé ou en grave calcaire.

Secteur Sud :

Sur le secteur sud, le tronçon se décompose en deux entités : autour du stade avec les rues Paul Bernard, William Chaumet, la rue Alcide Castaing et Charles Caspec et le tronçon de la rue de Feydit.

Autour du stade:

- Avenue Paul Bernard

Les trottoirs sont principalement en calcaire, mais souvent occupés par la végétation, ce qui limite leur accessibilité.

En face du stade, les cheminements plus récents sont en béton balayé, ils offrent une bonne qualité de circulation piétonne.

- Rue William Chaumet et rue Alcide Castaing :

Les trottoirs sont informels et leur continuité est perturbée par le stationnement de véhicules, notamment près des accès au stade.

Le revêtement est en calcaire, mais là encore, peu entretenu et envahi par les herbes.

- Rue Charles Caspec :

Les cheminements piétons sont également en calcaire, avec des largeurs variables.

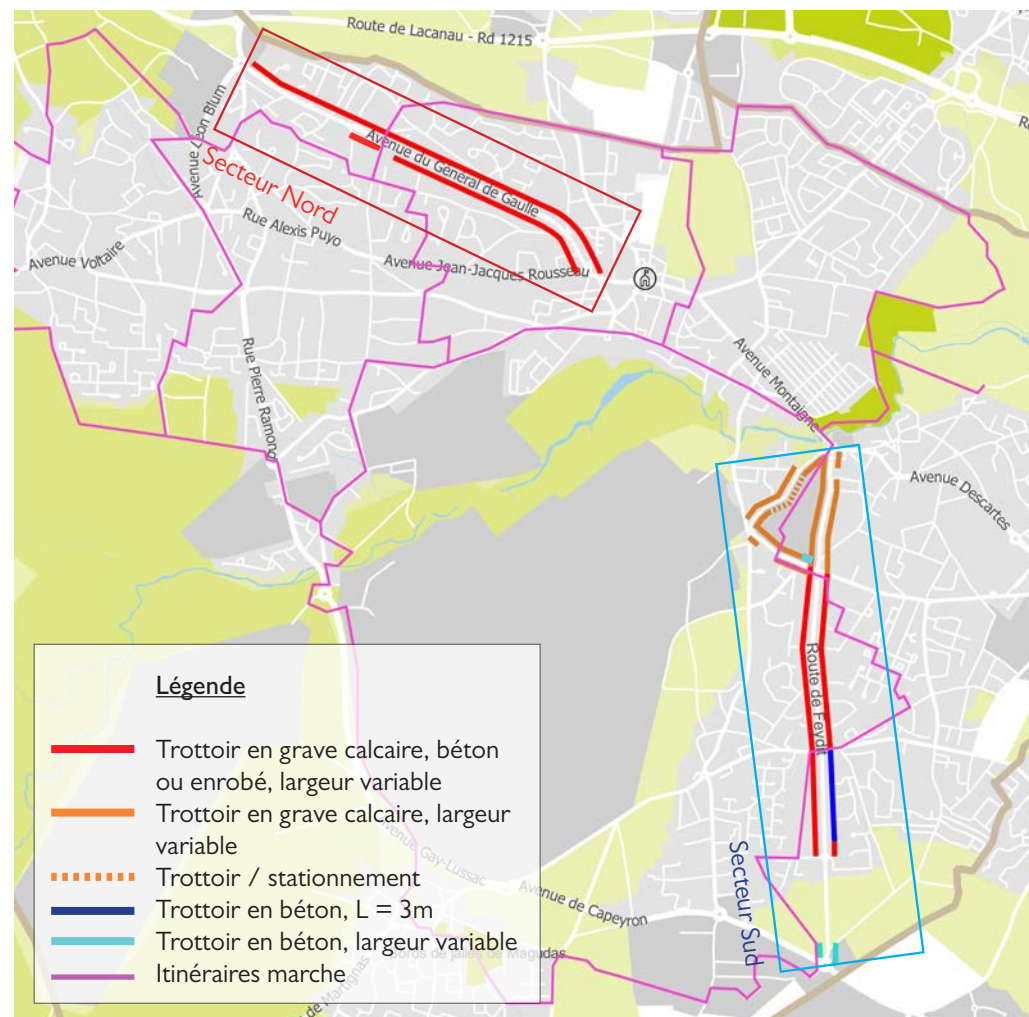
Rue de Feydit :

Sur la portion sud de la route de Feydit, les cheminements sont contrastés.

Au nord, à proximité du stade, les trottoirs sont hétérogènes : ils sont en calcaire, souvent interrompus par des entrées charretières traitées ponctuellement en enrobé.

En revanche, depuis le giratoire de l'avenue du Haillan jusqu'à l'entrée du parc de Feydit, un trottoir récent a été aménagé sur le côté ouest : en béton, large d'environ 3 mètres, il offre une circulation piétonne fluide, continue, sécurisée et sans obstacle.

Ce tronçon constitue un axe confortable et accessible, notamment pour se rendre aux espaces de loisirs et au parc.



2.2 Trafic et utilisateurs

2.2.1 Volumes de trafic sur les différents axes

Le matin, à l'heure de pointe, l'avenue de Magudas est fortement sollicitée dans le sens Ouest–Est, avec des volumes de trafic élevés pouvant entraîner une saturation complète de l'axe. Une remontée de file est également observée sur la route de Feydit, en approche du carrefour avec l'avenue de Magudas.

Des ralentissements sont également observés à l'intersection avec l'avenue Montaigne, toujours en direction Est.

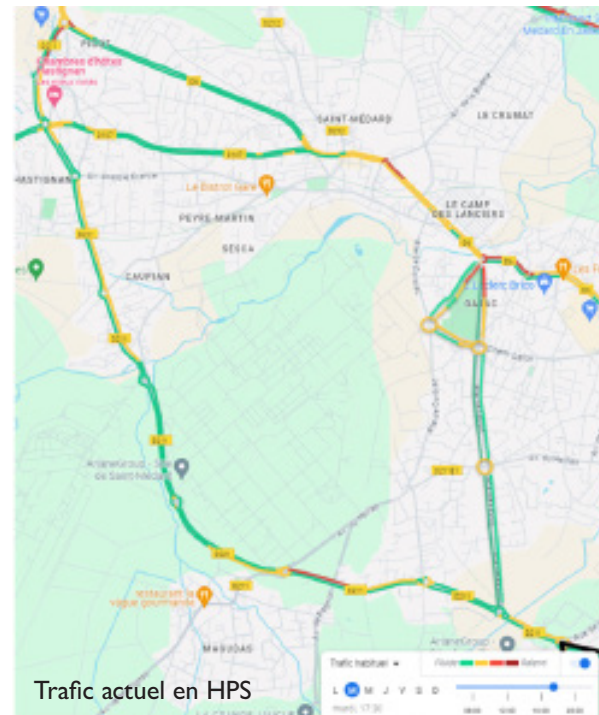
Sur le reste de l'itinéraire, la circulation reste globalement fluide, à l'exception de quelques ralentissements ponctuels, notamment à l'approche du centre-ville et au carrefour Magudas/Feydit (branche Feydit).

Le soir, le trafic est généralement plus fluide dans le sud de Saint-Médard-en-Jalles. Les principales difficultés sont localisées à l'approche du carrefour Montaigne/Capsec/Chaumet, où l'ensemble des branches connaît un ralentissement significatif.

Le reste du secteur d'étude demeure relativement dégagé, bien que quelques ralentissements persistent dans le centre-ville.

D'après les comptages réalisés en 2024 et 2025, le trafic s'élève à environ :

- 350 véhicules à l'heure de pointe sur l'avenue du Général de Gaulle au nord,
- 860 véhicules à l'heure de pointe sur la route de Feydit au sud,
- 900 véhicules sur l'avenue Bernard,
- 650 véhicules sur la rue Capsec,
- 200 véhicules sur la rue Chaumet.



3. ETAT DES LIEUX DE L'EXISTANT

- 3.1 Les spécificités des séquences à aménager
- 3.2 Arbres existants
- 3.3 Stationnement
- 3.4 Les séquences en interface

3.1 Les spécificités des séquences à aménager

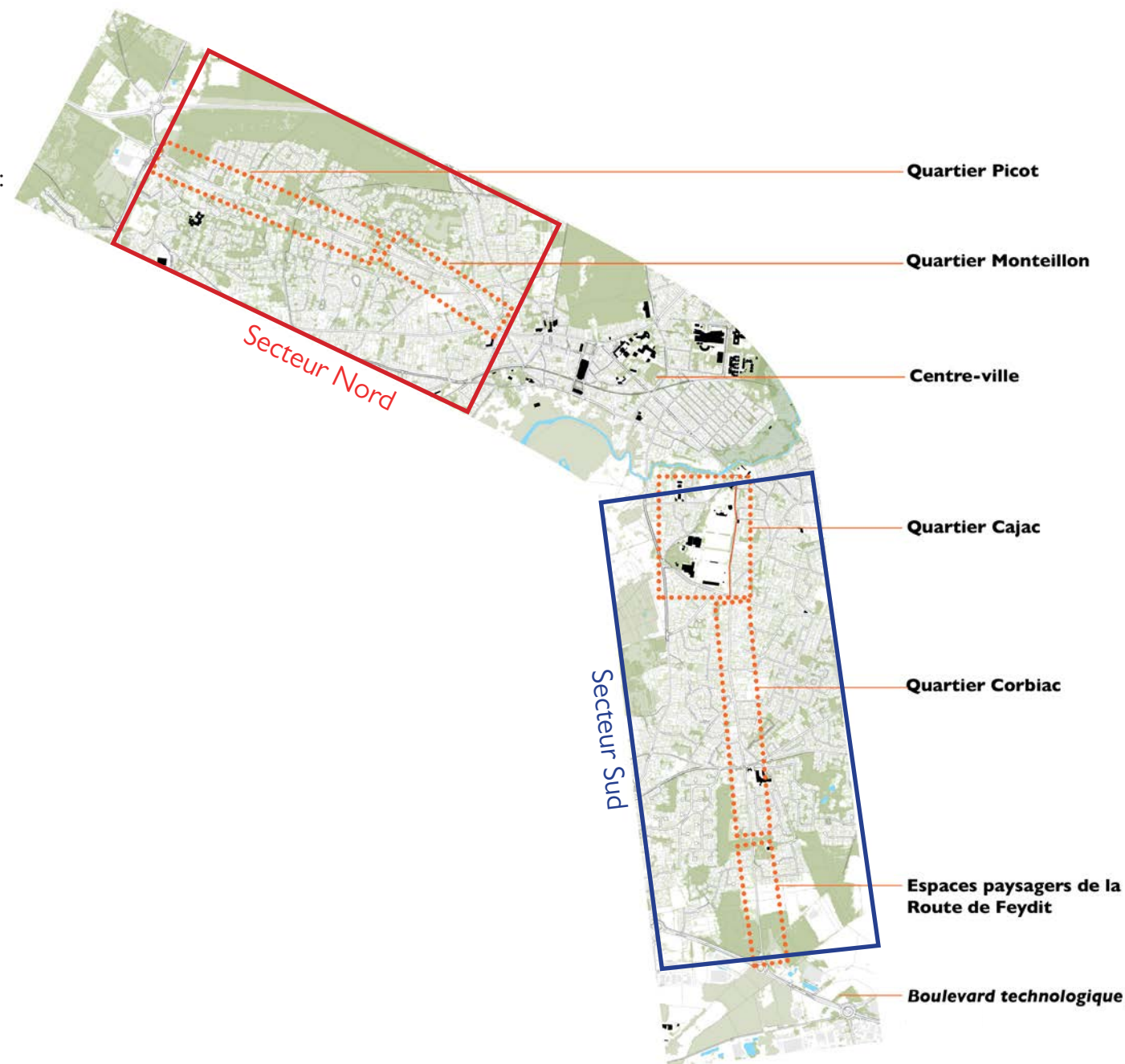
Cinq séquences composent le parcours nord et sud.

Le secteur nord est composé de deux séquences :

- S1_Quartier Picot
- S2_Quartier Monteillon

Le secteur sud est composé de trois séquences :

- S3_Quartier Gajac
- S4_Quartier Corbiac
- S5_La route de Feydit sud





Tronçon 1 : Présence de haies libres et d'arbres de hautes tiges ; plantation d'arbres à faible et à moyen développement en rive de chaussée sur le trottoir nord



Tronçon 2 : Haies de type bocagères et espaces enherbés

Mobilité :

Sur la séquence située dans le quartier Picot, le long de l'avenue du Général de Gaulle, entre le giratoire Léon Blum et l'intersection de l'allée des Genêts, la chaussée se compose de 2 voies de circulation générale, de 8,50m de large, en enrobé.

Les trottoirs quant à eux sont inégaux. Soit en enrobé, en béton ou constitués de bas-côté enherbé, bordé de fossés en contrebas.

Deux arrêts de bus sont implantés de part et d'autre de l'intersection avec la rue des Ajoncs, sur les trottoirs nord et sud. L'arrêt se nomme «Club des Pins».

Tissu urbain :

Le tissu pavillonnaire qui borde cette séquence est homogène, composé de maisons individuelles à faible gabarit et d'espaces végétalisés réguliers.

Aucune rupture majeure d'échelle ou de fonction ne vient altérer cette uniformité résidentielle.

Paysage :

La séquence se caractérise par une présence accrue d'arbres à fort développement, vestiges des anciens boisements.

D'importants bosquets jalonnent les rives de voirie. Les accotements enherbés, larges et continus, renforcent la trame végétale locale.

Séquence 2 : Quartier Monteillon



Tronçon 1 : Espace ouvert au droit de la gare routière avec un recul des limites privées au sud de la voie



Tronçon 2 : Clôtures pleines ou haies taillées en limite de chaussée ; de hauts conifères sont visibles depuis la chaussée ; tissu pavillonnaire lâche

Mobilité :

Sur l'avenue du Général de Gaulle, cette séquence débute à l'intersection de l'allée des Genêts et se termine à l'arrêt Chateaubriand.

Actuellement, la desserte du secteur est assurée par des lignes de bus circulant en voirie mixte dans les deux sens d'une largeur de 8.50m, sans infrastructure dédiée. Quatre arrêts sont implantés :

« Chemin du Roy » et « Chateaubriand », avec des arrêts dans chaque sens de circulation.

Une bande cyclable, d'une largeur variant entre 80 cm et 1 mètre, est matérialisée au sol par des pictogrammes vélo et un marquage de bandes blanches.

Les trottoirs sont soit en enrobé, en béton ou en revêtement calcaire.

Tissu urbain :

Le quartier présente un tissu pavillonnaire homogène, composé majoritairement de maisons individuelles à faible hauteur.

L'implantation des constructions, leur gabarit et leur alignement contribuent à une identité résidentielle homogène, sans rupture majeure d'échelle.

Paysage :

Le paysage local est dominé par des arbres à fort développement, vestiges d'anciens boisements. Ces sujets isolés ou en petits groupes ponctuent l'espace, conférant une forte présence végétale sans former un boisement continu.

Séquence 3 : Quartier Gajac



Mobilité :

Sur cette séquence située autour du stade, dans les rues William Chaumet, Alcide Castaing, Charles Capsec et avenue Paul Bernard, plusieurs typologies de voiries sont observées.

Sur l'avenue Paul Bernard, les bus circulent en voie mixte dans les deux sens. Des places de stationnement sont présentes sur la quasi-totalité de la rue. Un trottoir continu en calcaire situé côté stade permet d'y accéder. Enfin, un court aménagement cyclable a été réalisé au niveau du giratoire de la rue William Chaumet.

Sur les rues William Chaumet et Alcide Castaing, les aménagements se résument à une voie mixte à double sens d'environ 6 mètres de largeur. Les trottoirs en calcaire sont enherbés, et quelques poches de stationnement irrégulières sont présentes sur l'ensemble de la voie.

Quant à la rue Charles Caspec, elle est constituée d'une voirie mixte à double sens d'environ 7 mètres de large. De part et d'autre, on trouve un trottoir en calcaire discontinu, avec des cheminements informels.

Sur l'ensemble de ces tronçons, aucun aménagement cyclable structuré n'est actuellement en place.

Tissu urbain :

Le tissu pavillonnaire est homogène jusqu'à la rue Alcide Castaing.

Paysage :

La séquence se caractérise par la proximité d'un complexe sportif implanté sur un ancien boisement. L'avenue Paul Bernard et la rue William Chaumet sont bordées d'un paysage de qualité, composé de feuillus et de conifères à fort développement.

La rue Charles Capsec longe le mur du stade jusqu'aux tribunes de Gajac.



Tronçon 1 : Présence de massifs arbustifs et arborés sur le parvis en béton désactivé de l'espaces sportifs ; puis présence au nord d'un ancien boisement



Tronçon 2 : Clôtures transparentes le long des espaces sportifs avec vue sur les arbres de hautes tiges isolés ou en bosquets



Tronçon 3 : Mur de clôture de l'équipement sportif avec plantations d'arbres en alignement ; jardins des parcelles privées en vis-à-vis

Séquence 4 : Quartier Corbiac



Tronçon 1 : Gazon entretenu sur les espaces en bord de chaussée et plantations d'arbres à faible développement, tissu pavillonnaire avec des jardins privés

Mobilité :

Sur cette séquence allant du stade jusqu'au giratoire de la rue Camille Jullian, les bus circulent en voie mixte dans les deux sens, le long de la route de Feydit.

La circulation cyclable est assurée par une bande cyclable d'une largeur de 80 cm à 1 mètre depuis le stade jusqu'au giratoire de l'avenue du Haillan. Au-delà de ce point, une voie verte d'une largeur de 2,50 m prend le relais sur le côté ouest de la voirie.

Un trottoir en calcaire est présent sur le côté est sur l'ensemble du linéaire. Il est ponctué d'entrées charretières en enrobé et de portions en béton. À l'ouest, du stade au giratoire de l'avenue du Haillan, le trottoir est également en calcaire. Quelques poches de stationnement, officielles ou informelles, sont réparties côté ouest tout au long de cette séquence.

Tissu urbain :

Le tissu urbain est homogène et majoritairement composé de pavillons individuels. À l'intersection avec l'avenue du Haillan, quelques petits ensembles collectifs ainsi que des commerces viennent ponctuer ce linéaire résidentiel.

L'école maternelle Corbiac se situe à l'angle du giratoire de l'avenue du Haillan et de la route de Feydit.

Paysage :

Le paysage est en grande partie fermé par la continuité des murs de clôture des pavillons. Le tissu pavillonnaire est quasi continu, à l'exception d'une parcelle non bâtie à proximité de la rue René Laennec.

Les jardins privés, riches en végétation, contribuent fortement à la qualité paysagère de cet axe.

Sur l'espace public, seuls quelques rares alignements d'arbres de faible développement ponctuent la bordure de voirie. Des massifs végétalisés accompagnent également la voie verte sur la partie sud de la séquence.



Tronçon 2 : Trottoirs en gazon le long de la chaussée ; présence de haies taillées ou libres en limite de parcelles privées et arbres tiges sur l'espace privé

Séquence 5 : La route de Feydit sud



Tronçon 1 : Lisière forestière visible des deux côtés de la chaussée (hêtre-pinède)



Tronçon 2 : Présence de bosquets plantés du Bois de Corbiac et du Parc de Feydit de part et d'autre de la chaussée

Mobilité :

Cette séquence se situe au sud de la route de Feydit, entre le giratoire de la rue Camille Jullian et celui de l'avenue de Capeyron.

Les bus circulent en voie mixte avec les véhicules particuliers dans les deux sens.

Aucun aménagement cyclable ni piéton n'est présent sur cette portion.

Tissu urbain :

Le tissu pavillonnaire est peu dense à proximité du giratoire Camille Jullian. Il laisse progressivement place à un espace boisé, marquant une transition nette entre le bâti et la nature.

Paysage :

La qualité paysagère est notable tout au long du parcours, grâce à la richesse et à la diversité du couvert végétal.

3.2 Arbres existants

- Secteur nord

L'avenue du Général de Gaulle présente un tissu arboré dominé par des chênes, vestiges d'anciennes chênaies, ainsi que par quelques platanes situés à proximité du centre-bourg.

Des plantations plus récentes ont également été réalisées, portant le nombre total d'arbres existants à 55 sujets.

Aménagement nord (proche du giratoire Léon Blum)

Un alignement de 9 jeunes arbres a été implantée récemment.

Essences : Lilas des Indes (*Lagerstroemia indica*) et Troènes (*Ligustrum sp.*).

État : végétaux en bon état, implantation réussie.

Aménagement entre la rue de la Chaumière et l'allée des Bruyères

Plantation en alignement de plusieurs essences :

Cyprès Totem (*Cupressus sempervirens* 'Totem'), Lilas des Indes, Troènes.

Plantation également récente, état végétatif globalement satisfaisant.

Aménagement de l'allée des Bruyères

2 Chênes pédonculés (*Quercus robur*) : arbres remarquables, en bon état phytosanitaire.

2 Acacias : Sujets âgés, qualité moyenne, en phase de vieillissement.

Aménagement entre l'allée des Bruyères et le Chemin du Roy

Poursuite de l'alignement mixte :

Cyprès Totem, Lilas des Indes et Troènes.

État des troènes : moyen, quelques signes de stress ou d'entretien irrégulier.

Aménagement en intersection avec le chemin du Roy

Un arbre isolé (*Albizia julibrissin*), implanté dans une dalle bétonnée.

Aucun symptôme végétatif préoccupant à ce jour.

Cependant, l'environnement contraint limite sa longévité (manque d'espace racinaire, sol compacté).

Aménagement de la Place du 8 Mai 1945

Présence d'une poche de 7 platanes (*Platanus x acerifolia*) :

5 platanes laissés en port libre : arbres vigoureux et bien structurés.

2 platanes taillés en tête : état correct, mais forme artificielle plus contraignante pour la santé de l'arbre.

Ensemble des sujets remarquables, participant à la qualité paysagère du secteur.



3.2 Arbres existants

- Secteur sud

Le secteur sud est caractérisé par trois espaces bien distincts comportant un total de 149 arbres existants.

Aménagement autour du stade

Les abords du stade présentent des bosquets arborés remarquables, composés majoritairement de Chênes, Sapin, Acacias et Pins.

Ces arbres, situés principalement le long des rues William Chaumet et Alcide Castaing, sont de belle qualité sanitaire et contribuent fortement à la valeur paysagère du site.

La majorité de ces arbres se trouvent dans l'emprise du stade.

- Rue Charles Capsec

Le parking nord est planté de Chênes dont l'état végétatif est affaibli, notamment en raison d'un volume de terre insuffisant.

Le deuxième parking est planté de Tilleuls en bon état.

Un Tilleul isolé, situé face à ce parking, est remarquable par sa taille et son port majestueux.

- Angle rue Capsec / avenue Paul Berniard

Un aménagement récent a été réalisé à l'angle des rues Capsec et Paul Berniard,

incluant la plantation de jeunes sujets de Chêne liège (*Quercus suber*) et Pommier fleur.

- Avenue Paul Berniard

Aucun arbre remarquable n'a été recensé sur cette portion.

Aménagement route de Feydit nord

Un alignement est présent le long de la route, composé de :

- Robiniers en mauvais état sanitaire, souvent dépérissants.

- Érables, également en mauvais état, du fait de fosses de plantation peu qualitatives.

Cet alignement se prolonge jusqu'au giratoire de l'Avenue du Haillan.

Voie verte : la portion aménagée en voie verte présente un alignement récent de jeunes arbres, incluant un mélange d'essences : Troènes, Lilas des Indes, Cercis, Peupliers, Prunus, en cépée ou tige.

Aménagement route de Feydit sud (secteur boisé)

La zone la plus au sud est fortement boisée.

L'ensemble de ces arbres est situé hors de l'emprise des aménagements prévus.



3.3 Stationnement

- Secteur nord

Au niveau de la section nord, 9 stationnements ont été comptabilisés. Il s'agit de stationnements longitudinaux. Cependant la majorité des véhicules sont garés de manière informelle sur les trottoirs enherbés.



Rue William Chaumet / Rue Alcide Castaing

Existence d'un stationnement informel sur accotement enherbé, utilisé de manière opportuniste en l'absence d'aménagement structuré.



- Secteur sud

Le stationnement existant dans la section sud est réparti de manière variable selon les usages et la typologie des rues. La capacité totale comptabilisée sur l'ensemble de la section sud est de 126 places.

Avenue Paul Berniard (proximité complexe sportif)

Le stationnement est principalement concentré à proximité du complexe sportif, avec une forte pression lors des événements sportifs. Des stationnements en épi sont présents de part et d'autre de l'avenue, facilitant l'accès aux équipements.

Rue Charles Capsec

Présence de deux poches de stationnement situées au nord de la rue, en lien avec les besoins locaux.

Route de Feydit

Des poches de stationnement sont aménagées au droit des commerces de proximité (pharmacie, librairie, etc.), permettant de répondre à la rotation rapide des véhicules liée à ces activités.

Des places sont également présentes au niveau du parc de Feydit, zone également soumise à un flux régulier de véhicules, notamment aux heures d'affluence.



3.4 Les séquences en interface

Le projet du boulevard technologique

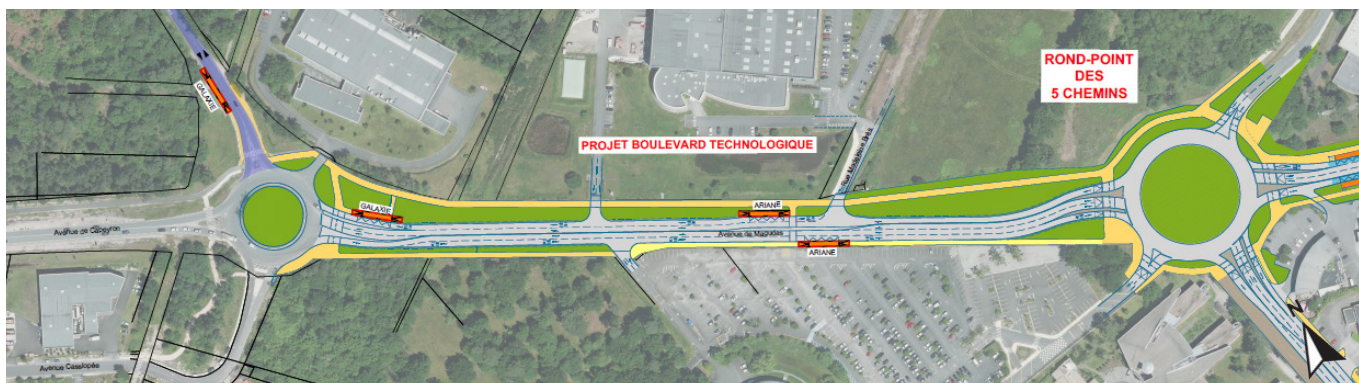


Le projet du boulevard technologique est situé en entrée sud-est de Saint-Médard-en-Jalles, il fait 490m et est encadré par deux rond-points : le rond-point des 5 chemins et le rond-point de la route de Feydit.

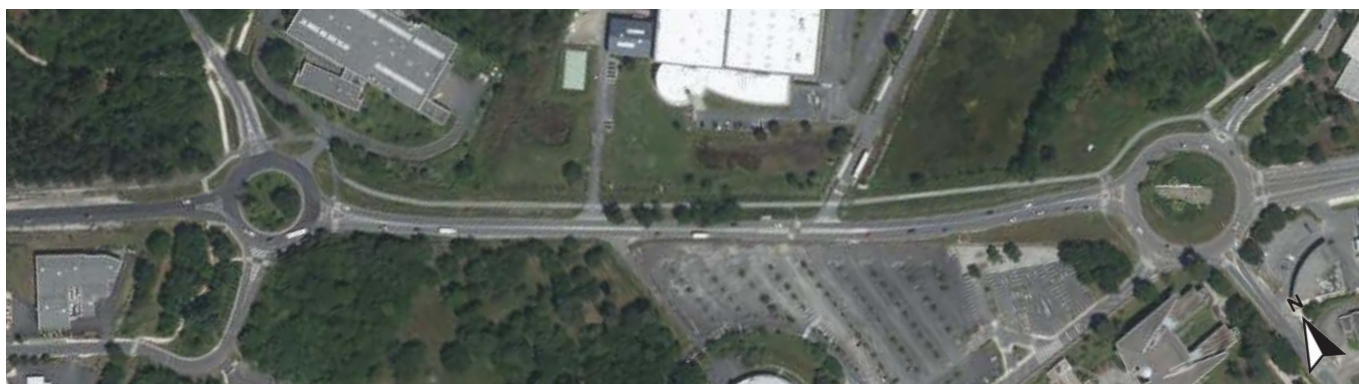
La route qui est composée de trois voies différentes est encadrée par le parc d'activités des Cinq Chemins au nord, et le parking d'Ariane Group au sud. Une piste cyclable est présente au nord et permet aux mobilités douces de circuler en toute sécurité à bonne distance des voiries. Le tissu urbain est ouvert et lâche.

Le paysage est composé de prairies fauchées ouvertes, de mails de chênes, et de boisements de chênes ou de pins. Les sujets sont souvent bien développés et offre un cadre naturel agréable au site. La séquence ouverte se referme progressivement vers la route de Feydit.

On trouve deux arrêt de bus sur cette séquence. Un premier au milieu de la séquence (arrêt Ariane), un second arrêt est existant (arrêt Galaxie) dans la continuité du boulevard technologique.



Tronçon 2 : Mail de chênes présent au nord de la voirie ; noue en accotement de voirie nord ; grand espace de stationnement au sud



Tronçon 3 : Une lisière forestière apparaît au sud (chênaie-hêtraie) ; prairies fauchées au nord

3.4 Les séquences en interface

Les aménagements de la ligne G en centre-ville



Les aménagements de la ligne G en centre-ville ont permis la création de six arrêts (Mairie de Saint-Médard, République, Montaigne, Bords de Jalle, Château de Gajac, Centre commercial Saint-Médard).

Les stations, espacées tous les 500 m, sont dotées d'abris, de bornes de vente de titres et d'informations en temps réel, le tout accessible aux personnes à mobilité réduite. Le confort et la régularité ont été renforcés par ces aménagements.

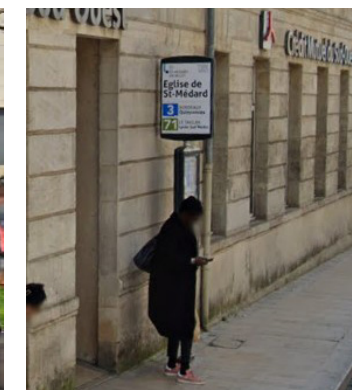
Sur le plan paysager, une campagne de plantation a permis l'ajout de nombreux arbres de diverses essences le long du parcours.



Aménagement type stations en vis-à-vis : Banc, Abri et corbeille



Aménagement type station isolée : Banc, Abri et corbeille



Aménagement type station réduite : Poteau et panneau



4. DESCRIPTION DU PROJET

4.1 Les grands principes d'aménagement du projet

4.2 Présentation d'aménagement du secteur Nord

- 4.2.1 Avenue du Général de Gaulle entre le terminus ZA Picot et l'intersection Chemin du Roy
- 4.2.2 Avenue du Général de Gaulle entre Chemin du Roy et rue Paul Claudel/ Marcel Proust
- 4.2.3 Avenue du Général de Gaulle entre rue Paul Claudel/ Marcel Proust et Av. Montesquieu

4.3 Présentation d'aménagement du secteur sud

- 4.3.1 Route de Feydit entre Magudas et Parc de Feydit
- 4.3.2 Route de Feydit entre Parc de Feydit et Avenue Paul Bernard
- 4.3.3 Avenue Paul Bernard
- 4.3.4 Rue Charles Capsec
- 4.3.5 Rue William Chaumet et rue Hélène Castaing nord

4.4 Matérialités des aménagements

4.5 Impacts sur la circulation

4.1 Les grands principes d'aménagement du projet



Le projet vise à améliorer la circulation des transports en commun, à renforcer la sécurité des cyclistes et piétons, et à requalifier l'espace public.

Les aménagements prévoient la création ou l'amélioration de voies vertes et bandes cyclables, la mise en accessibilité des stations de bus existantes, l'intégration de dispositifs de modération de vitesse (zones 30, traversées sur plateau), ainsi qu'une requalification paysagère d'ensemble par la plantation de nouveaux arbres et massifs arbustifs.

La conception s'appuie sur la préservation des arbres existants autant que possible, avec des abattages limités aux nécessités d'accessibilité et de sécurité. L'objectif est de favoriser les mobilités douces, de fluidifier le trafic des bus et d'améliorer le cadre de vie par des aménagements cohérents et continus sur l'ensemble du tracé.

Le secteur Nord

Ce secteur s'étend sur l'avenue Général de Gaulle entre l'avenue Montaigne et l'avenue Léon Blum.

Le projet prévoit l'aménagement d'une voie verte entre le carrefour De Gaulle/Proust/Claudiel et l'avenue Léon Blum, facilitant les déplacements à vélo et à pied dans un cadre sécurisé et sans discontinuité.

Il prévoit également la suppression des bandes cyclables existantes entre la rue Paul Claudiel et l'extrémité nord-ouest du tracé. Cette mesure vise à rediriger les cyclistes vers la voie verte, garantissant ainsi une meilleure sécurité sur cette section tout en limitant les conflits d'usage.

En revanche, sur la portion comprise entre l'avenue Montesquieu et la rue Paul Claudiel, les bandes cyclables sont maintenues. Ce secteur, caractérisé par une faible largeur de chaussée, fera l'objet d'un aménagement en zone 30 afin de renforcer la cohabitation entre les différents usagers.

Une traversée sécurisée sur plateau, destinée aux cycles, est aménagée dans le prolongement de l'allée des Genêts afin d'assurer la continuité avec la piste cyclable du Médoc.

Cet aménagement renforcera les liaisons douces à l'échelle du territoire, en cohérence avec les objectifs de la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités).

Différents aménagements paysagers viendront accompagner le projet.

La plantation de 194 arbres, en tiges et en cépées, répartis en alignement

et en isolé, contribuera à l'apaisement du secteur, ces arbres viendront en complément de la végétation conservée. Par ailleurs, cette végétalisation participera à l'amélioration des indices d'îlots de chaleur urbains (ICU) grâce à la création de zones d'ombrage. Enfin, une strate arbustive et de couvre-sols mettra à distance la voie verte de la chaussée.

Ce secteur comprend également le réaménagement de 4 stations de bus existantes pour les mettre aux normes d'accessibilité PMR et aux standards d'une ligne de bus performante.

Le secteur Sud

Ce secteur situé entre la place Gadret et l'avenue Magudas, comprend la route de Feydit, l'avenue Paul Berniard, la rue Charles Capsec, la rue William Chaumet et l'extrémité nord de la rue Hélène Castaing.

Les aménagements sur la portion entre la station Galaxie et le giratoire de l'avenue du Haillan concernent uniquement les stations Galaxie et Parc de Feydit, qui sont mises aux normes d'accessibilité PMR et aux standards d'une ligne bus performante.

Depuis le giratoire de l'avenue du Haillan, le trottoir en béton situé à l'ouest est conservé et adapté au niveau de chacune des 3 stations afin de répondre aux normes d'accessibilité PMR. Côté Est, une voie verte est aménagée jusqu'au secteur du stade, renforçant ainsi les itinéraires cyclables et piétons. Le projet prévoit la reprise du plan de circulation autour du stade avec la mise en sens unique des rues Capsec et Chaumet Castaing, en vue de la création de couloir bus ouvert aux vélos dans le sens opposé. Ces aménagements permettront de garantir la régularité des bus et de sécuriser les trajets en vélo autour du stade.

Les aménagements paysagers tiennent compte de la végétation existante pour la renforcer. Ils prévoient la plantation de 48 arbres aux abords du stade et de 63 arbres le long de la rue Feydit, majoritairement en alignement. La voie verte sera accompagnée d'une strate arbustive et de couvre-sols, permettant d'isoler visuellement la chaussée et de renforcer la sécurité des usagers.

Ce secteur comprend également le réaménagement de 6 stations de bus existantes pour les mettre aux normes d'accessibilité PMR et aux standards d'une ligne de bus performante.

4.2 Présentation du projet dans le secteur nord

AVENUE DU GÉNÉRAL DE GAULLE - DIRECTION ZA PICOT

- Prolongement de l'aménagement cyclable jusqu'au giratoire Picot

- Mise en place d'un plateau surélevé à l'approche du giratoire Picot

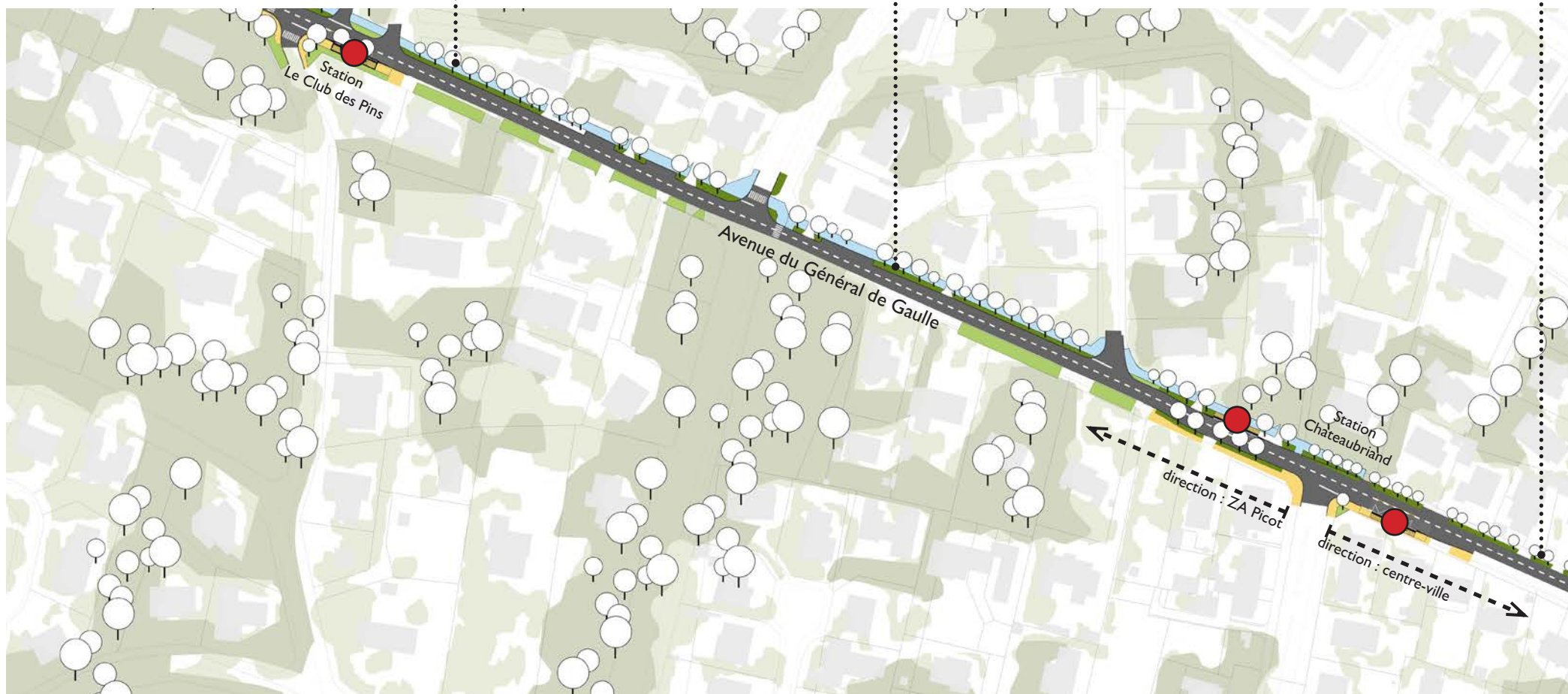
- Création d'une voie verte (accotement nord) avec bande plantée

- Stationnements supprimés recréés en nombre équivalent

AVENUE DU GÉNÉRAL DE GAULLE DIRECTION CENTRE-VILLE

- Maintien des bandes cyclables existantes et des trottoirs (élargissements difficiles compte tenu des épures de giration)

- Réaménagement des stations et marquage au sol pour les cyclistes



4.2 Présentation du projet dans le secteur nord

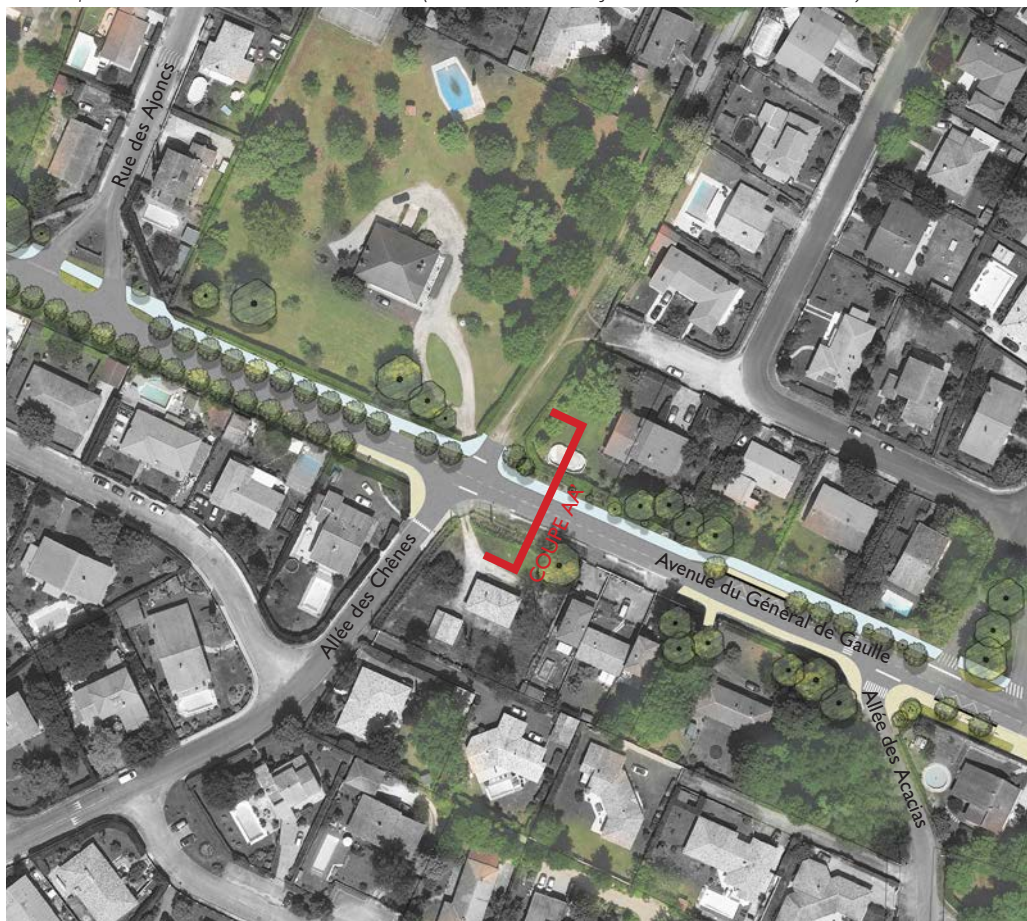
4.2.1 Avenue du Général de Gaulle entre le terminus Za Picot et l'intersection Chemin du Roy

Mobilité

Sur ce tronçon, le projet prévoit l'aménagement d'une voie verte de 3 m de large en rive nord, garantissant la continuité des déplacements piétons et cyclistes.

Elle sera accompagnée d'une bande plantée et arborée sur la majorité du linéaire. Dans les secteurs où la voie est proche de la chaussée, une bordure

Vue en plan de l'avenue Charles de Gaulle (entre la rue des Ajoncs et l'allée des Acacias)



sera installée pour éviter le stationnement illicite. Les places de stationnement supprimées seront recrées à l'identique.

Trois stations de bus (Le Club des Pins, Chateaubriand et Chemin du Roy) seront réaménagées aux normes d'accessibilité des usagers et selon les standards d'une ligne performante.

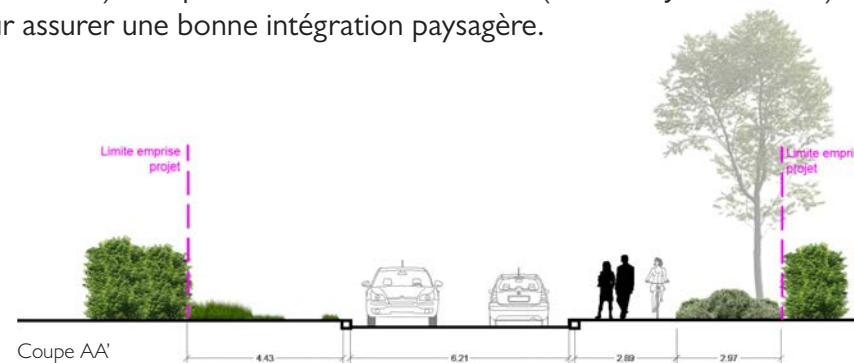
Aménagements paysagers

La strate arbustive et herbacée sera préservée en limite des propriétés, et des massifs seront ajoutés au pied des alignements existants, avec des plantations ponctuelles d'arbres tiges en complément.

L'aménagement prévoit environ 180 nouvelles plantations d'arbres et 10 cépées, avec des alignements arborés majoritairement sur le trottoir nord et ponctuellement en double alignement, notamment entre la rue des Ajoncs et l'allée du Lieutenant André Nicolas, ainsi qu'entre l'allée des Mélèzes et la rue Chateaubriand.

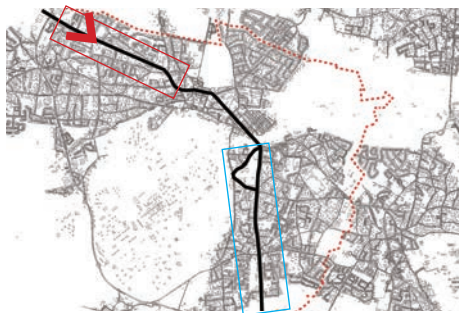
Quatorze arbres (conifères ou feuillus) devront être supprimés pour garantir un cheminement piéton accessible et sécurisé, conforme aux normes PMR, tout en maintenant un profil de voie adapté à la circulation. Ces arbres, en conflit avec les réseaux et aménagements, ne peuvent pas être conservés sans réduire la largeur réglementaire du trottoir. Leur suppression sera largement compensée par de nouvelles plantations.

La palette végétale mêle essences forestières (hêtres, chênes, merisiers, cornouillers) et espèces ornementales locales (arbre de Judée, fusain) pour assurer une bonne intégration paysagère.



4.2 Présentation du projet dans le secteur nord

4.2.1 Avenue du Général de Gaulle entre le terminus ZA Picot et l'intersection Chemin du Roy Perspective d'insertion depuis le 140c avenue du Général de Gaulle (vers l'ouest)



Vue sur l'avenue du Général de Gaulle

Voie verte en rive nord, avec préservation de la strate herbacée et arbustive existante en limite des propriétés

Plantation de strate arbustive et arborée sur la majorité du linéaire de la voie verte

Projet

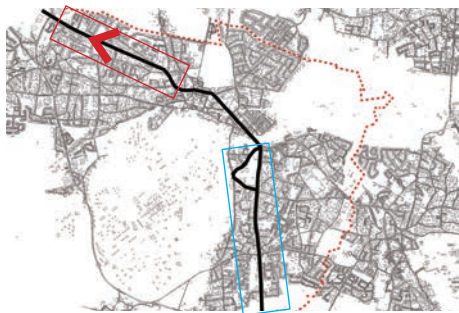


Existant



4.2 Présentation du projet dans le secteur nord

4.2.1 Avenue du Général de Gaulle entre le terminus ZA Picot et l'intersection Chemin du Roy Perspective d'insertion depuis le 138 avenue du Général de Gaulle (vers l'est)



*Vue sur la station Le Club des Pins (sens est-ouest de l'avenue du Général de Gaulle)
Voie verte en rive nord à l'arrière de la station
La station s'insère dans un mail arboré et arbustif le long de la chaussée*

Projet

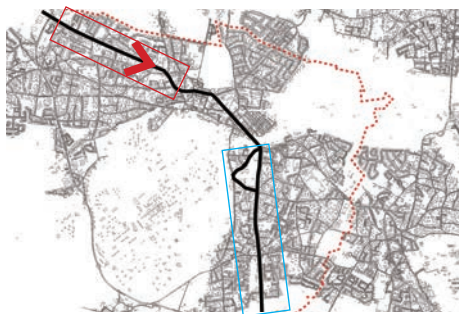


Existant



4.2 Présentation du projet dans le secteur nord

4.2.1 Avenue du Général de Gaulle entre le terminus ZA Picot et l'intersection Chemin du Roy Perspective d'insertion depuis le 48 avenue Charles de Gaulle (vers le nord-ouest)



Vue sur l'avenue du Général de Gaulle

Voie verte en rive nord

Plantation de starte arbustive et arborée sur la majorité du linéaire de la voie verte

Projet



Existant



4.2 Présentation du projet dans le secteur nord

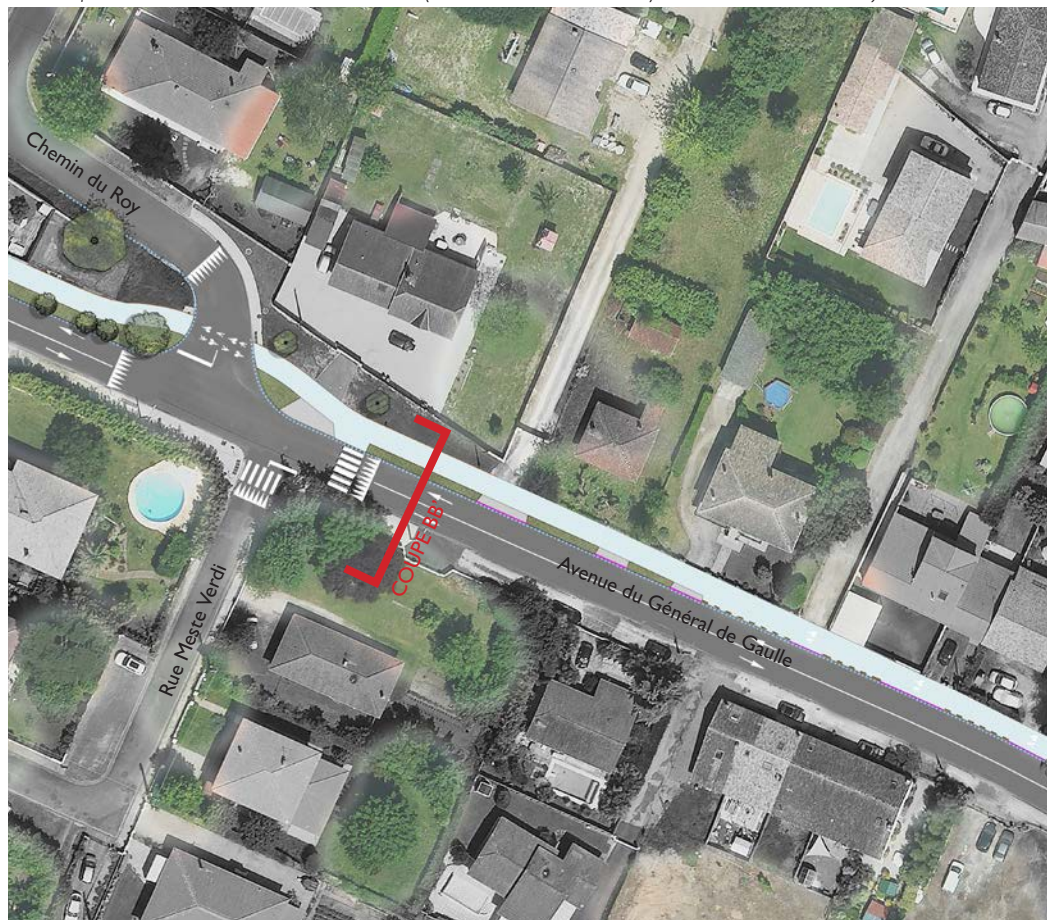
4.2.2 Avenue du Général de Gaulle entre Chemin du Roy et rue Paul Claudel/Marcel Proust

Mobilité

Sur ce tronçon, une voie verte de 3 m de large sera aménagée en rive est afin de sécuriser et fluidifier les déplacements à vélo et à pied.

Dans les immédiateurs du Chemin du Roy, une bande plantée accompagnera la voie verte sur environ 60 m.

Vue en plan de l'avenue Charles de Gaulle (entre le Chemin du Roy et la rue Paul Claudel)



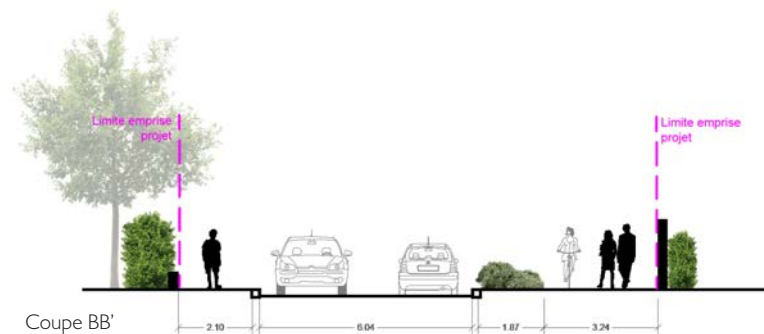
Au-delà, en direction de la rue Paul Claudel, les contraintes d'emprise ne permettent pas le maintien de cette bande plantée ; une barrière de type paddock sera alors installée entre la voie verte et la chaussée afin de garantir la sécurité des usagers.

Sur une portion d'environ 30 m, la voie verte verra sa largeur réduite à 2,75 m, tout en restant conforme aux usages attendus.

Aménagements paysagers :

La bande plantée sur environ 60 m, à proximité immédiate du Chemin du Roy, est discontinue et relativement étroite, assurant une séparation végétale ponctuelle entre la voie verte et la chaussée, tout en respectant les contraintes d'emprise et la visibilité nécessaire pour les usagers.

Au-delà de cette section, aucune plantation ne sera possible.



4.2 Présentation du projet dans le secteur nord

4.2.3 Avenue du Général de Gaulle entre rue Paul Claudel/Marcel Proust et Av. Montesquieu

Mobilité

Sur ce tronçon, la rue passera en zone 30 afin de réduire les vitesses de circulation et favoriser la cohabitation entre les différents usagers. Les bandes cyclables existantes seront conservées et maintenues sur toute la longueur du tronçon.

Entre le giratoire De Gaulle/Rousseau/Montesquieu et la station Gare

Vue en plan de l'avenue Charles de Gaulle (entre le Chemin du Roy et la rue Chateaubriand)



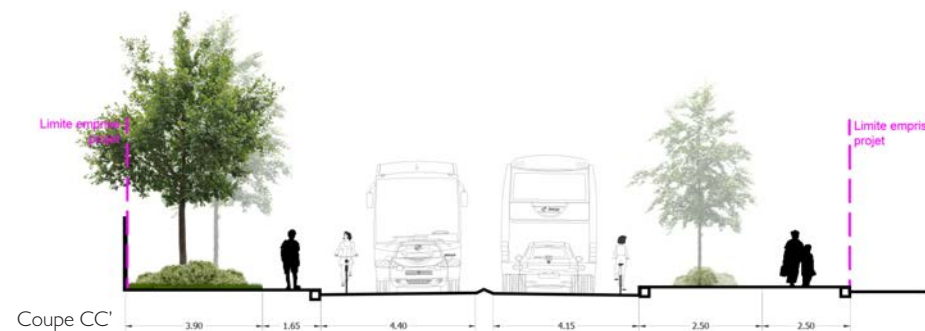
Routière, les trottoirs seront requalifiés et élargis pour répondre aux normes d'accessibilité PMR.

La station Gare Routière sera réaménagée selon les standards d'une ligne de bus performante, facilitant l'accessibilité et la sécurité des usagers.

Aménagements paysagers :

Huit arbres seront implantés sur le tronçon, autour de la station de bus, avec des massifs arbustifs à l'arrière de la station au sud.

La palette végétale sera en partie horticole pour créer un lien avec les jardins privés concomitants au projet. Des arbres aux ports plus graphiques seront plantés (comme le cerisier ou l'ostrya) ainsi qu'une strate arbustive dense.



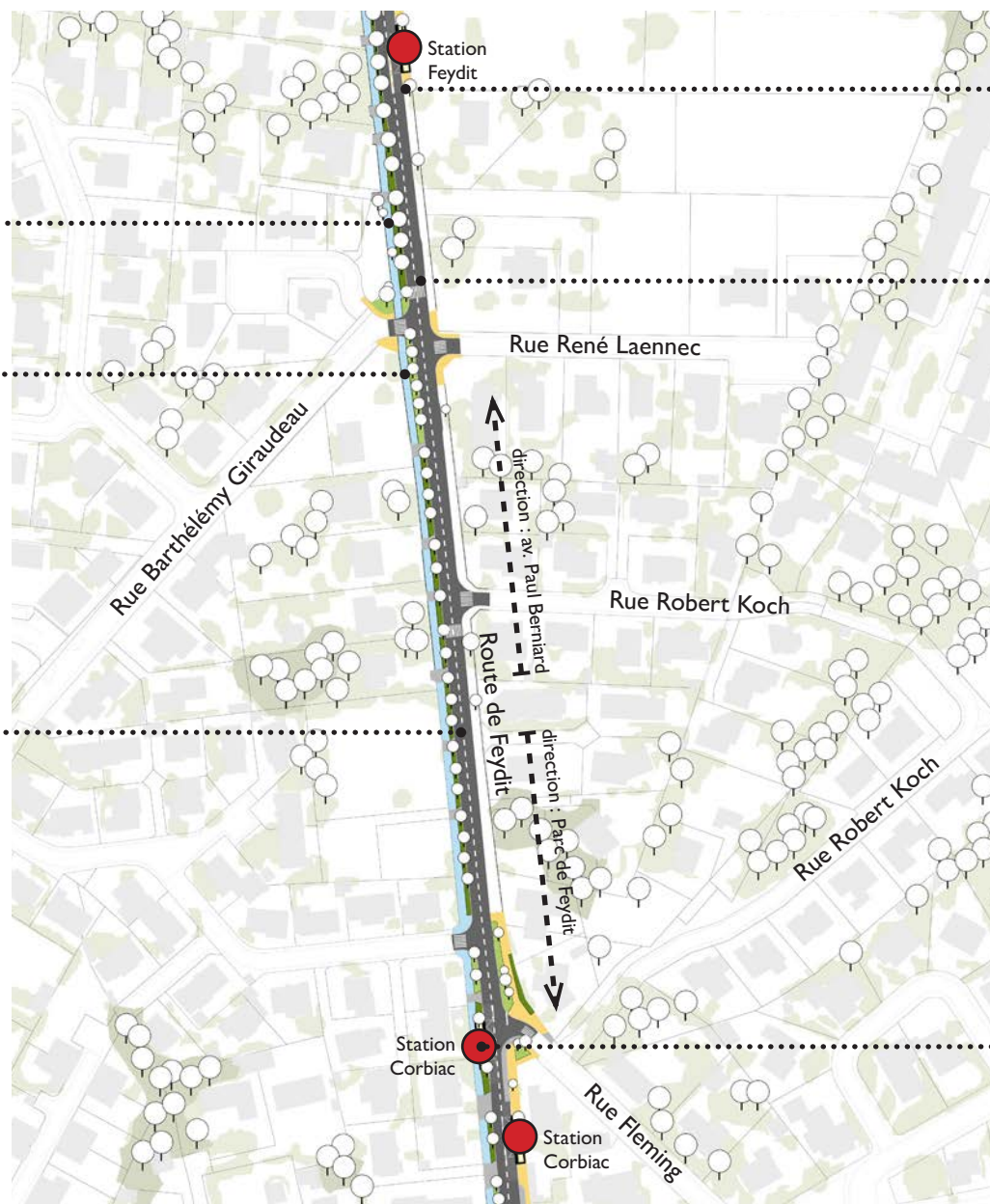
4.3 Présentation du projet dans le secteur sud

Secteur Route de Feydit

- Création d'une voie verte sur l'accotement ouest, accompagnée d'une bande végétalisée et d'une séparation bordurée pour éviter le stationnement sauvage

- Prolongement de la voie verte jusqu'à l'avenue Paul Bernard

- Rétrécissement de voirie (pour création de la voie verte)



- Réaménagement de la station Feydit

- Enfouissement des réseaux secs

- Réaménagement de la station Corbiac

4.3 Présentation du projet dans le secteur sud

Secteur Complexe Sportif : av. Paul Bernard, rue Charles Capsec et rues William Chaumet + Alcide Castaing nord

RUE WILLIAM CHAUMET / ALCIDE CASTAING

- Modification du flux de circulation : mise en place d'un couloir bus partagé avec les vélos (sens nord-sud)

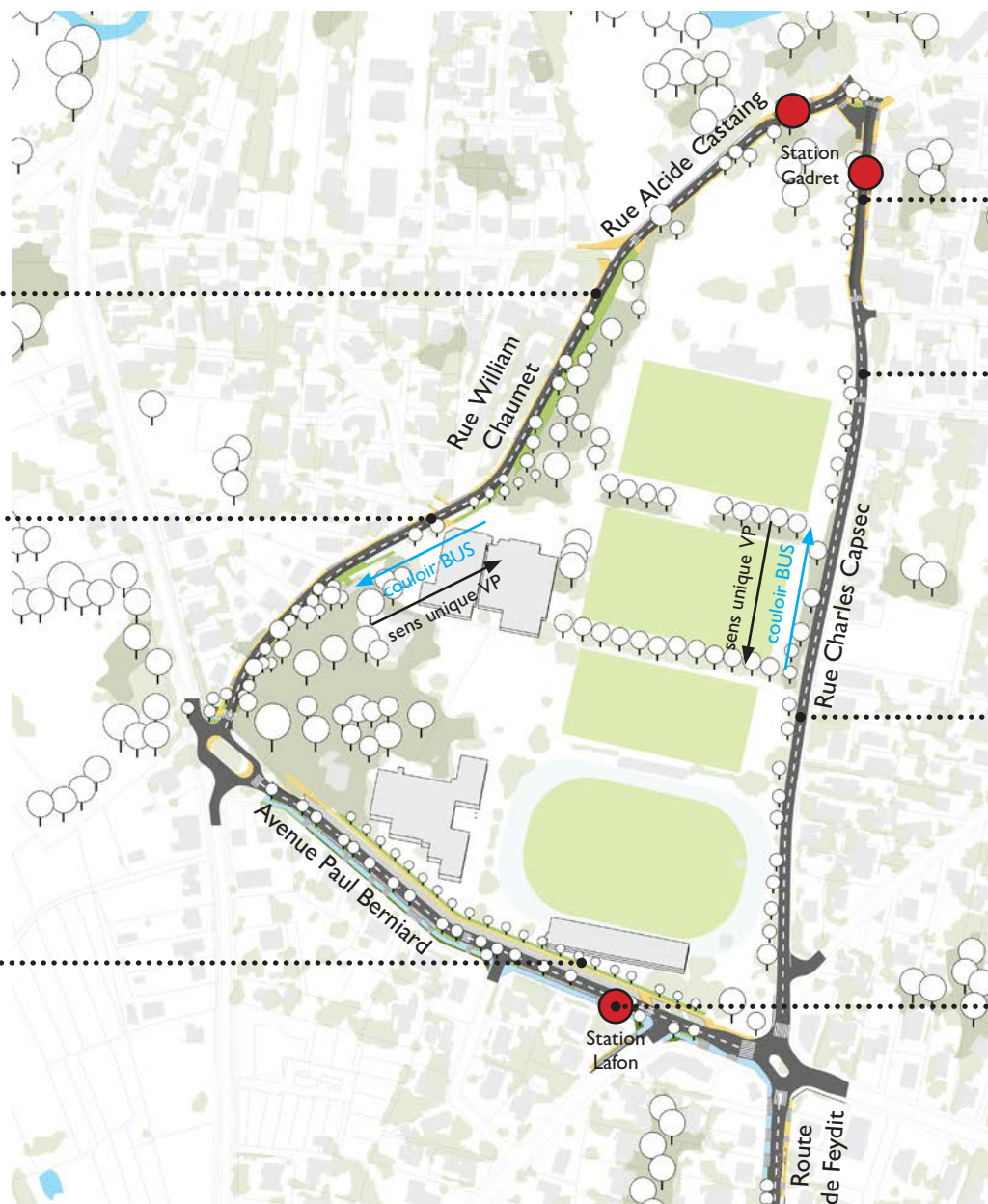
- Trottoir ouest renouvelé

- Stationnements existants maintenus en l'état sur le côté est

AVENUE PAUL BERNIARD

- Suppression des stationnements sur l'accotement sud
- Stationnements optimisés et recréés en pavés enherbés sur le côté nord

- Création d'une bande verte plantée et arborée



RUE CHARLES CAPSEC

- Réaménagement de la station Gadret

- Modification du flux de circulation : mise en place d'un couloir bus partagé avec les vélos (sens sud-nord)

- Remplacement des coussins berlinois par des plateaux surélevés

- Réaménagement de la station Lafon

4.3 Présentation du projet dans le secteur sud

4.3.1 Route de Feydit entre Av Magudas et Parc de Feydit

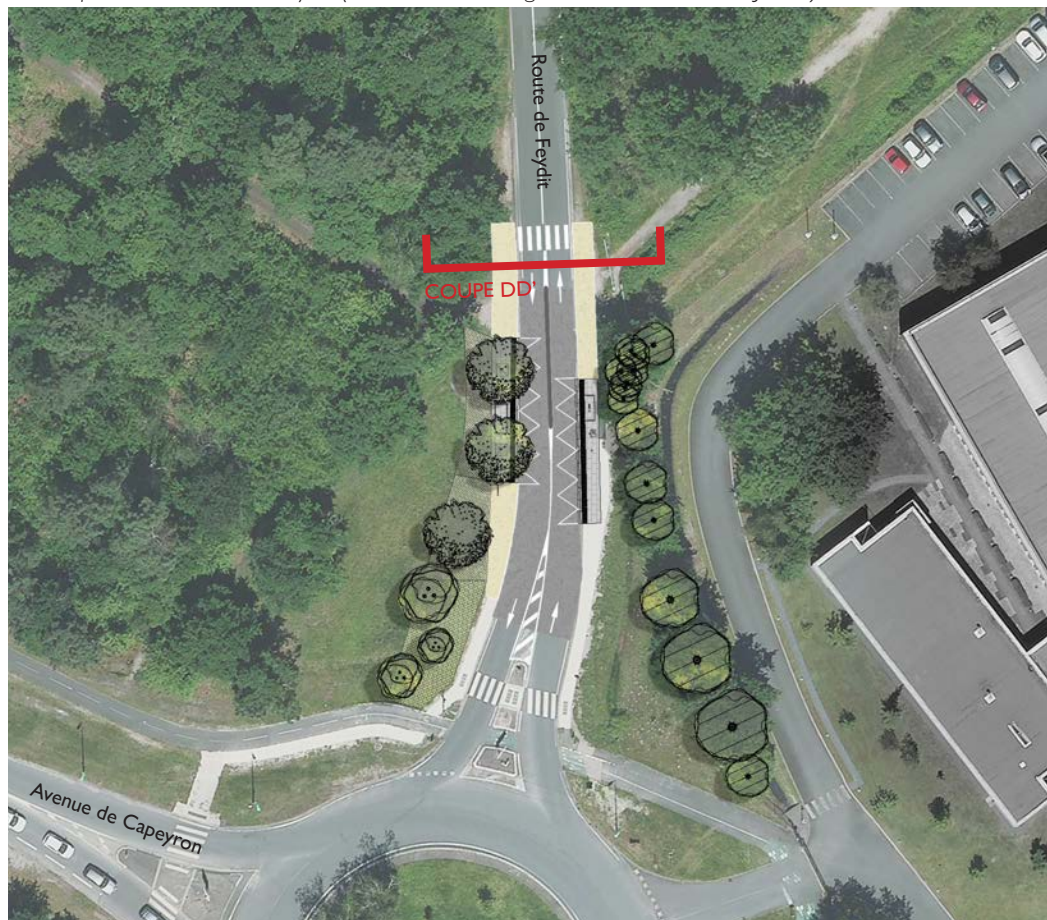
Mobilité :

Aucun aménagement de voirie majeur n'est prévu sur ce tronçon.

Les marquages au sol seront ajustés pour garantir des largeurs suffisantes pour la circulation des bus.

La station Galaxie sera réaménagée conformément aux normes d'accessibilité

Vue en plan de la Route de Feydit (entre l'avenue Magudas et la rue Camille Jullian)



et aux standards d'une ligne performante.

En amont du carrefour Feydit/Magudas, la station de bus sur la route de Feydit est aménagée en configuration arrêt apaisé, permettant aux bus de rester dans le flux de circulation. Cette disposition facilite leur insertion dans le carrefour dans de bonnes conditions.

Aménagements paysagers :

La végétalisation concernera uniquement les abords de la station Galaxie, avec la plantation d'une strate arborée et arbustive autour et sur les quais (plantation de trois arbres et trois cépées).

La palette végétale s'inspire de la forêt locale, composée notamment de chênes, hêtres, merisiers, fusains et aubépines.

Ce choix vise à recréer une ambiance forestière avec des arbres de haut jet et des arbustes rustiques aux feuillages denses.



4.3 Présentation du projet dans le secteur sud

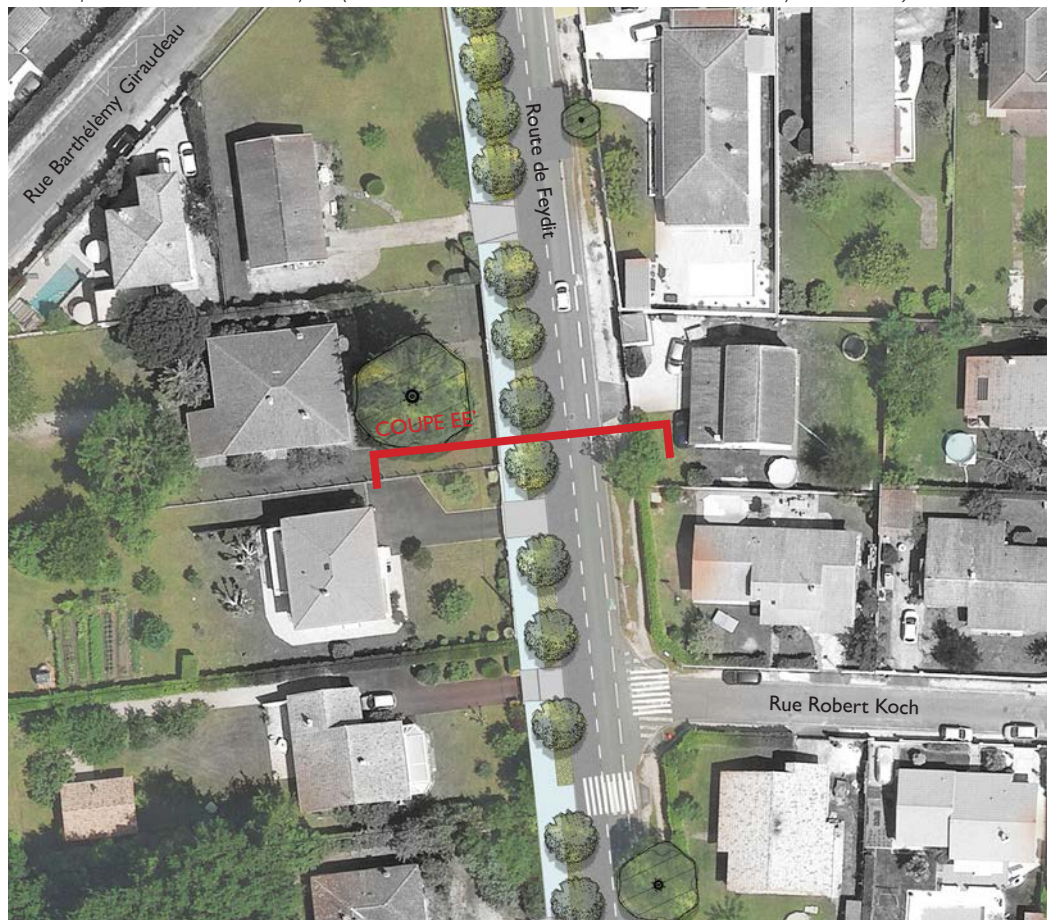
4.3.2 Route de Feydit entre Parc de Feydit et Av Paul Berniard

Mobilité :

Plusieurs aménagements sont prévus sur ce tronçon, notamment le réaménagement de quatre stations de bus (Parc de Feydit, Corbiac, Feydit et Lafon) selon les normes d'accessibilité et les standards d'une ligne performante.

Entre la rue Camille Julian et l'av. du Haillan, les interventions restent légères : réaménagement de la station Parc de Feydit et ajustement du marquage au sol.

Vue en plan de la Route de Feydit (entre la rue Robert Koch et la rue Barthélémy Giraudeau)



La continuité des mobilités douces est assurée via la voie verte existante en rive est.

À partir de l'av. du Haillan et jusqu'à l'avenue Paul Berniard, une nouvelle voie verte sera créée côté ouest. Entre l'avenue du Haillan et la rue Barthélémy Giraudeau, la chaussée sera légèrement rétrécie afin de permettre son intégration. Cette voie verte sera accompagnée d'une bande végétalisée et d'une séparation bordurée afin d'éviter le stationnement sauvage.

La traversée piétonne située à proximité de la station Feydit sera repositionnée, et les réseaux secs seront enfouis.

La station Lafon (sens sud-nord) sera déplacée entre les n°4 et 6 de la route de Feydit, avec un accès PMR à l'arrière du quai pour préserver les accès riverains.

Aménagements paysagers :

L'aménagement prévoit un mail arboré côté ouest, en s'adaptant aux arbres existants à conserver.

Toutefois, 20 arbres devront être abattus pour permettre l'implantation de la voie verte. En compensation, environ 80 nouveaux arbres seront plantés, principalement des hêtres, chênes et cerisiers ornementaux, complétés par 5 cépées.

Des massifs arbustifs rustiques seront également implantés de part et d'autre de la voie verte, selon les espaces disponibles, pour renforcer l'ambiance paysagère naturelle du secteur.



4.3 Présentation du projet dans le secteur sud

4.3.2 Route de Feydit entre Parc de Feydit et Av. Paul Bernard Perspective d'insertion depuis le 20 et 22 Route de Feydit (vers le sud)



Vue sur la Route de Feydit

Voie verte aménagée sur l'accotement ouest, avec léger rétrécissement de la chaussée

Plantation de mail arborée et strate arbustive le long du tracé

Projet



Existant



4.3 Présentation du projet dans le secteur sud

4.3.3 Avenue Paul Bernard

Mobilité :

Sur l'avenue Paul Bernard, le projet vise à renforcer les mobilités douces tout en maintenant une capacité de stationnement adaptée, notamment pour les usagers du complexe sportif.

L'accotement sud sera reconfiguré : les stationnements actuels seront supprimés au profit d'une voie verte accompagnée d'une bande plantée et arborée, assurant une continuité douce jusqu'à la route de Corbiac.

Vue en plan de l'avenue Paul Bernard (entre la rue du Dr Corvisart et la rue Antoine Thiérée)



Pour compenser la perte de places, de nouveaux stationnements seront créés en longitudinal le long de la voie verte entre la route de Corbiac et la rue Antoine Thiérée.

Les stationnements en épi existants sur la rive nord seront retracés avec un angle de 45°, afin d'améliorer la sécurité et la fluidité des manœuvres. Ils seront donc conservés mais réalisés en pavés engazonnés.

Le trottoir nord sera également élargi, avec la création d'une bande plantée de 2 mètres en retrait de la limite de propriété.

Au total, le nombre de places passera de 126 à 105 (réduction de 21 places). La création d'une poche de stationnement dans le secteur est envisagée pour compenser ces stationnements supprimés, et répondre aux besoins identifiés lors des événements organisés au stade.

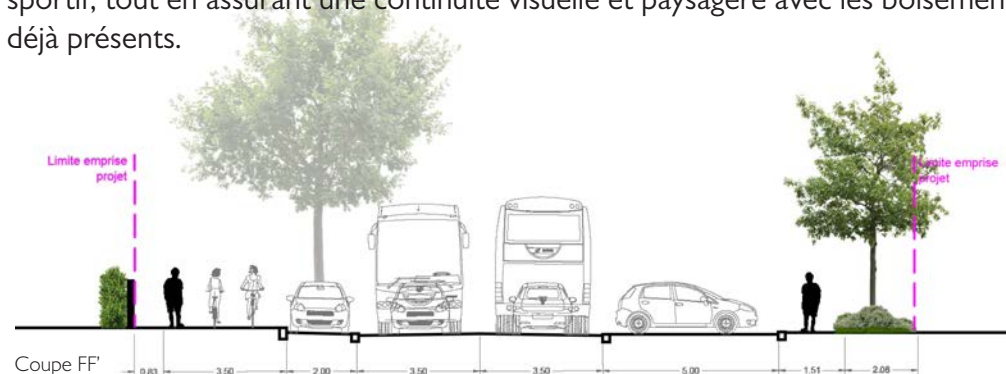
La station Lafon sera réaménagée dans le sens ouest-est, selon les normes d'accessibilité et les standards d'une ligne performante.

Aménagements paysagers :

L'aménagement paysager s'inspire des bosquets existants autour des équipements sportifs.

Un double alignement d'arbres est prévu : 20 arbres de haut jet sur l'accotement sud et 20 arbres tiges sur l'accotement nord. Ces plantations seront accompagnées de massifs arbustifs denses et rustiques.

L'objectif est de végétaliser la frange pavillonnaire située en face du complexe sportif, tout en assurant une continuité visuelle et paysagère avec les boisements déjà présents.



4.3 Présentation du projet dans le secteur sud

4.3.3 Avenue Paul Bernard

Perspective d'insertion depuis le 19 Av. Paul Bernard, trottoir sud (vers le nord-ouest)



Vue sur l'avenue Paul Bernard

Voie verte aménagée sur l'accotement sud, remplaçant les stationnements existants et accompagnée d'une large bande plantée. Double alignement d'arbres et massifs arbustifs rustiques, assurant une continuité paysagère avec les bosquets du complexe sportif.

Projet



Existant



4.3 Présentation du projet dans le secteur sud

4.3.4 Rue Charles Capsec

Mobilité :

Le sens de circulation dans cette rue sera modifié : un couloir bus partagé avec les vélos sera mis en place dans le sens sud-nord, remplaçant le flux actuel ouvert à tous les véhicules.

Ce couloir pourra également être utilisé par les services de collecte des déchets et par La Poste.

Vue en plan de la rue Charles Capsec (entre la place Michel Gadret et la rue Curie)



Pour améliorer le confort et la sécurité, les coussins berlinois seront remplacés par des plateaux surélevés, mieux adaptés au passage des bus express.

L'aménagement prendra en compte les contraintes locales : il n'y aura aucun débordement sur le parking du club house ni sur les bâtiments existants.

La largeur de la station Gadret sera optimisée pour s'intégrer au mieux dans l'espace disponible.

Aménagements paysagers :

À proximité de la place Michel Gadret, des massifs arbustifs et deux arbres tiges seront implantés afin de renforcer la qualité paysagère du secteur et d'accompagner les aménagements de voirie.

Inspirées des ambiances végétales locales, ces plantations permettront d'assurer une continuité avec les traitements prévus avenue Paul Bernard.



4.3 Présentation du projet dans le secteur sud

4.3.4 Rue Charles Capsec

Perspective d'insertion depuis la Place Michel Gadret en regardant vers la rue Charles Capsec



Vue sur la rue Charles Capsec depuis la place Michel Gadret

Mise en sens unique pour les voitures particulières avec couloir bus-vélos dans le sens sud-nord

Plantation de massifs arbustifs et deux arbres tiges près de la place Michel Gadret

Projet



Existant



4.3 Présentation du projet dans le secteur sud

4.3.5 Rue William Chaumet et rue Alcide Castaing nord

Mobilité :

Sur l'axe Chaumet-Castaing, le projet prévoit la création d'un couloir bus partagé avec les vélos, dans le sens nord-sud.

Ce couloir sera également accessible aux services de collecte des déchets et à La Poste. Pour permettre cet aménagement, la chaussée sera élargie sur une largeur de 3,25 mètres.

Le trottoir ouest sera entièrement rénové pour être conforme aux normes

Vue en plan de la rue William Chaumet (entre la rue Albert Dubet et la rue Alcide Castaing)



d'accessibilité PMR. La bordure existante sera réhaussée pour limiter le stationnement sauvage dans le couloir bus.

Du côté est, les stationnements existants seront maintenus en l'état pour répondre aux besoins lors des événements sportifs. Seules six places seront supprimées au niveau du croisement entre les deux rues, pour des raisons de sécurité.

La station Gadre sera réaménagée dans le sens nord-sud, selon les normes d'accessibilité et les standards d'une ligne performante.

Aménagements paysagers :

Dans la continuité des aménagements réalisés rue Charles Capsec, des massifs arbustifs et arborés seront plantés aux abords de la place Michel Gadret, mais aussi au carrefour avec la Route de Corbiac/av Paul Bernard (2 arbres). Ces plantations permettront d'assurer une cohérence paysagère entre les différents secteurs du projet.

Les essences végétales seront choisies pour leur rusticité et leur compatibilité avec les espèces déjà présentes dans le quartier.



4.3 Présentation du projet dans le secteur sud

4.3.5 Rue William Chaumet et rue Alcide Castaing nord

Perspective d'insertion depuis la Rue William Chaumet, à proximité de l'entrée arrière du stade



Vue sur la rue William Chaumet

Création d'un couloir bus-vélos dans le sens nord-sud avec élargissement de la chaussée

Rénovation du trottoir ouest et maintien des stationnements côté est avec mise en valeur des espaces végétalisés existants

Projet



Existant



4.3 Présentation du projet dans le secteur sud

4.3.5 Rue William Chaumet et rue Alcide Castaing nord

Perspective d'insertion depuis la Place Michel Gadret en regardant vers la rue Alcide Castaing



Vue sur la rue Alcide Castaing depuis la place Michel Gadret

Projet



Existant



4.4 Matérialités des aménagements

Chaussée et trottoirs

Pour les revêtements :

La chaussée est en enrobé noir, comme l'existant.

Les plateaux surélevés sont en enrobé grenailé pour se démarquer visuellement.

Les couloirs bus sont en enrobé beige grenailé.

La surface au droit des quais bus en enrobé percolé.

Les voies vertes sont en enrobé drainant couleur beige.

Les trottoirs sont en stabilisé renforcé (hors station).

Les places de stationnement sur l'avenue Paul Berniard sont en dalle béton engazonnée.

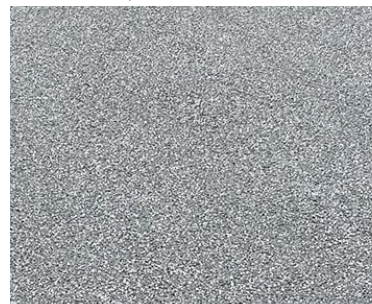
Plateaux surélevés
- enrobé grenailé



Couloir bus
- enrobé beige grenailé



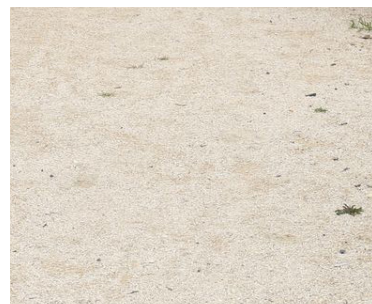
Quais bus
- enrobé percolé



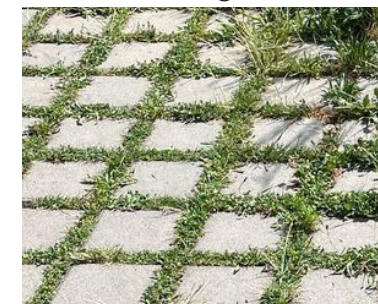
Voie verte
- enrobé drainant beige



Trottoirs
- stabilisé renforcé



Stationnements
- dalle béton engazonnée



4.5 Impacts sur la circulation

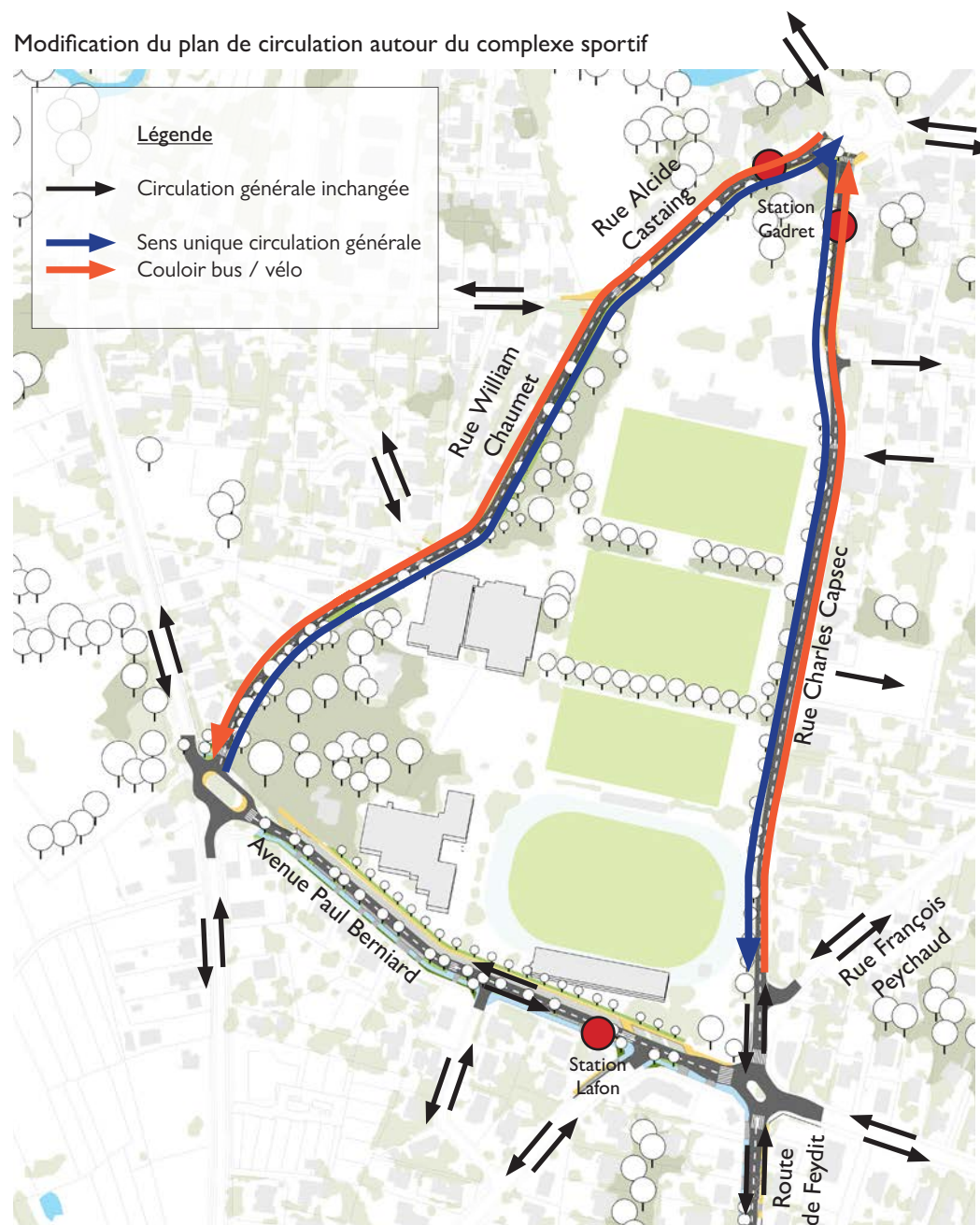
Le projet intègre la mise en sens unique des rues Capsec et Chaumet Castaing en vue de la création de couloir bus ouvert aux vélos dans le sens opposé.

Cette modification impacte peu le fonctionnement général du secteur, avec des volumes de trafic restants dans les mêmes ordres de grandeur que l'existant, excepté pour les rues mises en sens uniques, permettant une meilleure répartition des flux de part et d'autre du stade.

Il est également constaté un léger délestage de l'avenue Montaigne qui, associée à la nouvelle répartition liée aux sens uniques, permet une amélioration du fonctionnement du carrefour Montaigne/Castaing/Capsec (place Gadret).

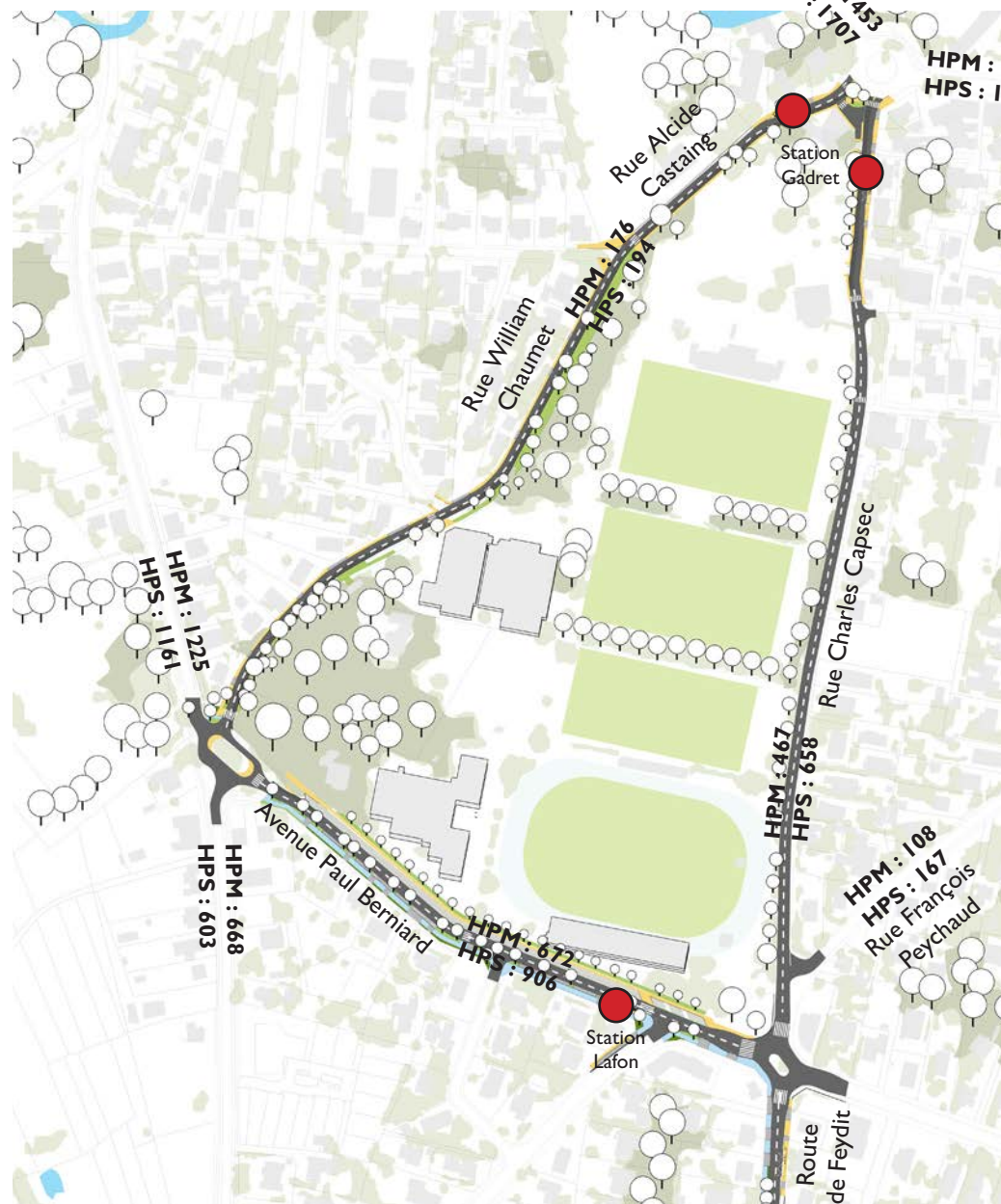
La création des couloirs bus optimise la régularité des temps de trajet de la ligne 39 et sécurise le trajet des vélos le long du stade.

Modification du plan de circulation autour du complexe sportif

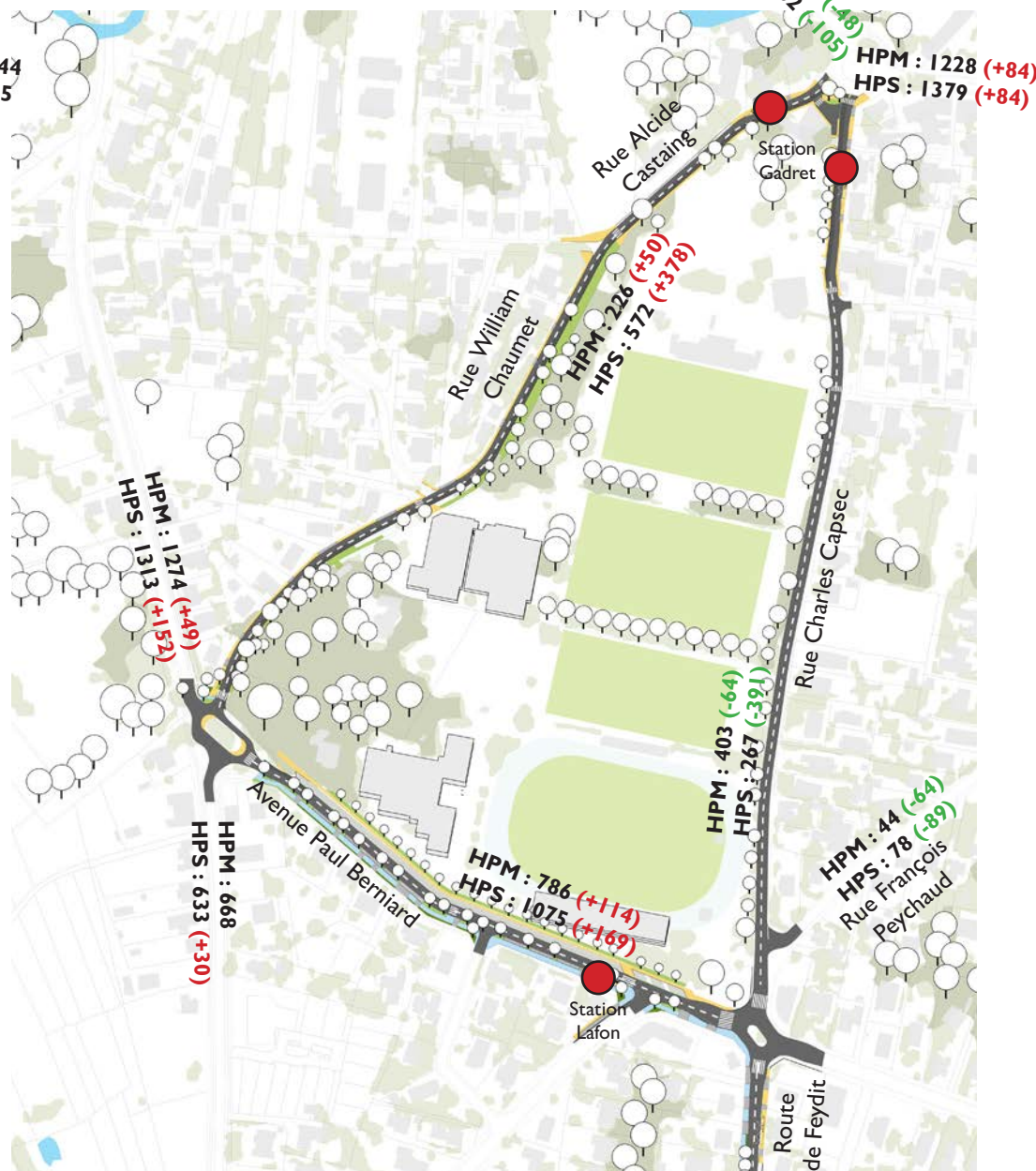


4.5 Impacts sur la circulation

Trafic actuel autour du complexe sportif

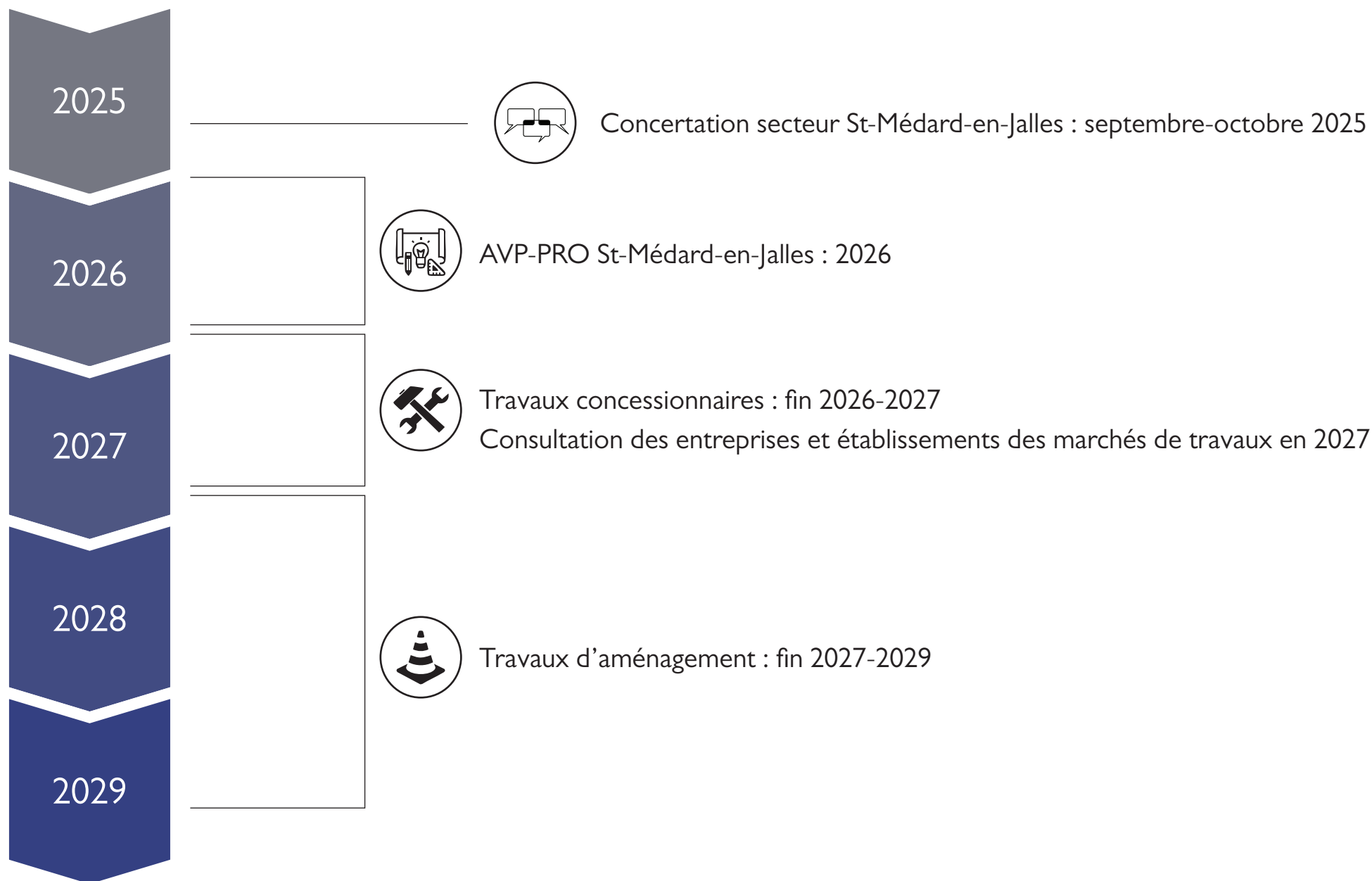


Trafic futur autour du complexe sportif



5. PLANNING PREVISIONNEL

5. Planning prévisionnel



6. ESTIMATION DES TRAVAUX

11 113 500 € HT dont :

6 735 600 € HT pour le secteur sud
(route de Feydit, av. Berniard, rue Chaumet-Castaing, rue Capsec)

4 377 900 € HT pour le secteur nord
(av. du Général de Gaulle)

Ces estimations ne comprennent pas :

Les travaux de jalonnement et de panneaux directionnels,

Les travaux d'enfouissement et de dévoiement de réseaux indiqués sur le plan de réseaux divers,

L'éventuelle présence d'amiante ou d'HAP dans les enrobés,

L'éventuelle présence d'amiante dans les réseaux d'assainissement,

L'éventuelle pollution dans les sols du site,

Les éventuelles acquisitions foncières ou régularisations.

7. ANNEXES

7.1 Aménagements paysagers du secteur nord

7.2 Aménagements paysagers du secteur sud

7.1 Annexe I - Aménagements paysagers du secteur nord



7. Annexe 2 - Aménagements paysagers du secteur sud

Secteur Route de Feydit



7. Annexe 2 - Aménagements paysagers du secteur sud

Secteur Complexe Sportif : av Paul Berniard, rue Charles Capsec et rues William Chaumet + Alcide Castaing nord

