

Aménagement d'un cheminement piétons et vélos sur l'avenue du Moulinat, l'avenue de la Prairie et l'avenue du Périgord - Commune d'Artigues-Près-Bordeaux

Dossier de concertation

Notice

Sommaire

	3.2	DESCRIPTION DU PROJET.....	18
	3.2.1	<i>Proposition des revêtements surfaciques</i>	18
	3.2.2	<i>Bordures.....</i>	18
	3.2.3	<i>Mobilier.....</i>	18
	3.2.4	<i>Projet végétal</i>	19
	3.2.5	<i>Bilan vert :</i>	19
	3.3	IMPACTS FONCIERS	19
	3.4	LES RESEAUX.....	19
	3.5	LES DONNEES CHIFFREES SUR LE PERIMETRE DU PROJET	19
	4	PLANNING DE L'OPERATION	20
1	OBJET DE LA CONCERTATION.....	3	
1.1	CONTEXTE GENERAL.....	3	
1.2	ENJEUX DE L'AMENAGEMENT	3	
1.3	OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT	3	
1.4	LOCALISATION DE L'AMENAGEMENT	3	
1.5	OBJET DU RAPPORT.....	3	
2	DIAGNOSTIC DE L'ETAT EXISTANT.....	4	
2.1	DIAGNOSTIC TECHNIQUE.....	4	
2.1.1	<i>Diagnostic du réseau cyclable</i>	4	
2.1.2	<i>Profils en travers des voies existantes</i>	4	
2.2	INFRASTRUCTURES EN CONNEXION AVEC LE PROJET	7	
2.2.1	<i>Passage inférieure sous la N89.....</i>	7	
2.2.2	<i>Création d'une voie verte Avenue du Périgord</i>	7	
2.3	DIAGNOSTIC MOBILITE.....	7	
2.3.1	<i>Catégorie de trafic</i>	7	
2.3.2	<i>Trafic actuel</i>	7	
2.3.3	<i>Transports en commun</i>	8	
2.4	DIAGNOSTIC URBAIN ET PAYSAGER	9	
2.4.1	<i>Présentation du contexte urbain et ses spécificités</i>	9	
2.4.2	<i>Contraintes environnementales et réglementaires : Les contraintes et préconisation du PLU</i>	9	
2.5	DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENT.....	10	
2.5.1	<i>Patrimoine et végétaux</i>	10	
3	PROPOSITION D'AMENAGEMENT.....	11	
3.1	PRINCIPES D'AMENAGEMENT	11	
3.1.1	<i>Section Giratoire Moulinat/Eglise Romane - Avenue du Moulinat.....</i>	11	
3.1.2	<i>Section Avenue de la Prairie – Jusqu'à Allée des Sports.....</i>	11	
3.1.3	<i>Section Avenue de la Prairie – Entre Allée des Sports et Av. du Périgord</i>	13	
3.1.4	<i>Section Avenue du Périgord – Entre Avenue de la Prairie et Allée Gutenberg</i>	13	
3.1.5	<i>Raccordement au passage Inférieur N89</i>	15	
3.1.6	<i>Section Avenue du Périgord – Entre Allée Gutenberg et ITEP</i>	15	

1 OBJET DE LA CONCERTATION

1.1 CONTEXTE GENERAL

Dans le cadre du schéma des mobilités, Bordeaux Métropole entend poursuivre le développement de la pratique du vélo, qui s'est fortement développée ces dernières années et répond, tout comme la marche, à des enjeux de santé publique et de réduction de la congestion. A ce titre Bordeaux Métropole envisage d'aménager l'avenue du Moulinat, l'avenue de la Prairie et l'avenue du Périgord afin de proposer des aménagements piétons et vélos confortables et sécurisés tout en prenant en compte, pour les aménagements cyclables les principes d'aménagement du Réseau Vélo Express.

Le montant estimatif de ce projet est supérieur au seuil de 1,9 million d'euros, il convient alors de procéder à l'organisation d'une concertation sur le projet.

1.2 ENJEUX DE L'AMENAGEMENT

Afin de décongestionner le territoire métropolitain, le schéma des mobilités adopté par le Conseil Métropolitain en septembre 2021 envisage de développer des alternatives attractives de déplacement à la 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 troisième 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, à des enjeux de santé publique et de réduction de la congestion. Cette évolution positive passe notamment par la réalisation d'un Réseau Vélo Express (ReVE).

A ce titre, il est proposé d'aménager l'espace public sur l'avenue du Moulinat, l'avenue de la Prairie et l'avenue du Périgord afin de proposer des aménagements piétons et vélos confortables et sécurisés tout en prenant en compte, pour les aménagements cyclables, les principes d'aménagement du Réseau Vélo Express.

1.3 OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

Afin de répondre aux enjeux identifiés sur ce territoire métropolitain, il vous est proposé de retenir pour le projet les objectifs suivants :

- ▶ Favoriser la circulation des cyclistes en proposant un aménagement cyclable continu sécurisé et lisible,
- ▶ Favoriser et améliorer les cheminements piétons en proposant des cheminements sécurisés, accessibles et de qualité.

1.4 LOCALISATION DE L'AMENAGEMENT

La présente concertation porte sur l'aménagement d'un cheminement piétons et vélos sur les avenues du Moulinat, de la Prairie et du Périgord à Artigues-Près-Bordeaux. Il s'étend du carrefour giratoire de l'avenue de l'Eglise Romane au raccordement avec la piste cyclable bidirectionnelle existante de l'avenue du Périgord, représentant un linéaire d'environ 1,5 km.



Figure 1 : Plan de localisation du projet - Source : setec / Signes-Paysages

1.5 OBJET DU RAPPORT

Ce projet d'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 du Code de l'urbanisme, de procéder à l'organisation d'une concertation sur le projet.

Cette concertation aura pour but, d'une part, d'informer le public du lancement de l'opération, d'autre part, d'en enrichir le programme en recueillant les avis, notamment des usagers et riverains, pour une plus grande qualité du projet.

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 d'Artigues près Bordeaux ;
- à la Direction Grands Projets Mobilités de Bordeaux Métropole (DGPM) ;

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.

Bordeaux Métropole, en liaison avec la commune , d'Artigues près Bordeaux conserve la possibilité d'organiser une réunion publique portant sur le projet dans la mesure où les autres modalités prévues d'information et de participation citoyenne s'avéraient incomplètes durant la période considérée.

Le dossier de présentation comportera notamment :

- Une notice explicative rappelant synthétiquement les enjeux liés au projet, les objectifs poursuivis, les caractéristiques principales,
- Des plans et planches graphiques,
- 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 dans les dossiers papier et numérique 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.

Indépendamment de la présente délibération, 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 d'Artigues près Bordeaux, à la direction DGPM 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 DIAGNOSTIC DE L'ETAT EXISTANT

2.1 DIAGNOSTIC TECHNIQUE

2.1.1 Diagnostic du réseau cyclable

Le réseau cyclable existant est schématisé sur le plan ci-dessous.

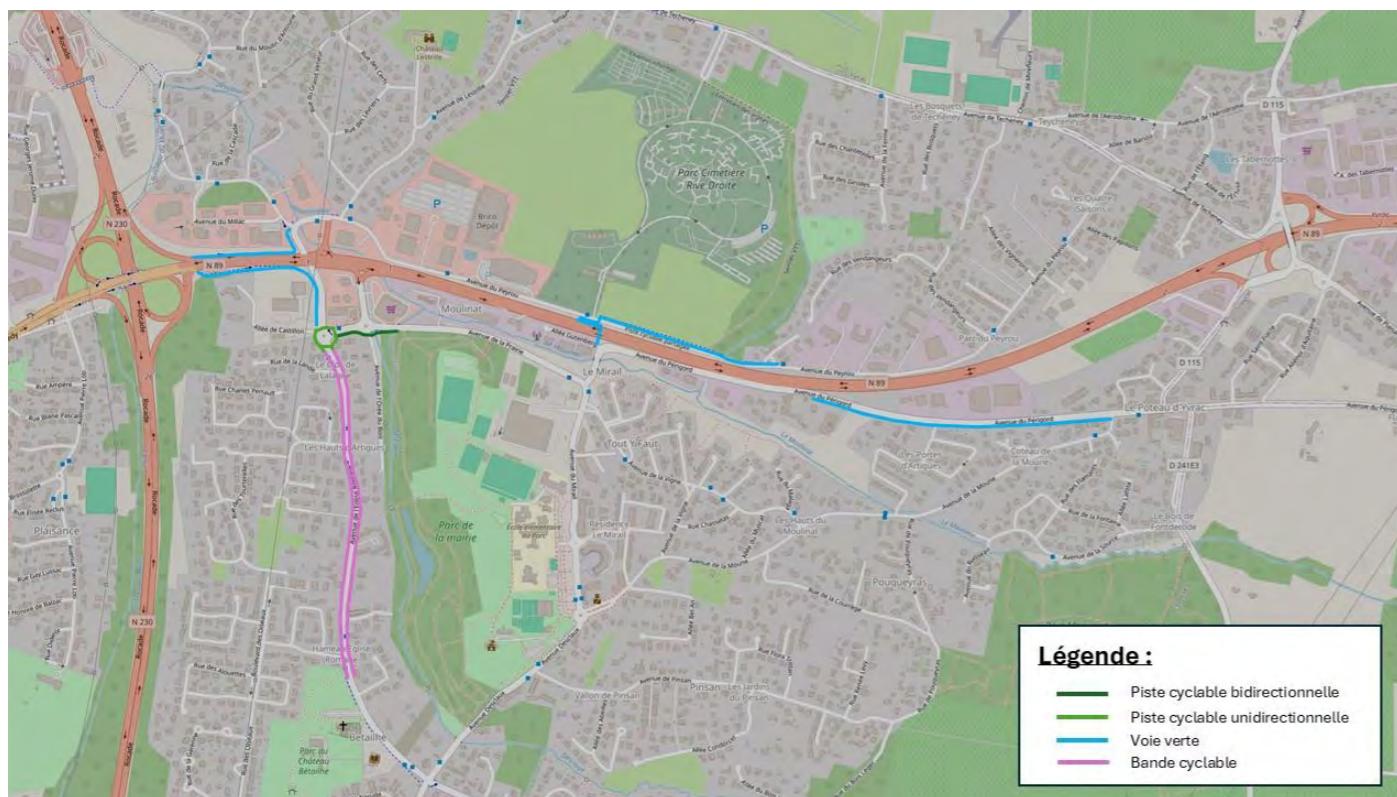
Au droit de l'échangeur N°26, il existe deux voies vertes :

- Au Nord de l'échangeur, la voie verte se prolonge jusqu'à avenue du Peyrou
- Au Sud, la voie verte se prolonge jusqu'au giratoire du Moulinat

Sur les avenues du Peyrou et du Périgord quelques portions sont aménagées avec des aménagements de type voie verte.

Au droit du giratoire Moulinat / Eglise Romane et sur l'avenue du Moulinat, une piste bidirectionnelle de 2,50m est présente. Cette piste se prolonge sur l'avenue de la Prairie sur 70ml jusqu'à l'accès du parc de la Mairie d'Artigues-Près-Bordeaux.

Enfin, du giratoire de l'Eglise Romane au centre-ville d'Artigues-près-Bordeaux, des bandes cyclables sur chaussée sont présentes.



2.1.2 Profils en travers des voies existantes

2.1.2.1 Avenue du Moulinat – Quai bus

L'avenue du Moulinat est composée comme suit :

- Une parcelle privée au Nord correspondant à un hôtel ;
- Un trottoir faisant également office de quai bus 3,29 m ;
- Une chaussée de 7,05 m ;
- Une piste cyclable bidirectionnelle de 1,91 m ;
- Un trottoir de 1,97 m.

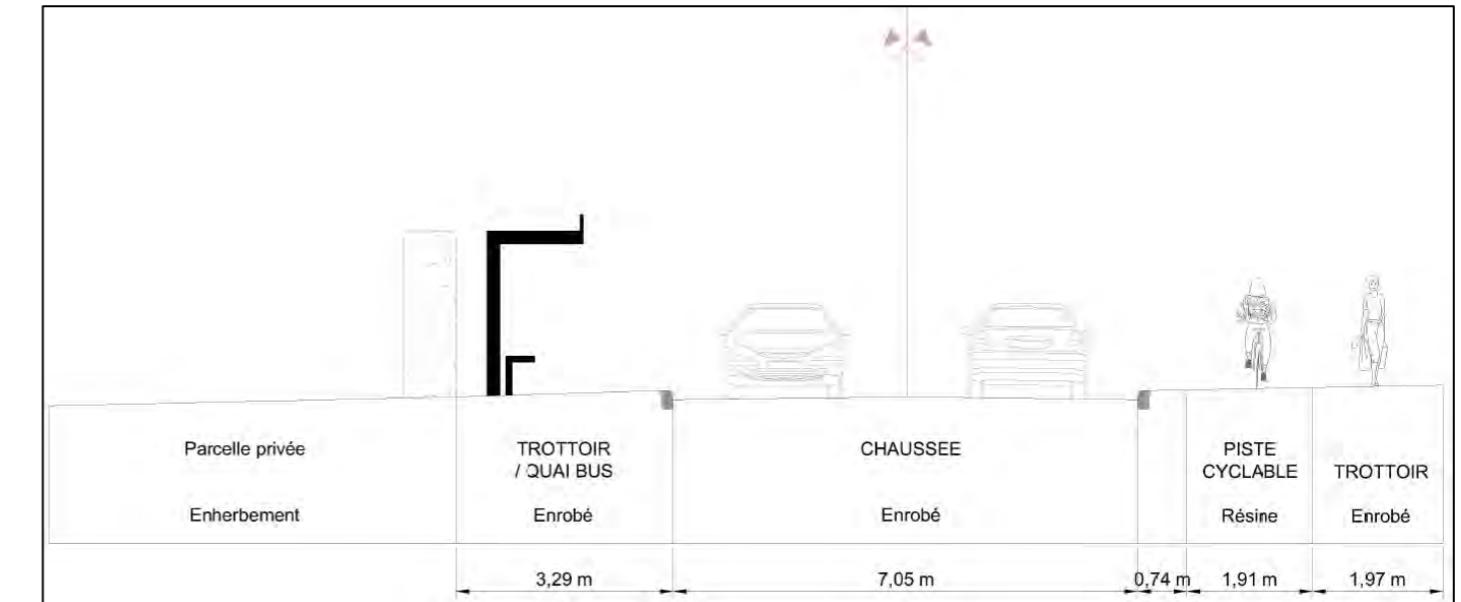


Figure 2 : Avenue du Moulinat - Quai bus – Profil en travers existant – Setec / Signes Paysages

2.1.2.2 Avenue de la Prairie – Traversée du ruisseau « Desclaux »

L'emprise de l'avenue de la Prairie au niveau de l'ouvrage de franchissement du ruisseau « Desclaux » est composée d'une chaussée 2x1 voies de 8,16 m de large comprenant un terre-plein central de 1,62 m de large. D'un trottoir d'une largeur de 2,70 m au Nord bordant le ruisseau alors qu'au Sud le trottoir de 2,26 m de large est bordé par un talus du parc de la Mairie.

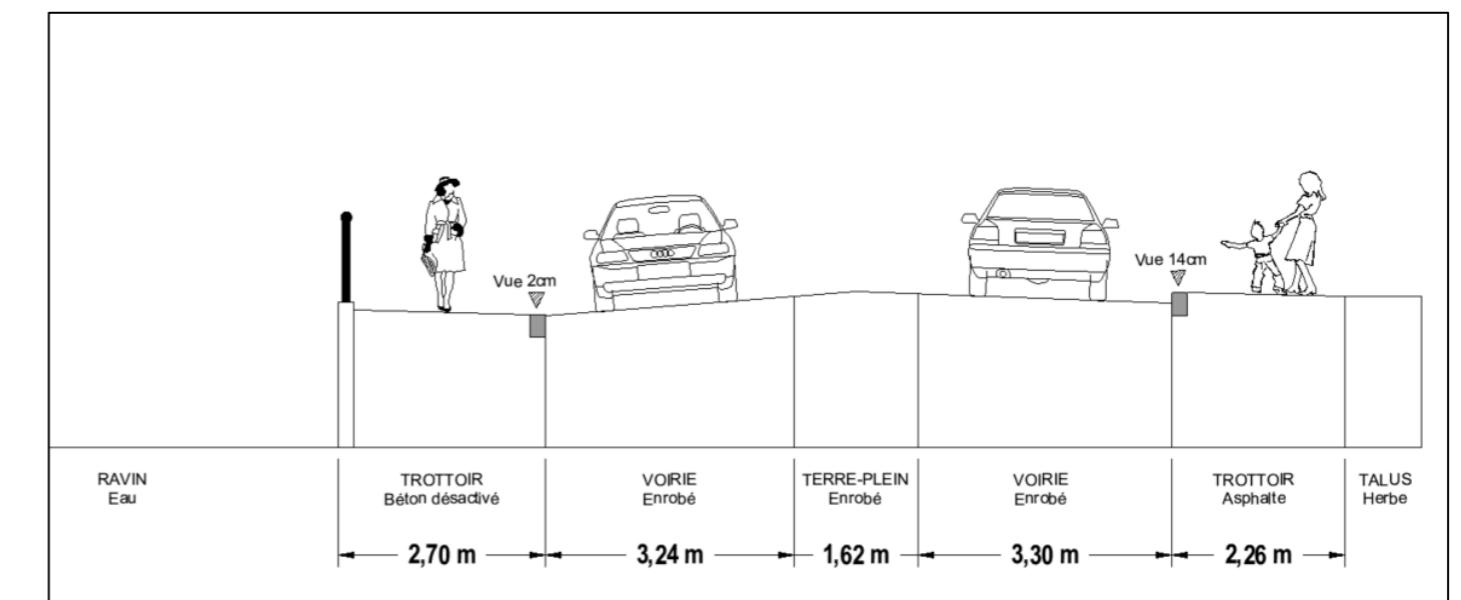


Figure 3 : Avenue de la Prairie – Ouvrage de franchissement - Profil en travers existant - Setec / Signes-Paysages

2.1.2.3 Avenue de la Prairie – Allée des Sports

L'emprise de la voirie est de l'ordre de 10,3 m de large et composée comme suit :

- Une chaussée de 8,48 m de large, disposant d'un terre-plein central de 2,02 m de large ;
- Un trottoir en béton de 1,82 m de large au Sud bordé par le talus enherbé du parc de la Mairie ;
- La partie au Nord de la chaussée est composée d'un accotement enherbé.

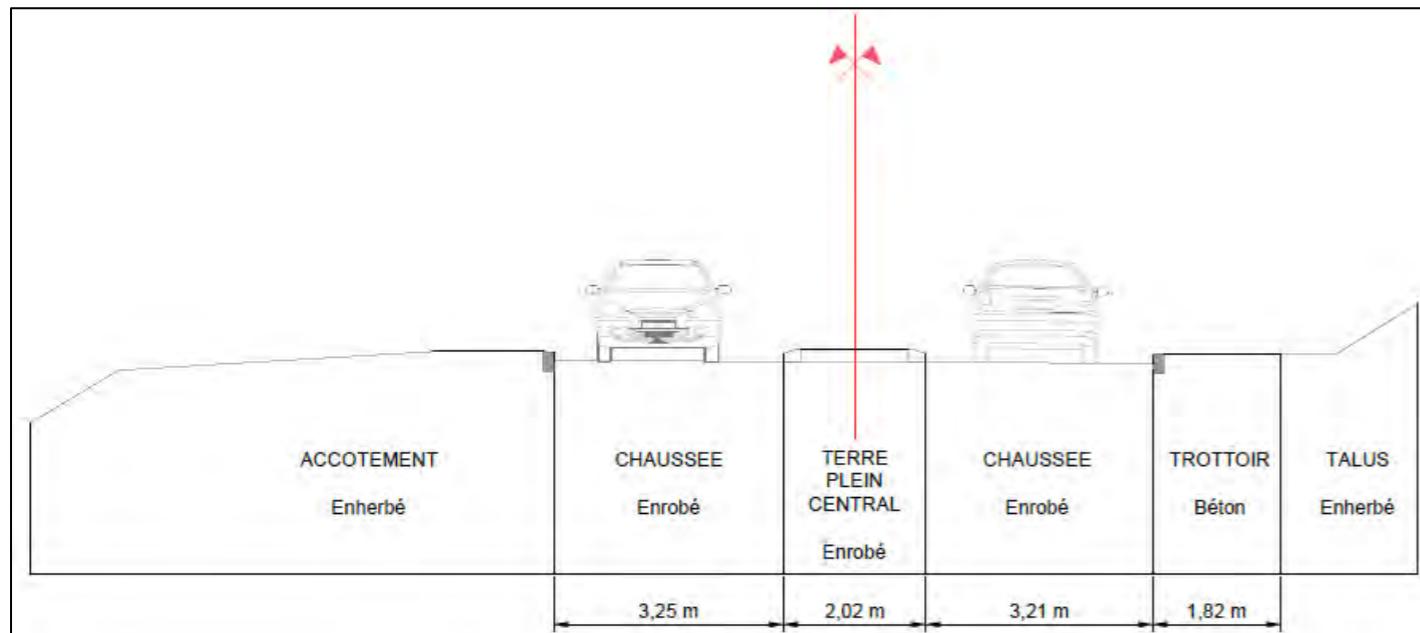


Figure 4 : Avenue de la Prairie – Allée des Sports- Profil en travers existant - Setec / Signes-Paysages

2.1.2.4 Avenue de la Prairie – Carrefour Av. du Périgord/Av. du Mirail

L'emprise de la voirie est composée comme suit :

- Une chaussée de 7,60 m de large ;
- Un trottoir en béton de 1,55 m de large au Sud bordé par un fossé ;
- Le Nord de la chaussée est composé d'un accotement enherbé avec fossé sur 2,55 m ;
- La partie Nord est composée d'une large prairie enherbée.

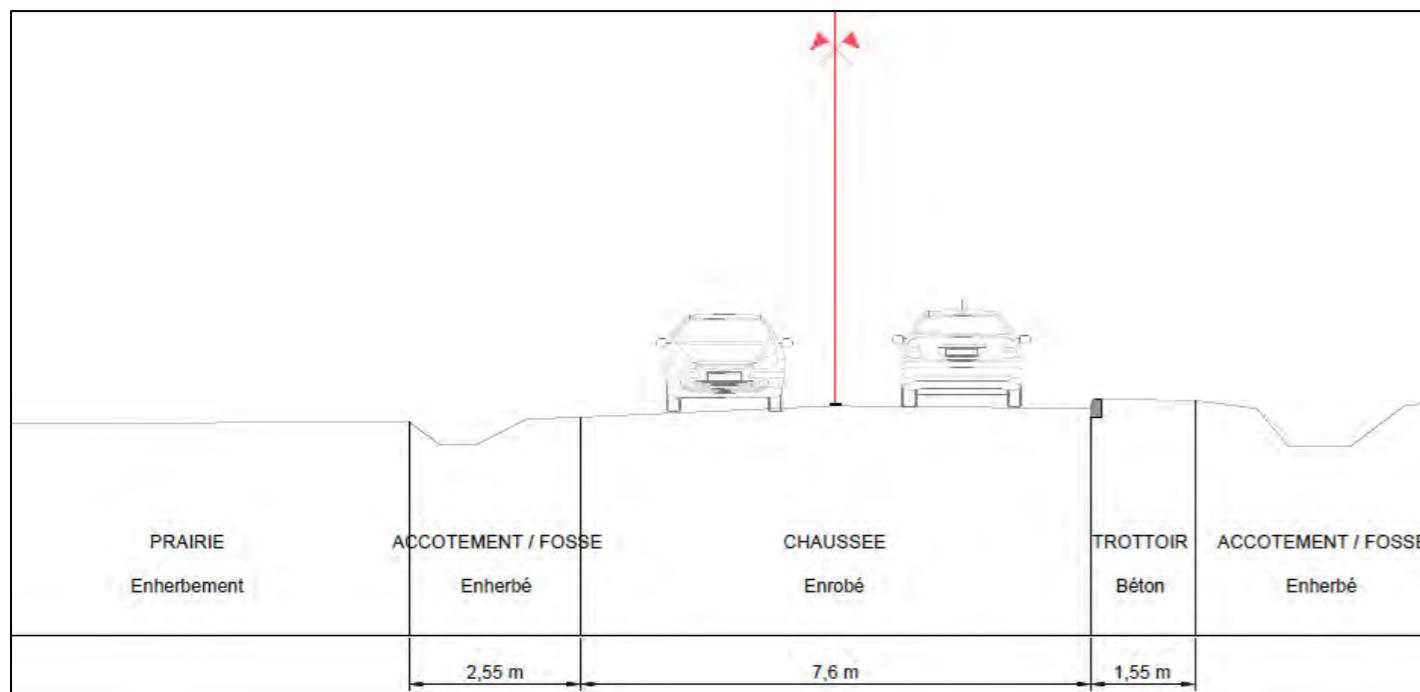


Figure 5 : Avenue de la Prairie – Raccordement Est - Profil en travers existant - Setec / Signes Paysages

2.1.2.5 Avenue du Périgord – arrêt bus

L'avenue du Périgord au droit des arrêts bus à proximité de l'intersection avec l'avenue du Moulinat se compose de la sorte :

- Un accotement de largeur variable ;
- Une chaussée bidirectionnelle de 5,65 m de large ;

- Deux arrêts bus en encoche de part et d'autre de la chaussée d'une largeur moyenne 3 m ;
- Des accotements/quais bus en herbe bilatéraux de largeur variable.

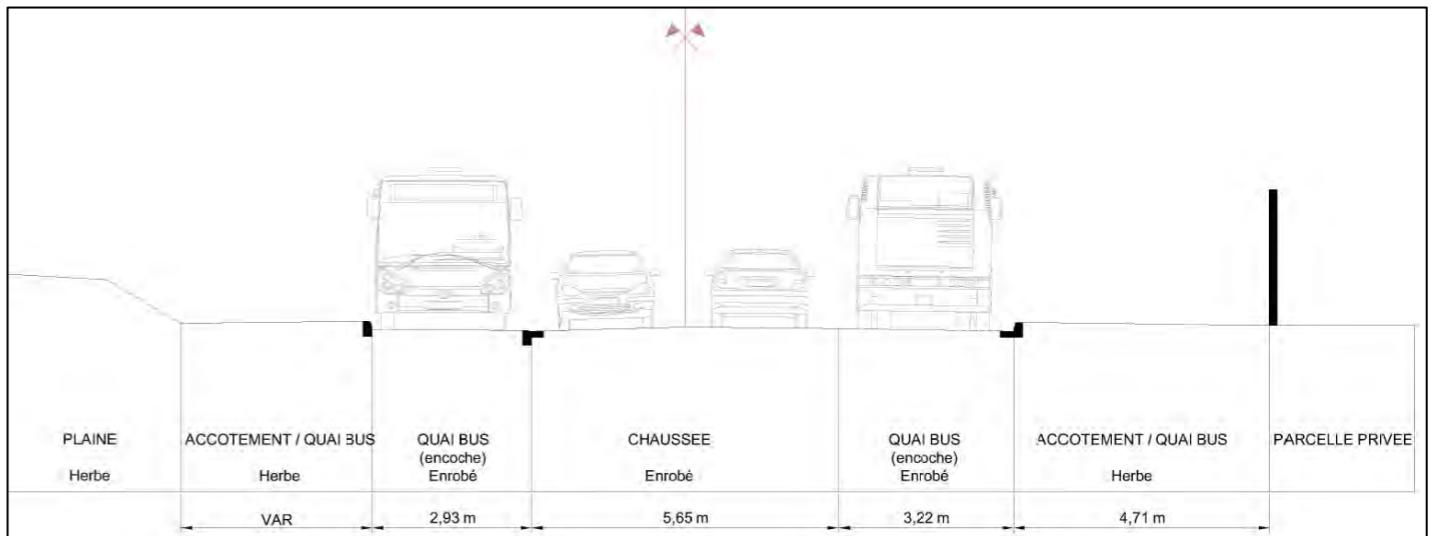


Figure 6 : Avenue du Périgord au droit des arrêts bus existants - Profil en travers existant - Setec / Signes Paysages

2.1.2.6 Avenue du Périgord – Au droit de l'OA existant

L'avenue du Périgord au droit de l'ouvrage d'art permettant le franchissement du Moulinat a le profil en travers suivant :

- Une chaussée bidirectionnelle de 6,0 m de large ;
- Des trottoirs bilatéraux de largeur 1,0 m de part et d'autre de la chaussée.

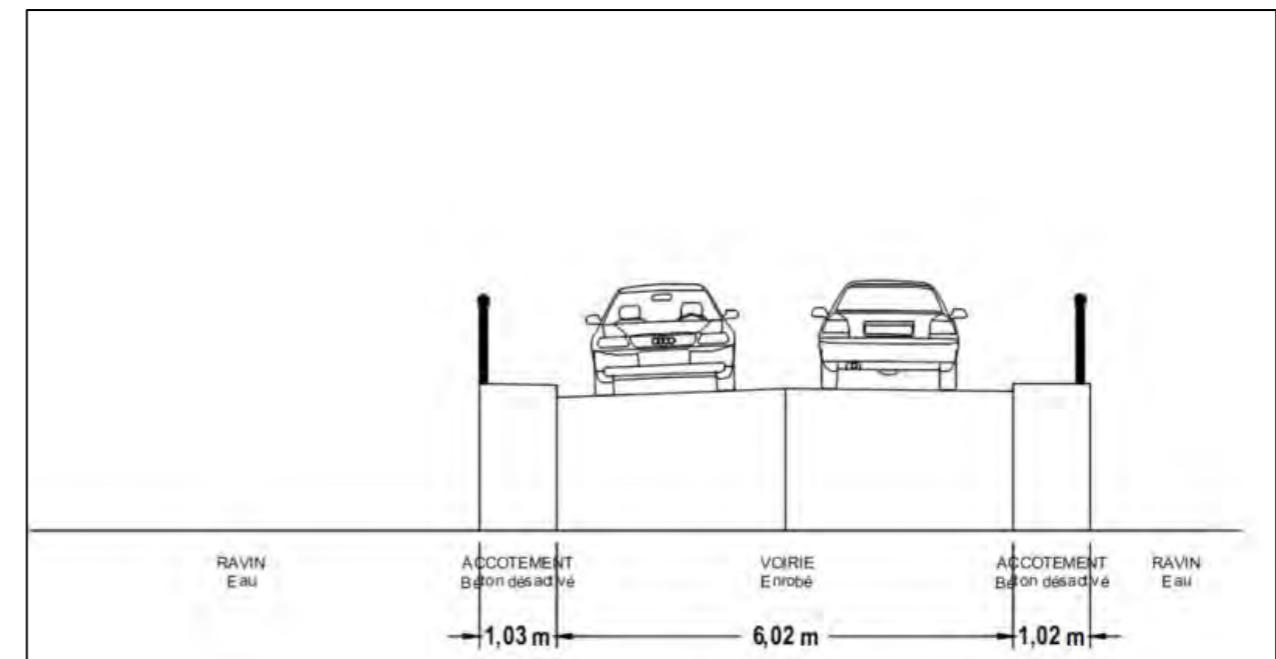


Figure 7 : Avenue du Périgord au droit de l'OA existant - Profil en travers existant - Setec / Signes Paysages

2.1.2.7 Avenue du Périgord – Section entre l'allée Gutenberg et le n°73 Av. du Périgord

Sur la section courante longeant la RN89 (partie Ouest), l'avenue du Périgord se compose des éléments suivants :

- Une chaussée bidirectionnelle d'une largeur d'environ 5,6 m ;
- Un accotement Nord de 1,87m de large hors fossé ;
- Un accotement Sud de largeur variable intégrant un fossé discontinu et busé par endroit.

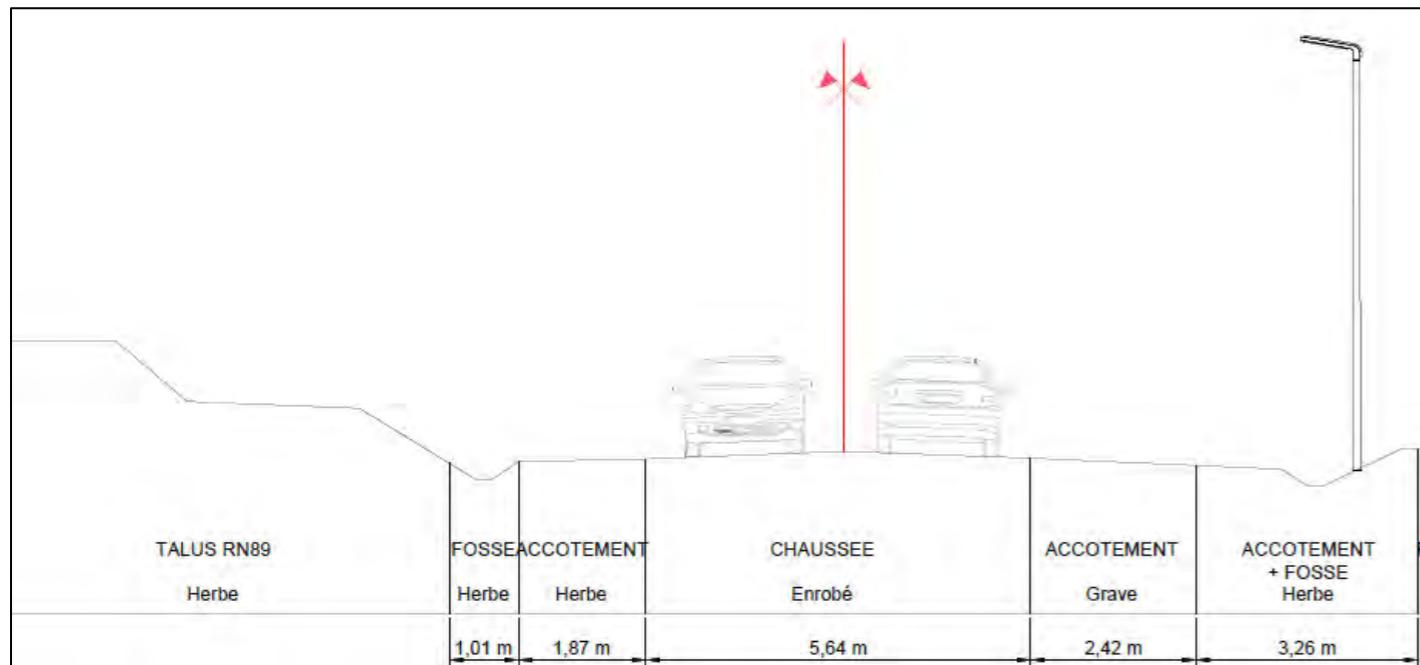


Figure 8 : Avenue du Périgord le long de la section courante Ouest - Profil en travers existant - Setec / Signes Paysages

2.1.2.8 Avenue du Périgord – Section entre les n°73 et 71 Av. du Périgord

Sur la section courante au droit des commerces, l'avenue du Périgord se compose des éléments suivants :

- Une chaussée bidirectionnelle d'une largeur d'environ 5,6 m ;
- Un accotement Nord de 1,70m de large hors fossé ;
- Un accotement Sud de 8m servant actuellement de places de stationnement ou aire d'arrêt pour les camions.

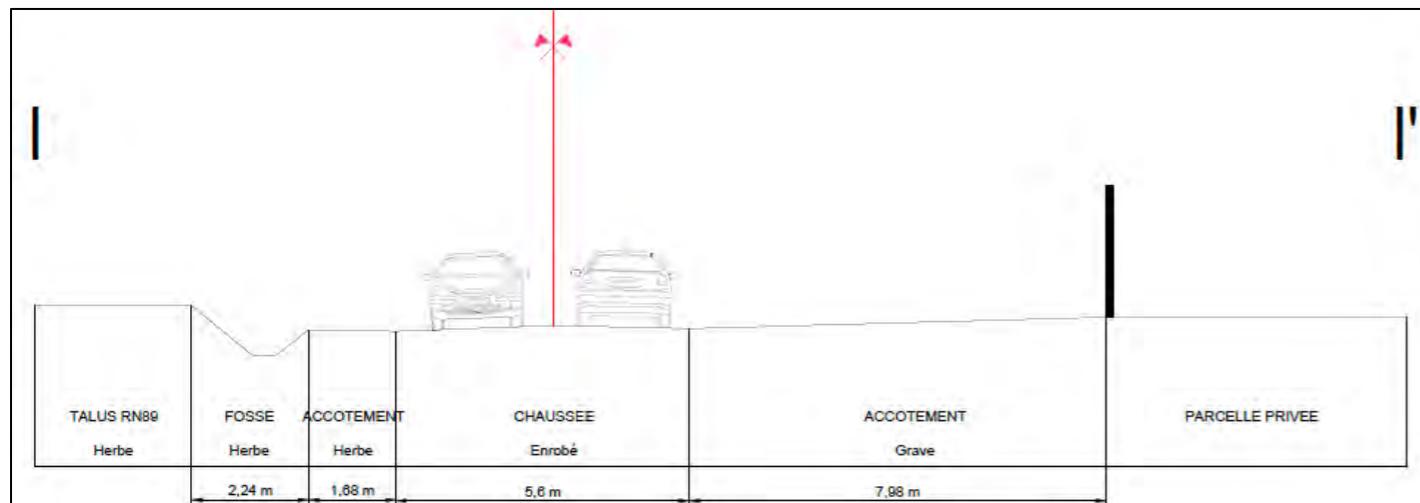


Figure 9 : Avenue du Périgord le long de la section courante centrale - Profil en travers existant - Setec / Signes Paysages

2.1.2.9 Avenue du Périgord – Section entre les n°71 et 63 Av. du Périgord

Sur la section courante longeant la RN89 (partie Est), l'avenue du Périgord se compose des éléments suivants :

- Une chaussée bidirectionnelle d'une largeur d'environ 6 m ;
- Un accotement Nord de 1,00m de large hors fossé ;
- Un accotement Sud d'une largeur variable intégrant un fossé discontinu et busé au droit des accès riverains.

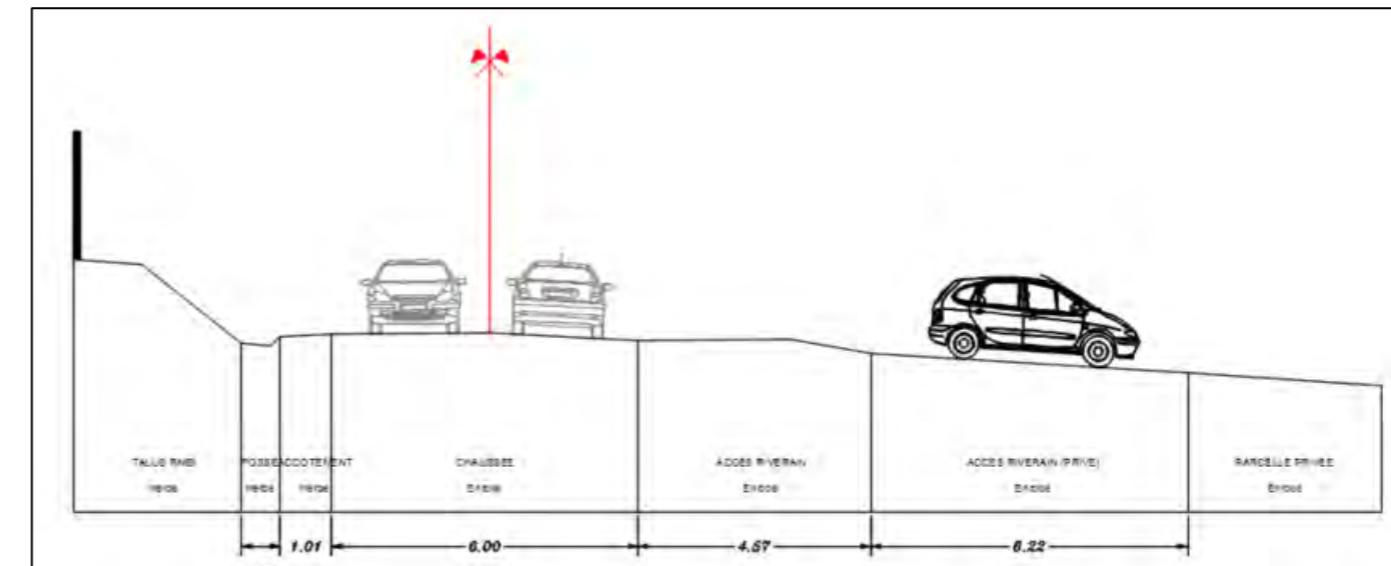


Figure 10 : Avenue du Périgord le long de la section courante Est - Profil en travers existant - Setec / Signes Paysages

2.1.2.10 Avenue du Périgord – Section entre le n°63 Av. du Périgord et l'ITEP L'héronnelle

A proximité du raccordement Est du projet, au droit de la section la plus contrainte, l'avenue du Périgord se compose des éléments suivants :

- Une chaussée bidirectionnelle d'une largeur d'environ 5,9 m ;
- Un accotement Nord de 1,45m de large ;
- Un accotement Sud d'une largeur 2,7m.

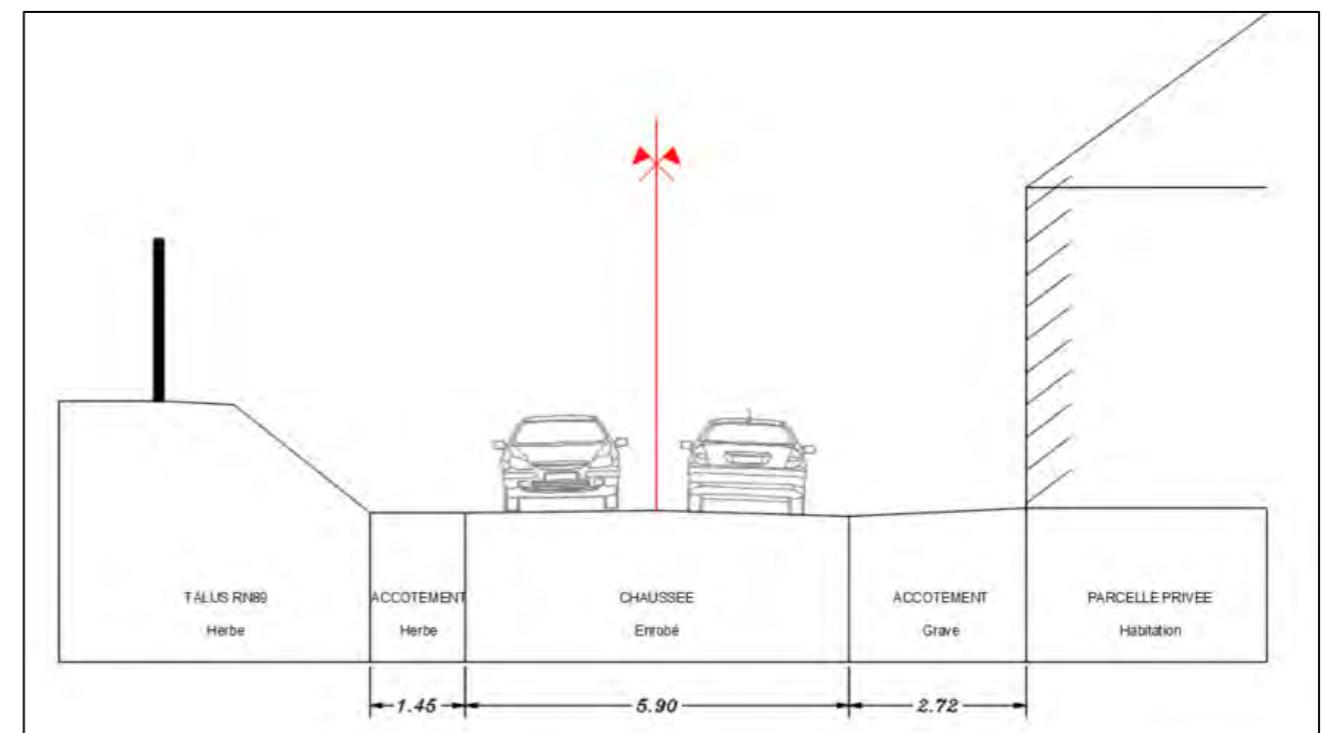


Figure 11 : Avenue du Périgord au droit du raccordement Est - Profil en travers existant - Setec / Signes Paysages

2.2 INFRASTRUCTURES EN CONNEXION AVEC LE PROJET

2.2.1 Passage inférieur sous la N89

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) a mené des travaux consistant à réaliser une rampe pour les personnes à mobilité réduite afin d'accéder au passage inférieur présent sous la N89 et rénover l'ouvrage d'art existant. Cet aménagement permet de relier l'avenue du Peyrou à l'avenue du Peyrou de manière sécurisée pour l'ensemble des usagers y compris PMR et modes doux.

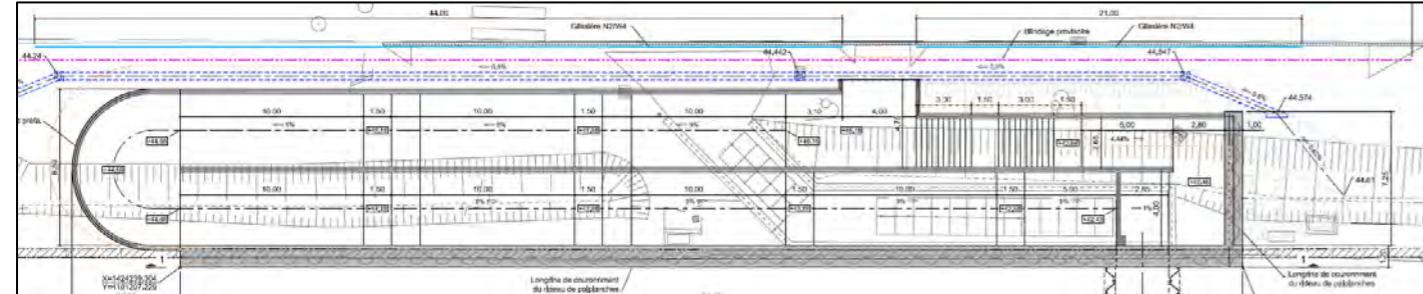


Figure 12 : Rampe pour personnes à mobilité réduite Projet (source : DREAL / Ingérop)

2.2.2 Crédit d'une voie verte Avenue du Périgord

Bordeaux Métropole a mené des travaux consistant à la réalisation d'une voie verte le long de l'avenue du Périgord, entre la maison de l'association pour les adultes et jeunes handicapés de la Gironde (ITEP L'hirondelle) et l'avenue de la Moune.

Cette portion de voie verte est en service depuis début 2022.



Figure 13 : Voie verte Av. du Périgord - Source : Setec / Signes-Paysages

2.3 DIAGNOSTIC MOBILITÉ

2.3.1 Catégorie de trafic

D'après la carte du réseau hiérarchisé de Bordeaux Métropole, les avenues de la Prairie et du Périgord sont des voies de catégorie 2 correspondant à des liaisons intercommunales.

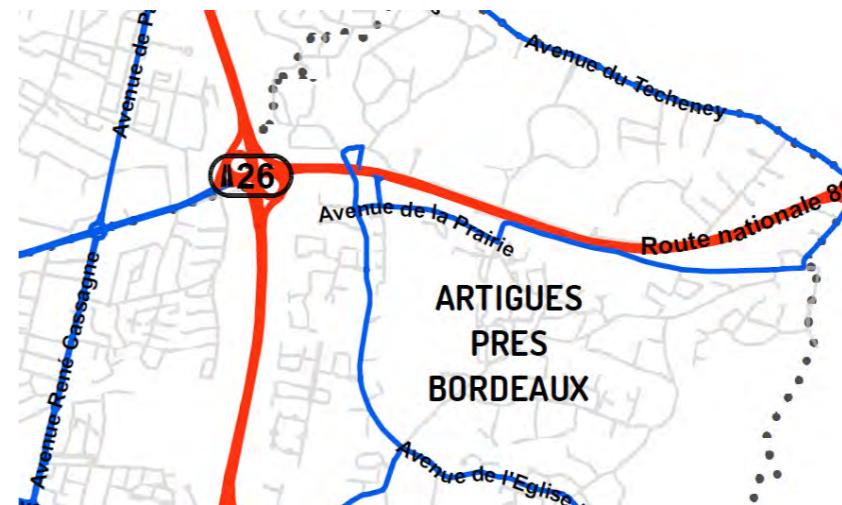


Figure 14 : Extrait du Réseau hiérarchisé de BM - Source : Bordeaux Métropole

2.3.2 Trafic actuel

Un diagnostic de circulation type comptage routiers a été réalisé par le CPEV sur l'avenue du Périgord, au niveau du profil le plus contraint (limite Est de l'emprise du projet) en novembre 2024.

Les comptages du diagnostic de circulation permettent de quantifier les TMJO (Trafic moyen journalier jours ouvrés) suivant :

- ▶ Direction Bordeaux :
 - 1803 véh/j dont 46 PL
- ▶ Direction Libourne :
 - 1455 véh/j dont 24 PL

A titre de comparaison, l'enquête de comptages automatique réalisé par le CPEV sur l'avenue du Périgord au niveau des carrefours avec l'avenue de la Moune et l'impasse Aliénor (Tresses) en octobre 2020 indiquait les flux suivants :

- ▶ Carrefour Avenue de la Moune :
 - Flux Yvrac → Bordeaux : 1938 véh/j dont 87 PL et 372 uvph
 - Flux Bordeaux → Yvrac : 1 267 véh/j dont 50 PL et 162 uvph
- ▶ Carrefour impasse Aliénor :
 - Flux Yvrac → Bordeaux : 4595 véh/j dont 304 PL et 803 uvph
 - Flux Bordeaux → Yvrac : 2583 véh/j dont 140 PL et 312 uvph



Figure 15 : Trafic moyen journalier ouvert (TMJO) sur l'avenue du Périgord (Source : CPEV, 2021)



Figure 16 : Trafic horaire maximal en uvph sur l'avenue du Périgord (Source : CPEV, 2021)

2.3.3 Transports en commun

Le projet est desservi les lignes de bus suivantes :

- Ligne 66 :
- Ligne 67 :
- La ligne de transport à la demande « Flex' Artigues » :
- Car régional 463 ;
- Desserte Scolaire « ScoDi » S1.

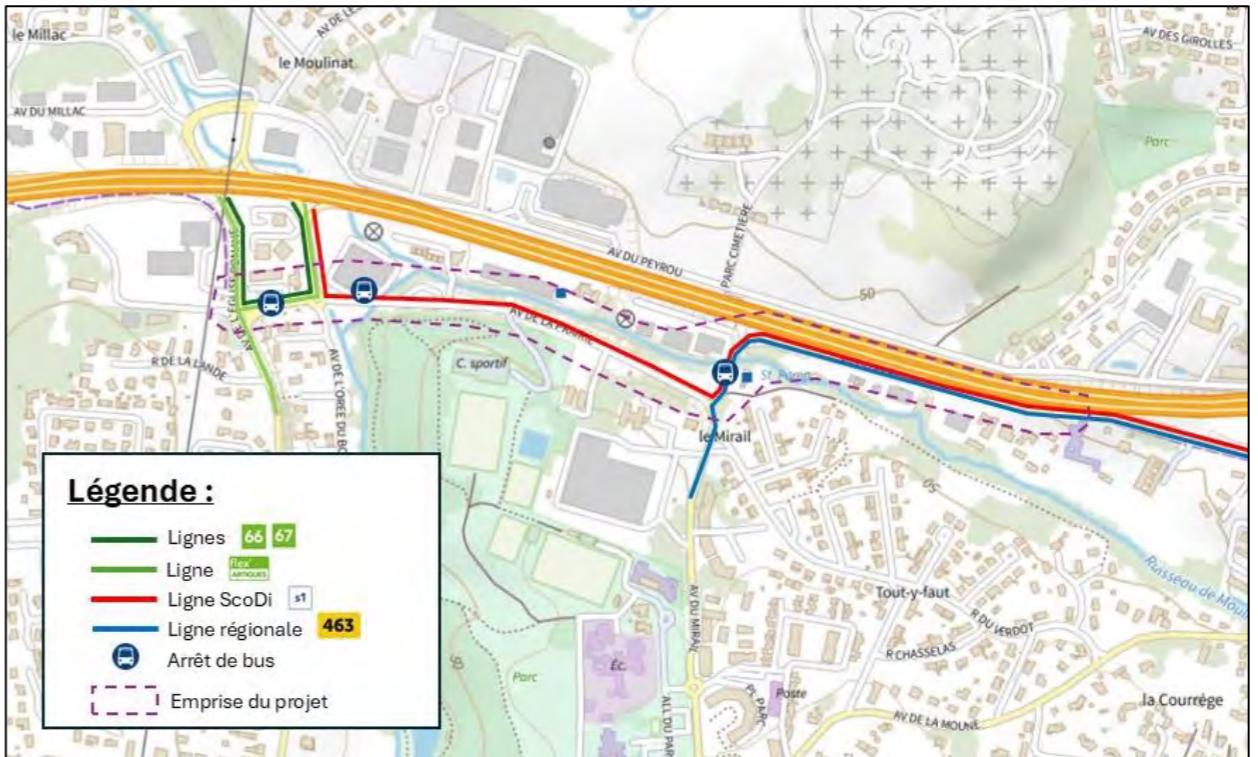


Figure 17 : Plan des lignes de BUS à l'intérieur du périmètre du projet - Source : TBM

2.4 DIAGNOSTIC URBAIN ET PAYSAGER

2.4.1 Présentation du contexte urbain et ses spécificités

Cet aménagement se concentre sur les espaces publics de la commune d'Artigues-près-Bordeaux, situés entre l'avenue du Moulinat et l'ITEP Hirondelle cela comprend l'ensemble de l'avenue de la prairie et le début de l'avenue du Périgord.

Cet aménagement longe la N89, imposante 2x2 voies accompagnée de voies d'insertion et de sortie, de plus de 30 m de largeur d'emprise, est un axe de circulation rapide reliant l'A89 à l'Est à l'A10 au Nord.

Les glissières de sécurité, le terre-plein central, les linéaires de murs anti-bruit et les rubans de volumes géométriques en tôle des grandes enseignes commerciales situés de part et d'autre créent une barrière aux modes doux et un écran entre le tissu pavillonnaire du Nord et celui du Sud.

Une voie verte accompagne malgré tout cet important axe routier sur sa frange Sud au niveau de la sortie 26, mais sur un linéaire très court. En effet, celle-ci rejoint l'avenue de l'Eglise Romane (2x1 voie) et met alors les cycles et les piétons à distance du flux routier de la nationale. En revanche, sa largeur d'environ 2.00m n'est aujourd'hui pas réglementaire et est susceptible de générer d'importants conflits piétons/cycles.

Cette voie verte rejoint finalement les bandes cyclables de l'avenue de l'Eglise Romane, au niveau du giratoire Castillon-Moulinat. Elle permet de rejoindre l'avenue du Moulinat, mais laisse place à deux trottoirs de chaque côté de l'avenue. Le statut du trottoir Sud reste néanmoins assez flou et peut aussi être identifié comme une piste cyclable, dans la mesure où des logos cycles sont marqués sur son extrémité Ouest, au niveau du giratoire Castillon-Moulinat. Les cycles se réinsèrent alors soit directement dans la circulation VL, soit circulent sur le trottoir/piste et ne laissent aux piétons que les accotements en enrobé noir, jonchés de panneaux et autres émergences faisant obstacle à leur libre circulation.

L'avenue de la Prairie s'inscrit ensuite dans la continuité de l'avenue du Moulinat. Elle est accompagnée d'une lisière arborée au Nord comme au Sud, dessert quelques commerces et équipements tels que le gymnase Nelson Paillou et son parc arboré propice aux balades à pied. Elle débouche ensuite sur l'avenue du Périgord.

D'abord parallèle à la N89 et isolée en limite Nord par un talus enherbé et un mur anti-bruit, l'avenue du Périgord (2x1voie) s'éloigne peu à peu du trafic routier pour desservir un tissu composé de quelques équipements, bâtiments d'activité et de commerce, puis à dominante pavillonnaire.

Ainsi malgré quelques aménagements cycles et piétons le long de l'emprise du projet, nous n'en retrouvons pas de sécurisé sur une grande partie du linéaire, de ce fait leur accessibilité, leur mise en sécurité et leur continuité restent encore à soigner.

Trottoirs et voie verte attenants à la N89



Trottoir conduisant à l'avenue du Peyrou, accompagné d'arbres et d'une haie taillée



Voie verte en rive sud de la N89, de largeur non réglementaire mais accompagnée d'une lisière boisée

Avenues du Moulinat et de la Prairie



Trottoirs et piste de l'avenue du Moulinat



Avenue de la Prairie, accompagnée de la ripisylve du Moulinat et des plantations du parc extérieur

Avenue du Périgord



Absence de trottoir à l'ouest de l'avenue



Trafic routier encore prégnant



Stationnement longitudinal

Frange plus urbaine à l'est de l'avenue

Espaces tournés vers les modes doux

2.4.2 Contraintes environnementales et réglementaires : Les contraintes et préconisation du PLU

Differentes zones de réglementations du PLU régissent les espaces situés au nord et au sud de la partie artiguaise de la N89 :

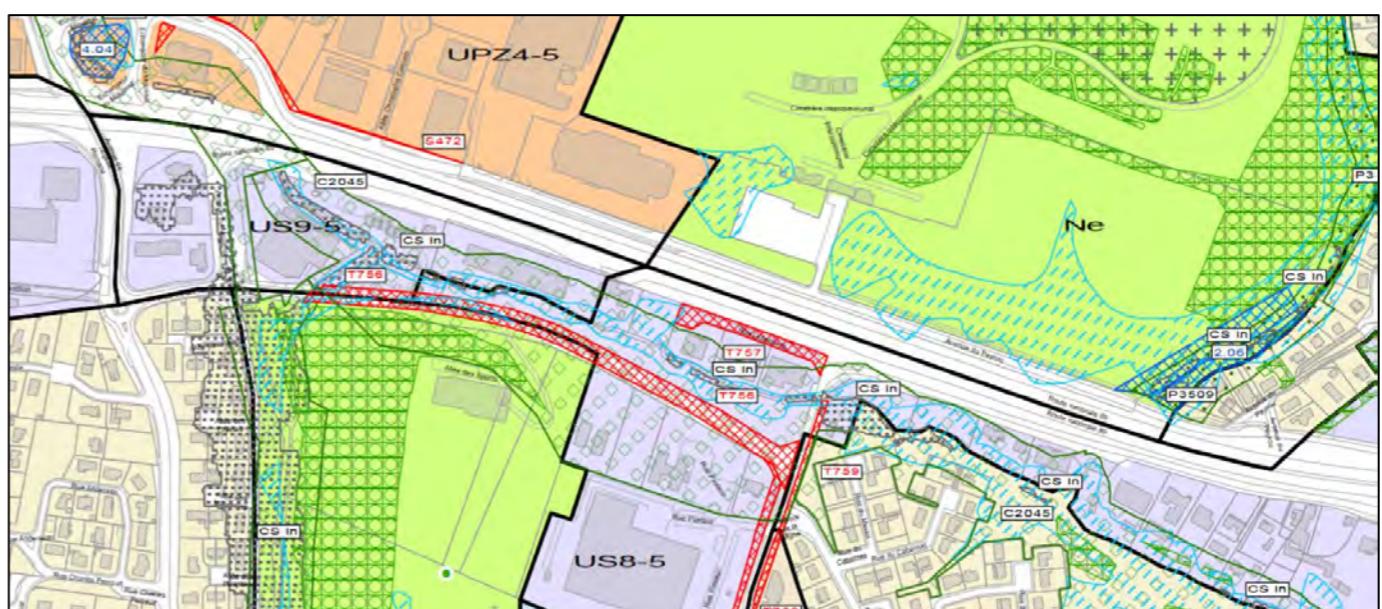
Zonage	Dispositions applicables
UM	→ Zone urbaine multifonctionnelle. → Tissu à dominante de maisons individuelles récentes.
UP	→ Zone urbaine particulière. → Zone d'aménagement commercial identifiée au SCOT.
US	→ Zone urbaine spécifique liée à l'économie.
Ne	→ Zone naturelle de loisirs et d'équipements.

Trois emplacements réservés de voirie, un emplacement réservé de superstructure, une servitude de localisation de voirie et un linéaire destiné à la diversité commerciale sont également présents à proximité :

N° de l'ER	Commune	Désignation de l'opération	Emprises/Superficie (m/m²)
S472	Artigues-Près-Bordeaux	Elargissement de l'avenue du Peyrou	Variable
T756	Artigues-Près-Bordeaux	Elargissement de l'avenue de la Prairie	16 m
T759	Artigues-Près-Bordeaux	Elargissement de l'avenue du Mirail entre l'avenue du Périgord et la place Albert Despujols	14 m
4.04	Artigues-Près-Bordeaux	Equipement à vocation d'espaces verts	2191 m²

Ces emplacements réservés sont autant d'espaces propices à l'intégration de voies douces ou de nouvelles plantations.

A noter que d'après le P.L.U., une partie de l'emprise du projet est comprise dans une continuité écologique dite « Trame bleue » (C2045). D'après les prescriptions spécifiques de cette continuité écologique, l'ensemble des revêtements des « cheminement doux doivent être réalisés dans des dimensions minimales, avec de faibles décaissements, et en revêtement poreux ». Ainsi, les revêtements des trottoirs et de la voie verte compris dans le zonage de la continuité écologique seront en revêtement poreux.



2.5 DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENT

2.5.1 Patrimoine et végétaux

Le patrimoine végétal rencontré est plutôt riche, diversifié et bien développé mais sa répartition le long des avenues concernées par l'aménagement reste malgré tout assez inégale.

En effet, sur les secteurs les plus contraints tels que les ouvrages de franchissement, ou le long de la N89, la voirie n'est longée que par des talus enherbés.

Plusieurs Espaces Boisés Classés font partie du patrimoine végétal du secteur.:

- ▶ un au Sud-Est de l'échangeur,
- ▶ un constitué par les boisements du parc extérieur attenant au gymnase Nelson Paillou,

Les abords naturalisés du ruisseau Desclaux et du ruisseau du Moulinat bénéficient quant à eux de prescriptions particulières au titre des continuités écologiques et paysagères et font aussi partie des secteurs soumis à des risques d'inondation.

Voie verte attenante à la N89, avenues du Moulinat et de la Prairie



Avenue du Peyrou



Avenue du Périgord



3 PROPOSITION D'AMENAGEMENT

3.1 PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Pour rappel, les deux objectifs de l'aménagement sont :

- ▶ Favoriser la circulation des cyclistes en proposant un aménagement cyclable continu sécurisé et lisible,
- ▶ Favoriser et améliorer les cheminements piétons en proposant des cheminements sécurisés, accessibles et de qualité.

Le projet d'aménagement permet ainsi de desservir **et d'améliorer l'accessibilité** et la sécurité des piétons et cycles a(u) :

- Supermarché Auchan
- Parc Extérieur de la Mairie – Accès Nord
- Groupe scolaire du Parc, via l'accès Nord au Parc Extérieur,
- Gymnase Nelson Paillou
- Habitations à proximité de l'avenue de l'avenue du Périgord
- La zone commerciale de l'avenue du Périgord (via la voie verte avenue du Périgord).

3.1.1 Section Giratoire Moulinat/Eglise Romane - Avenue du Moulinat

Afin de disposer d'une liaison directe, et de limiter les traversées de giratoires, le tracé propose d'emprunter le côté nord de l'avenue du Moulinat et nécessite des acquisitions foncières (hôtel Campanile). Du fait de la présence d'un arrêt de bus ("La Prairie"), un décrochement de la voie verte est nécessaire pour permettre la conservation du quai, les flux cycles passent alors derrière l'arrêt. La clôture existante en treillis soudé, impactée par le tracé, est restituée au droit de la nouvelle limite de propriété.

Il est également proposé de réaménager les îlots des branches Nord des deux giratoires afin de créer des traversées piétons/cycles, respectivement, de largeurs 3.00 m et 2.50 m.

Des pistes cyclables sont présentes au Sud de l'Avenue du Moulinat, le projet prévoit l'adaptation des dépressions charretières au droit des passages piétons des giratoire afin de connecter ces pistes au projet. A noter que les traversées cycles et piétonnes seront dissociées. Les traversées cyclables seront gérées au moyen de résine ocre ou orange afin de marquer la priorité des cycles et sécuriser leur traversée.

A noter que l'aménagement pourra nécessiter l'abattage d'un arbre existant à l'angle de l'avenue Moulinat et de la Prairie, si au vu des contraintes de nivellation, sa conservation ne pouvait être retenue.

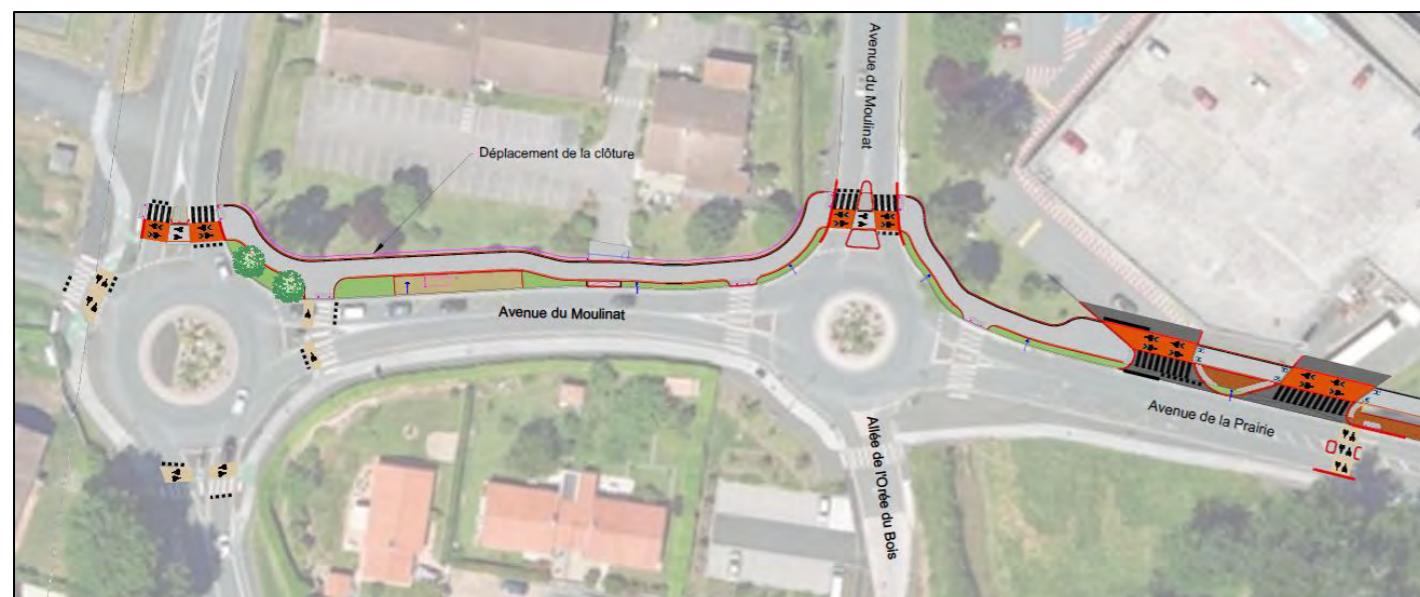


Figure 19 : Aménagement Moulinat

Profil en travers

Le profil en **travers** projet de l'avenue du Moulinat est conservé en grande majorité et propose de pérenniser le quai bus et décaler la clôture de la parcelle privée d'environ 3,60 m afin d'y implanter la voie verte de 3 m.

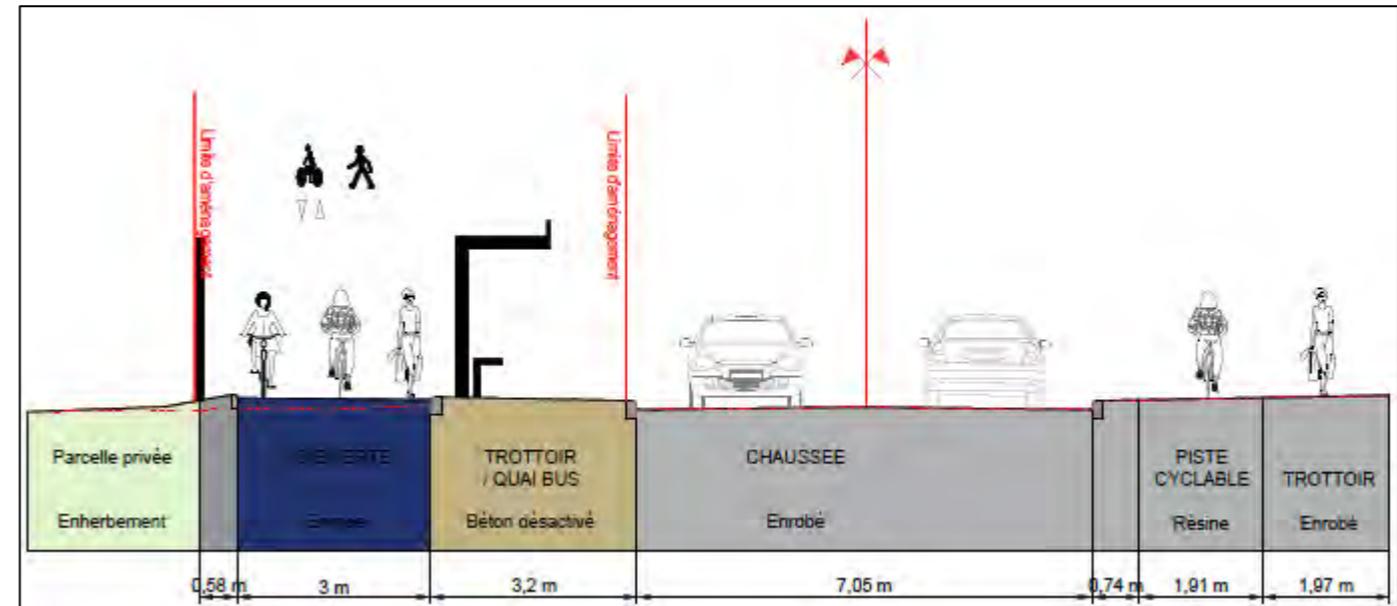


Figure 20 : Avenue du Moulinat - Profil en travers projet - Source : Setec / Signes-Paysages

3.1.2 Section Avenue de la Prairie – Jusqu'à Allée des Sports

Sur cette section, il est proposé de réaliser une voie verte côté Nord afin de ne pas impacter les boisements présents côté Sud. La voie verte a une largeur de 3.00 m, identique à celle existant sur la partie Est de l'avenue du Périgord.

3.1.2.1 Passerelle de franchissement du ruisseau « Desclaux »

Un ouvrage de franchissement d'un affluent du ruisseau Desclaux est impacté, sa section actuelle ne permet pas le passage des voies cyclables selon le profil défini.



Figure 21 : Photographie de l'ouvrage de franchissement existant

Il a ainsi été proposé la réalisation d'un nouveau franchissement parallèle à la chaussée. Ce projet de création d'une passerelle franchissant le ruisseau Desclaux est porté par Bordeaux Métropole.

La solution retenue est une passerelle à poutre latérales ou bi poutre d'une largeur utile de 3 m et de longueur 13,50 m. Les appuis de la passerelle seront implantés en dehors des berges du ruisseau. L'appui Ouest est implanté de manière à limiter l'impact de l'accès au magasin. Ce dernier sera implanté à un 1 m de l'ouvrage existant.

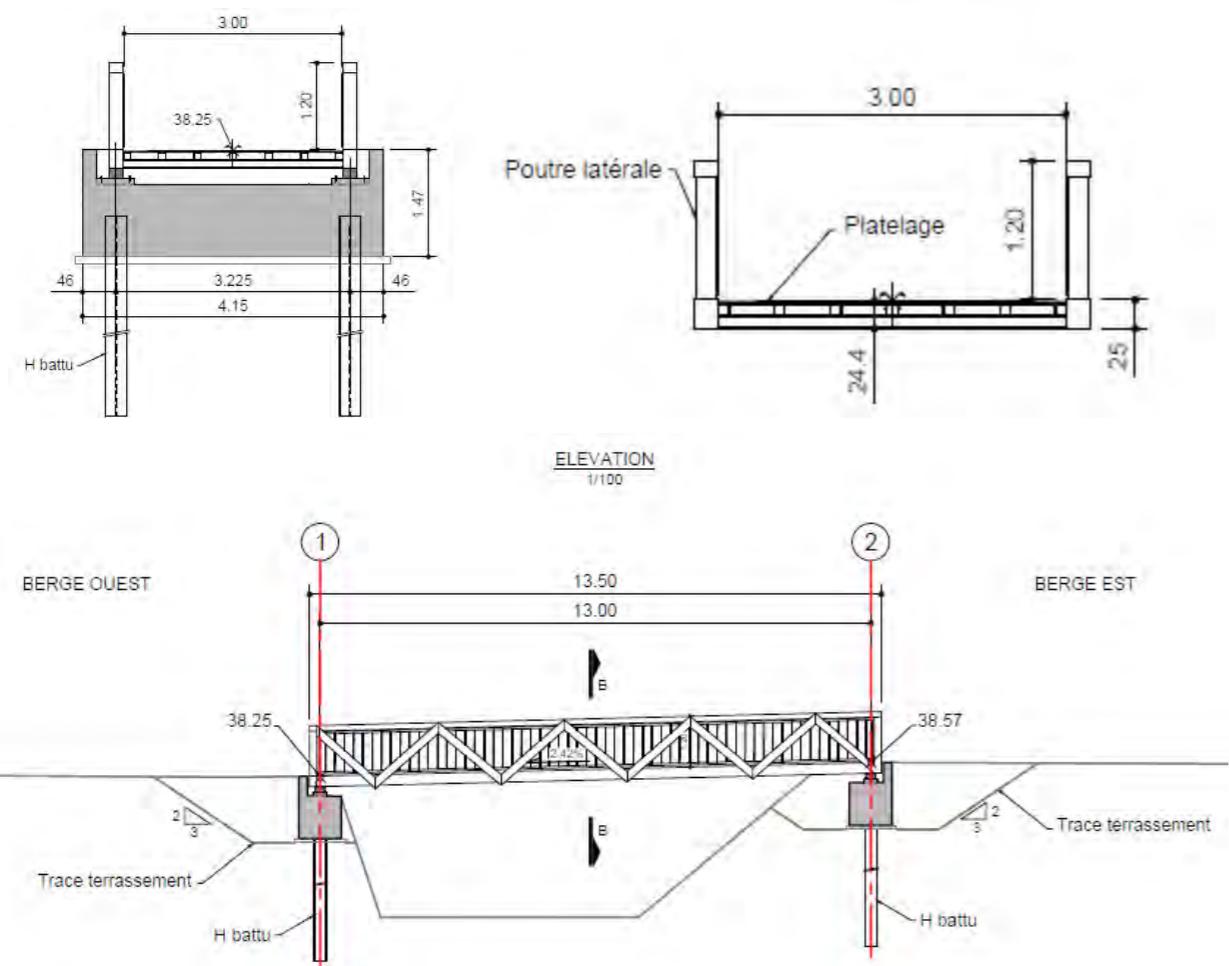


Figure 22 : Extrait des coupes de principe de la passerelle projet - Source : Bordeaux Métropole / INGEROP

Profil en travers :

L'emprise projet propose la reprise du trottoir Nord de 2,30 m de large en béton désactivé et la création d'une passerelle d'une largeur utile de 3,00 m réservée au franchissement des modes doux et afin de permettre la continuité de la piste cyclable. Cette passerelle sera située à proximité de l'ouvrage existant afin de réduire les contraintes foncières.

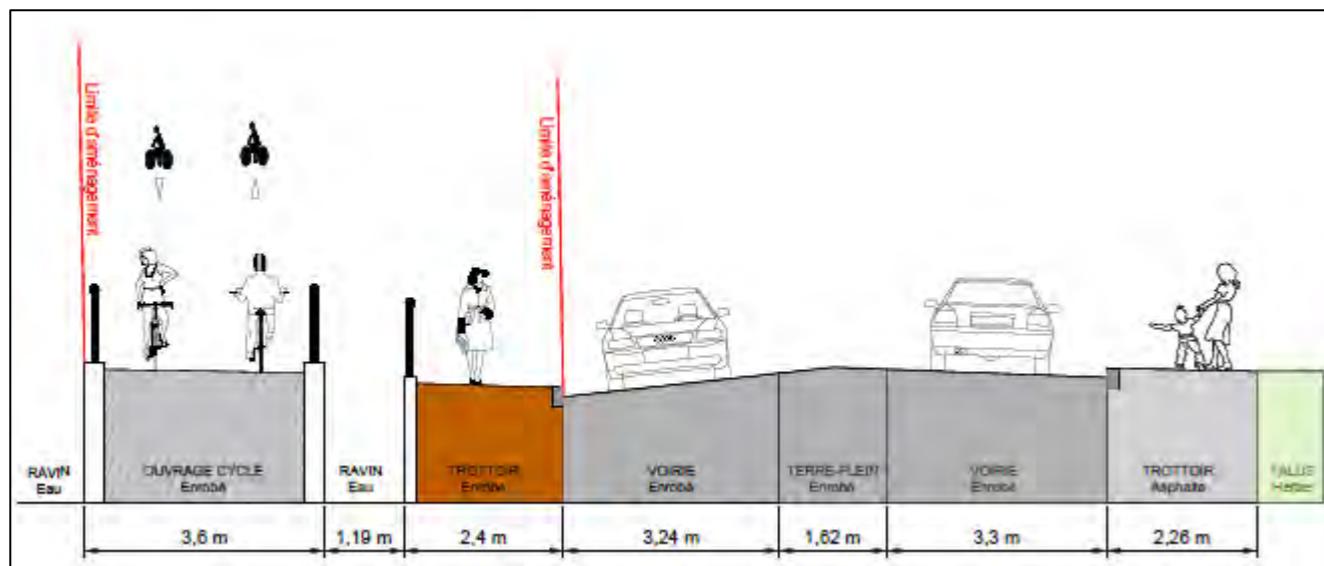


Figure 23 : Avenue de la Prairie – Ouvrage de franchissement - Profil en travers projet - Setec / Signes-Paysages

3.1.2.2 Avenue de la Prairie – Entre le ruisseau Desclaux et l'Allée des Sports

Afin de ne pas impacter l'arbre longeant le cours Desclaux, il est proposé de séparer la piste bidirectionnelle en deux flux de part et d'autre de l'arbre.

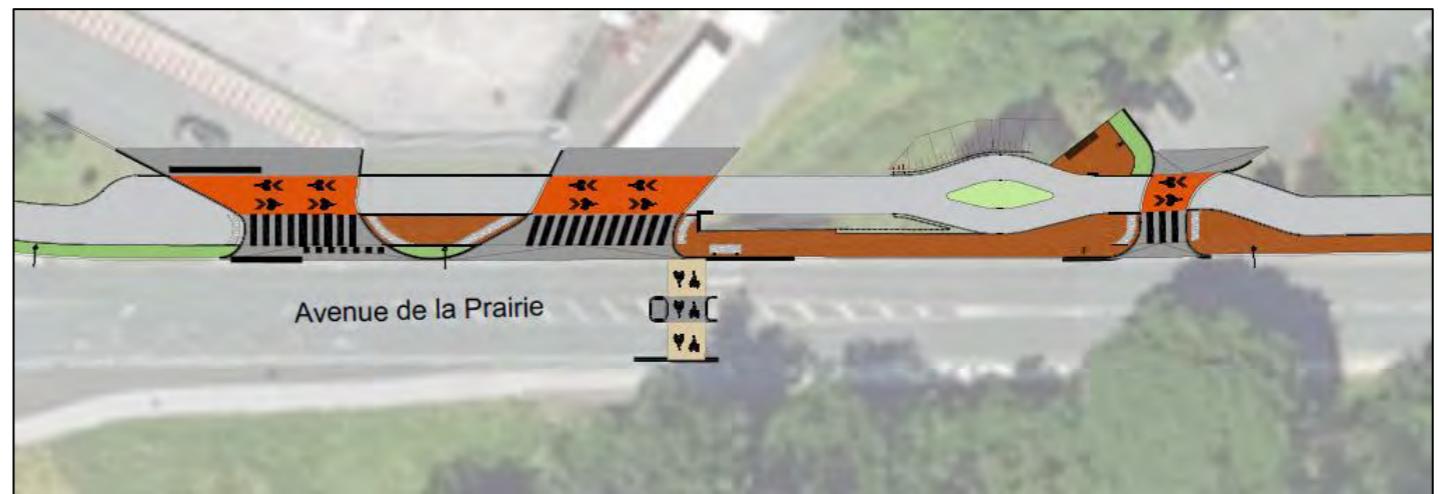


Figure 24 : Aménagement Avenue de la Prairie – Cours d'eau Desclaux

Entre le centre commercial et la sortie du parking de covoiturage, les nombreuses entrées charretières, l'**aménagement prévoit de dissocier les flux piétons et cycles**. Ainsi, la **mise en œuvre d'une piste cyclable bidirectionnelle de 3m de large nécessite la modification partielle du parking (modification de l'accès et suppression de places de stationnement)**. La largeur de trottoir est néanmoins optimisée afin de limiter l'**impact sur le patrimoine existant**. A noter que dans le cadre des études ultérieure, cette portion de piste/trottoir pourrait être amenée à être transformée en voie verte en cas d'**impact** inévitable avec les arbres à proximité.

Une station de réparation et d'entretien pour vélo est prévue à l'entrée du parking de covoiturage, en lieu et place des places de stationnement condamnées.



Figure 25 Visuel de station de réparation et entretien pour vélo



Figure 26 : Aménagement Avenue de la Prairie – Entre Parking covoiturage et Allée des sports

Au-delà du parking de covoiturage, l'aménagement se poursuit sous la forme d'une voie verte.

Profil en travers :

Le projet propose la reprise de l'accotement Nord de l'Avenue de la Prairie avec la création de la voie verte sur une largeur de 3 m séparée de la chaussée par l'intermédiaire de plantations sur une largeur de 1,17 m.

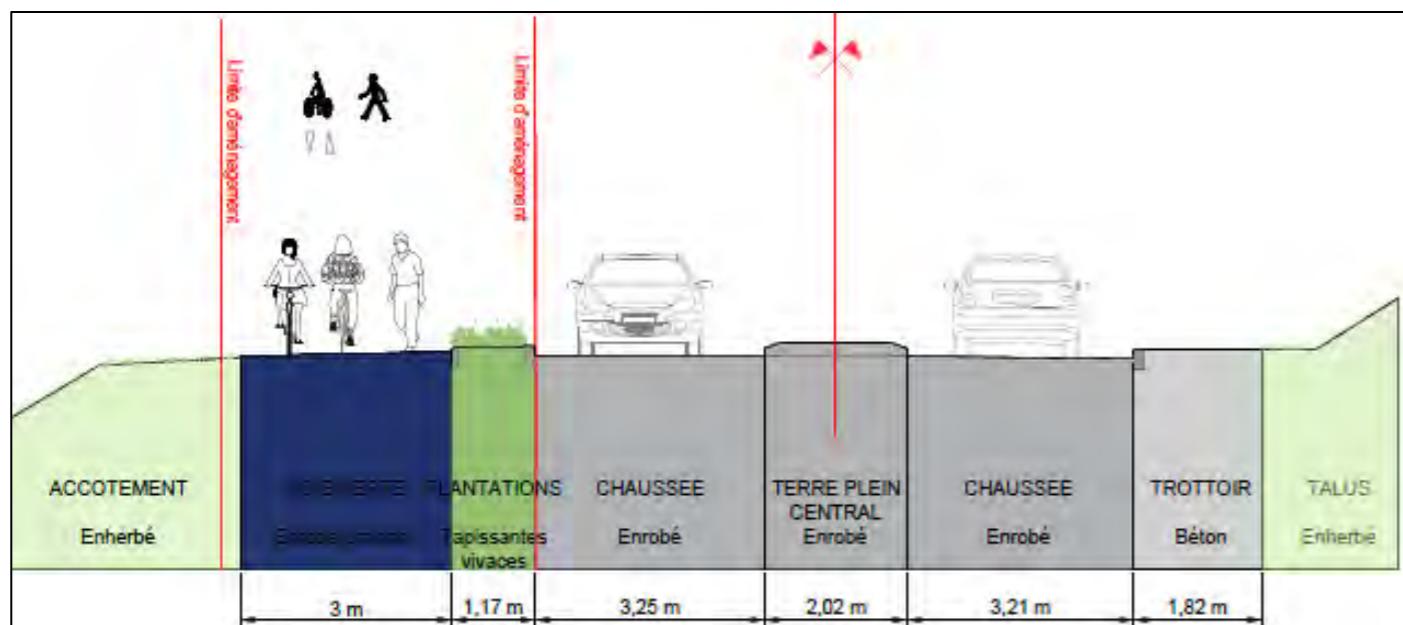


Figure 27 : Avenue de la Prairie – Allée des Sports- Profil en travers projet - Setec / Signes-Paysages

3.1.3 Section Avenue de la Prairie – Entre Allée des Sports et Av. du Périgord

Dans un enjeu de continuité à l'échelle de l'aménagement et du raccordement aux infrastructures existantes de l'avenue du Périgord, la voie est verte est prolongée sur cette section. Mutualiser les 2 modes de déplacement doux permet également de limiter les impacts sur la végétation existante.

Au droit de l'allée des Sport, le projet prévoit la reprise complète des deux traversées piétonnes en les transformant en traversée piétonne et cycle. Cette transformation nécessite la reprise des deux traversées piétonnes Sud de l'avenue de la Prairie. La traversée la plus à l'Ouest permet aux cycles de rejoindre la voie verte depuis l'allée des sports alors que le passage piéton à l'Est permet aux cyclistes de rejoindre la voie verte depuis l'escalier et la rampe cycles existante.



Figure 28 : Aménagement du ReVE au droit de l'allée des Sports – Source : SETEC / Signes Paysages

Profil en travers :

Le projet propose la reprise de l'accotement Nord de l'Avenue de la Prairie avec la création de la voie verte sur une largeur de 3 m séparée de la chaussée par l'intermédiaire du fossé existant sur une largeur de 3,18 m.

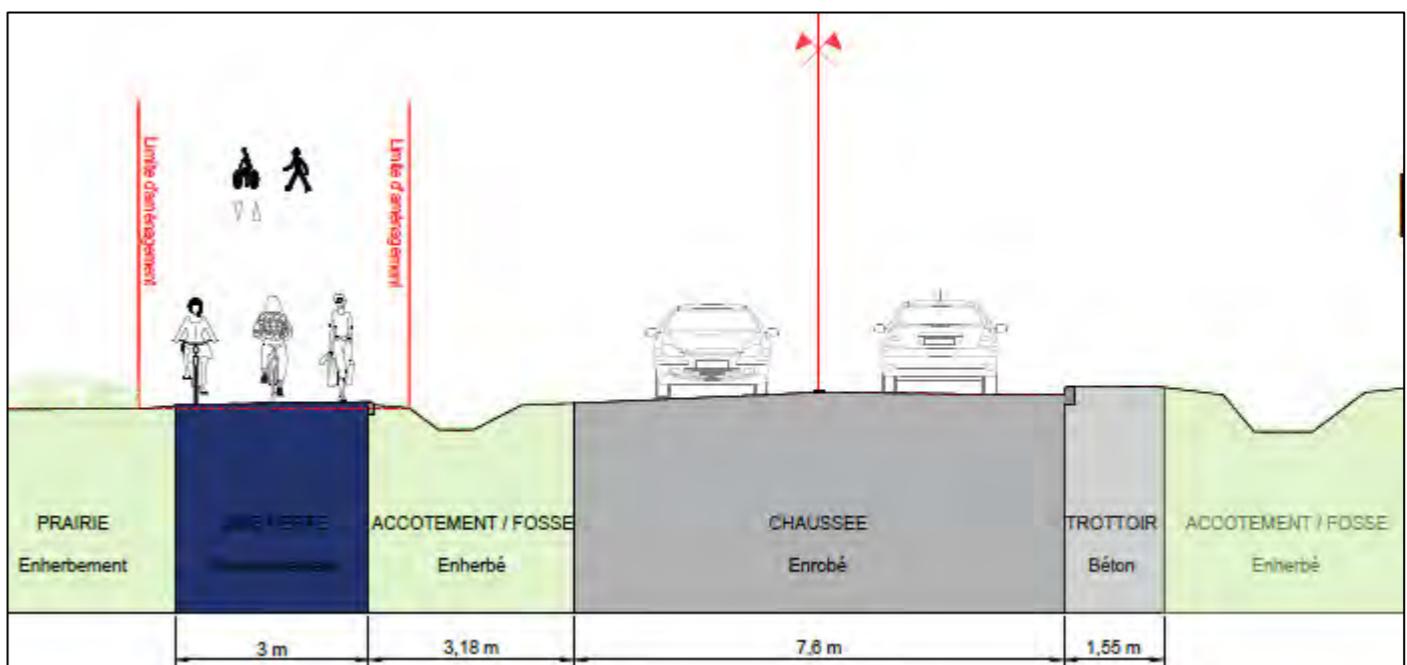


Figure 29 : Avenue de la Prairie – Raccordement Av. du Périgord - Profil en travers projet - Setec / Signes-Paysages

3.1.4 Section Avenue du Périgord – Entre Avenue de la Prairie et Allée Gutenberg

3.1.4.1 Avenue du Périgord – Arrêt Bus

Dans un enjeu de continuité à l'échelle de l'itinéraire, la voie verte de l'avenue de la Prairie est prolongée sur cette section. Celle-ci sera située sur l'accotement au Ouest de l'avenue du Périgord, avant de basculer sur l'accotement au Sud après le franchissement du cours d'eau « Le Moulinat » par l'intermédiaire d'un passage piéton et cycle. Il est prévu la réalisation d'une traversée piétonne de 2,5m et d'une traversée cycle de 3m de largeur.

Également, le projet prévoit la création d'un nouvel accès à la voie verte depuis l'angle entre les avenues de la Prairie et du Périgord, permettant aux usagers venant du centre-ville depuis le trottoir sud-est de rejoindre l'aménagement mode doux. Enfin, l'arrêt de bus existant en rive ouest est mis en ligne **et aux normes avec la création d'un quai bus large et fonctionnel**. La largeur libérée permet la plantation d'arbustes et de vivaces.

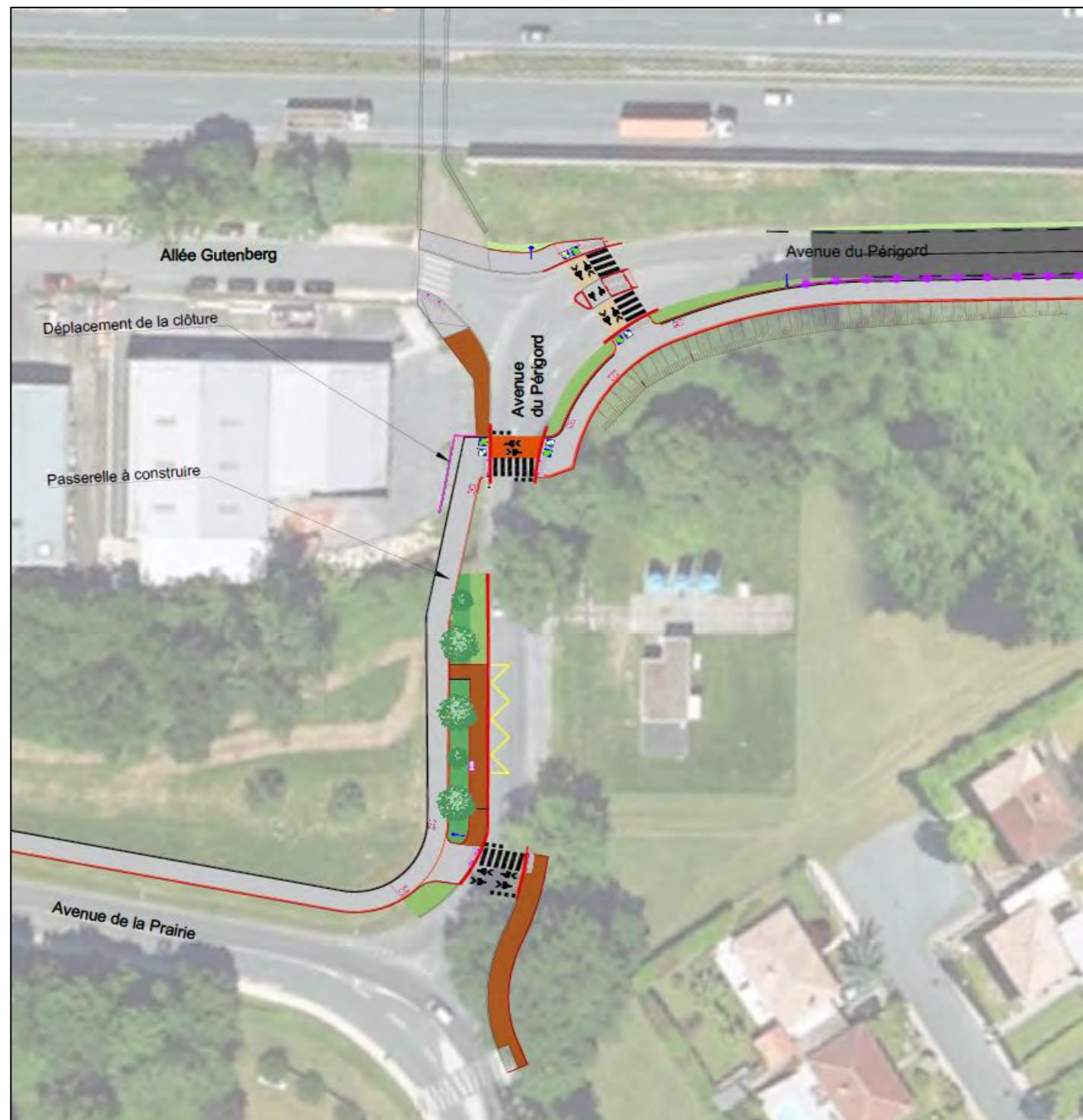


Figure 30 : Aménagement carrefour avenue de la Prairie – av. du Périgord

L'emprise projet propose la mise en alignement de l'arrêt bus existant et la création d'un véritable quai bus confortable et accessible aux personnes à mobilité réduite. La voie verte est implantée plus à l'Ouest de sorte à éviter les impacts réseaux et permettre un raccordement à la future passerelle mode doux de manière continue. La voie verte de 3 m est séparée du quai bus par une bande de plantation d'environ 3 m.

A noter que l'aménagement impacte un talus existant et nécessite sa reprise en le translatant de la largeur de la voie verte vers l'Ouest.

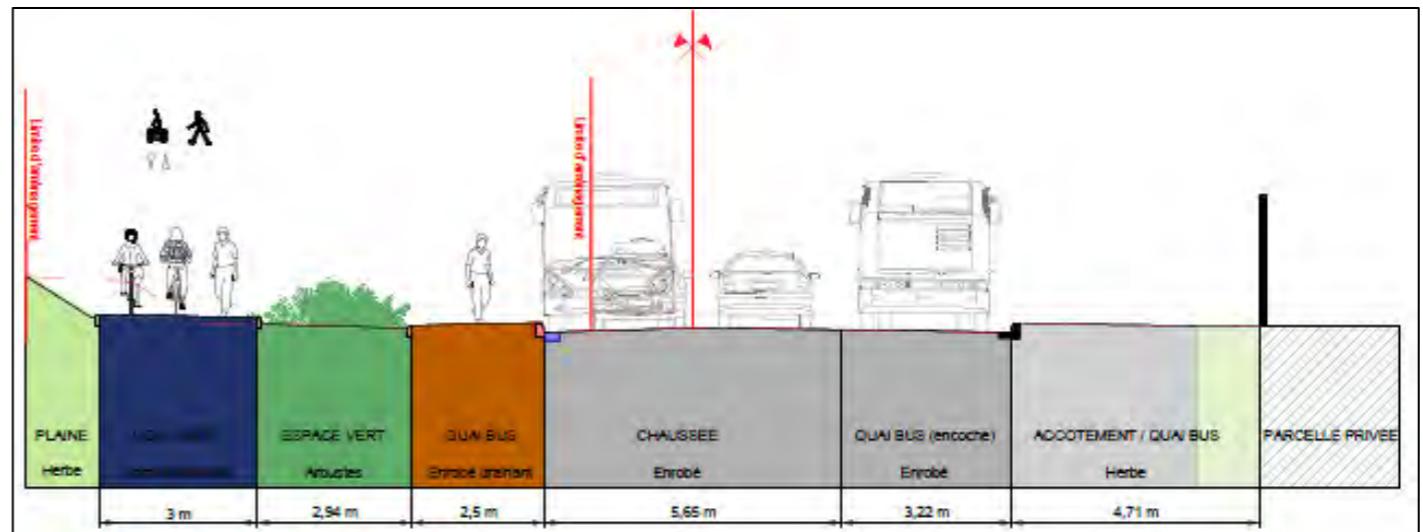


Figure 31 : Avenue du Périgord – Arrêt bus – Profil en travers projet – Setec / Signes-Paysages

3.1.4.2 Passerelle de franchissement du ruisseau « Le Moulinât »

Un ouvrage de franchissement du ruisseau Le Moulinât est existant, sa section actuelle ne permet pas le passage des voies cyclables, ni des trottoirs selon le profil défini.



Suite aux reconnaissances de site effectuées, nous identifions cet ouvrage comme étant un ouvrage d'art maçonné de part et d'autre d'une ouverture en voûte de hauteur supérieure à 2m. On note également la présence de deux canalisations métalliques franchissant le cours d'eau transversalement à la sortie de l'ouvrage ainsi que plusieurs sorties de collecteurs enterrés liés au système de collecte des eaux pluviales de la chaussée.

Il a ainsi été proposé sa conservation et la réalisation d'un nouveau franchissement parallèle à la chaussée en raison des contraintes techniques et spatiales. **Ce projet de création d'une passerelle franchissant Le Moulinât est porté par Bordeaux Métropole.**

La solution retenue est une passerelle métallique à poutres latérales en treillis. La largeur totale de la passerelle est de 3,5 m pour une largeur utile de 3 m. La hauteur des poutres sera de 1,5 m avec un tablier d'environ 30 cm.

Les appuis de la passerelle seront implantés en dehors des berges du ruisseau afin de pas impacter l'écoulement de l'eau, la faune et la flore. L'appui Sud est implanté de manière à éviter les réseaux d'assainissement existants.

Profil en travers :

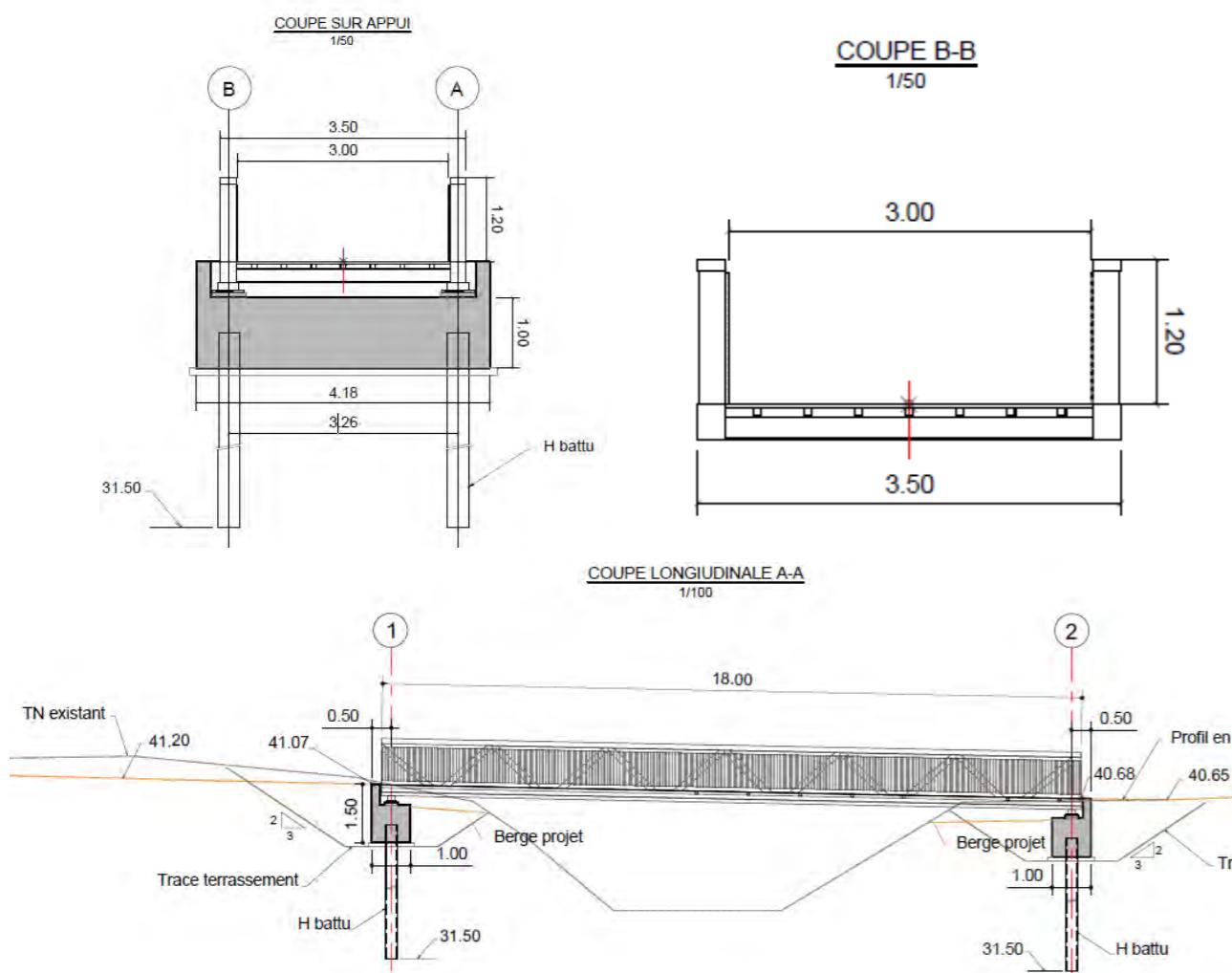


Figure 32 : Extrait des coupes de principe de la passerelle projet - Source : Bordeaux Métropole / INGEROP

Profil en travers :

L'emprise projet propose la création d'une passerelle d'une largeur utile de 3,0 m réservée au franchissement des modes doux. Cette passerelle sera située à proximité de l'ouvrage existant afin de réduire les contraintes foncières.

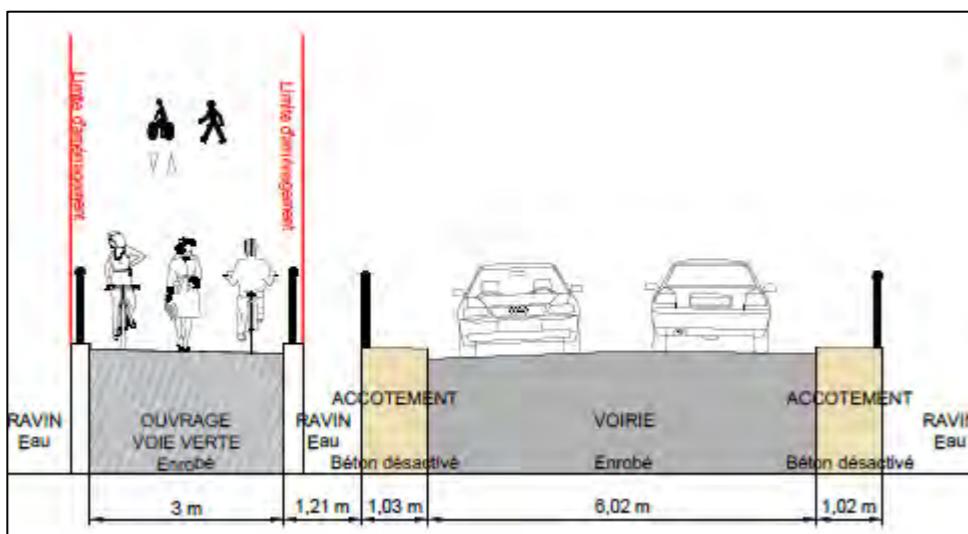


Figure 33 : Avenue du Périgord – Ouvrage de franchissement – Profil en travers projet – Setec / Signes-Paysages

3.1.5 Raccordement au passage Inférieur N89

Afin permettre la traversée Nord - Sud de la N89 des usagers, et relier l'avenue du Peyrou à l'avenue du Périgord, il est proposé d'aménager un passage piéton et cycle muni d'un îlot refuge, conformément aux normes d'aménagements de traversées supérieures à 9m de longueur. La longueur de l'îlot refuge existant est de 2,8 m (au plus contraint) permettant le stockage en sécurité de tous les types de vélos. Cet îlot sera réaménagé pour effacer la vue de bordure haute existante. La largeur totale de la traversée (cycles + piétons) sera de 6.00m.

Cet aménagement sera également accompagné par la reprise du trottoir à l'angle Sud-Ouest du carrefour Périgord / Gutenberg.

La partie Sud de l'aménagement impacte un remblai de terre, ce talus sera reproduit au Sud de la voie verte. Toutefois, après visite sur site, il semblerait que la création de la voie verte et la modification du talus existant nécessite l'abattage d'arbres en rive Sud.

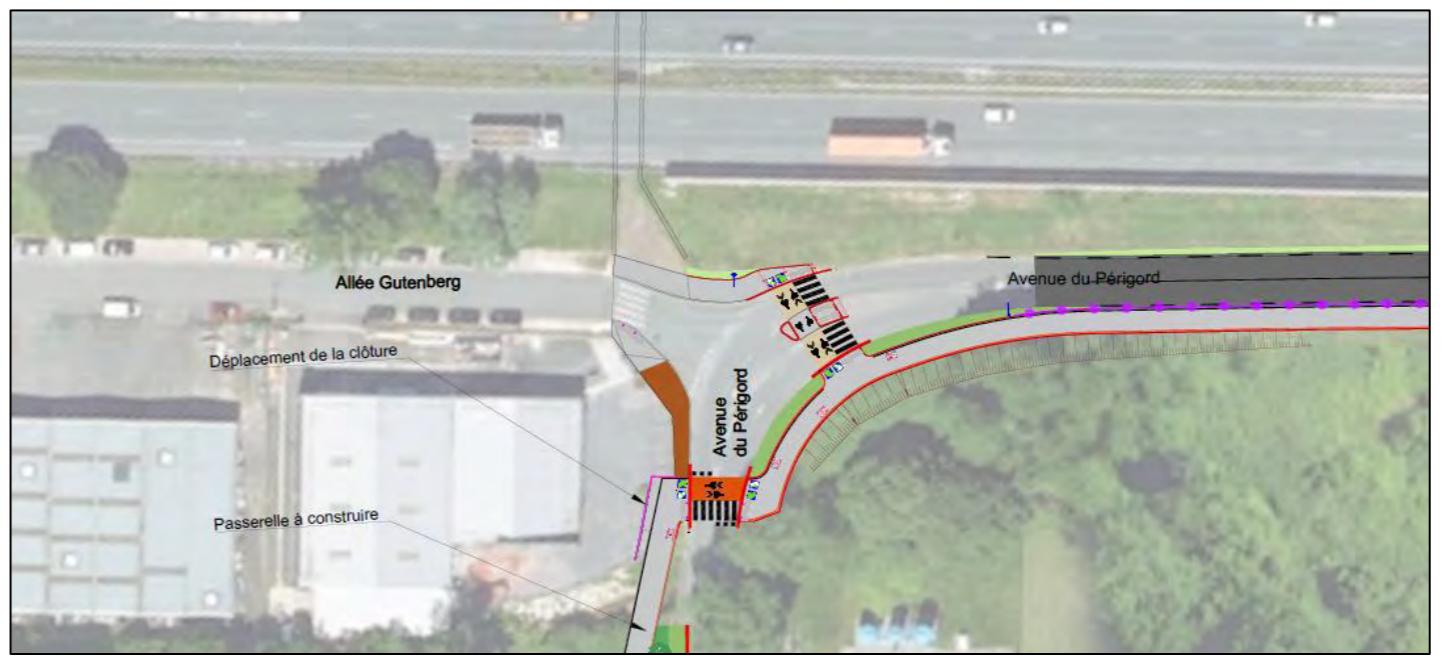


Figure 34 : Aménagement du carrefour au droit du passage inférieur

3.1.6 Section Avenue du Périgord – Entre Allée Gutenberg et ITEP

Du fait du profil contraint de l'avenue du Périgord et afin de proposer des aménagements confortables, l'ensemble de la voirie de l'avenue du Périgord est repris entre les clôtures des habitations et commerces jusque l'aplomb du fossé Nord longeant la RN89. Le profil de l'avenue est alors reconfiguré de façon à intégrer ce nouveau dimensionnement, tout en évitant d'impacté le talus attenant à la N89 et en impactant le moins possible le fossé Sud. Cette section est divisée en trois parties, car quelques ajustements ont été effectués pour intégrer les commerces au centre et les nombreux accès riverains à l'est. La configuration de ces éléments est décrite ci-dessous.

3.1.6.1 Section entre l'allée Gutenberg et le n°73 Av. du Périgord

En partie Ouest, l'emprise disponible permet l'aménagement de la voie verte conformément aux largeurs indiquées ci-dessous du Nord vers le Sud :

- Accotement enherbé de largeur 50cm ;
- Accotement minéral pour signalisation de 50cm ;
- Chaussée circulée de largeur 6m ;
- Accotement minéral pour signalisation et dispositif séparatif entre véhicule et modes doux de 50cm ;
- Voie verte pour les modes doux de largeur 3m.
- Espace résiduel de largeur variable comblé en enrobé, en espace vert ou conserver en l'état suivant la configuration.

A noter qu'à proximité du carrefour avec l'allée Gutenberg, l'aménagement nécessite le busage du fossé Sud sur un linéaire de 40 m ainsi qu'une reprise du talus existant de la parcelle BD195.

A l'exception de cette zone, le ruissellement des eaux se fera vers le fossé en limite Sud de la voie verte comme à l'existant.



Figure 35 : Aménagement le long la section courante (partie Ouest) - Source : setec / Signes

Profil en travers :

Le projet propose la création du profil en travers suivant :

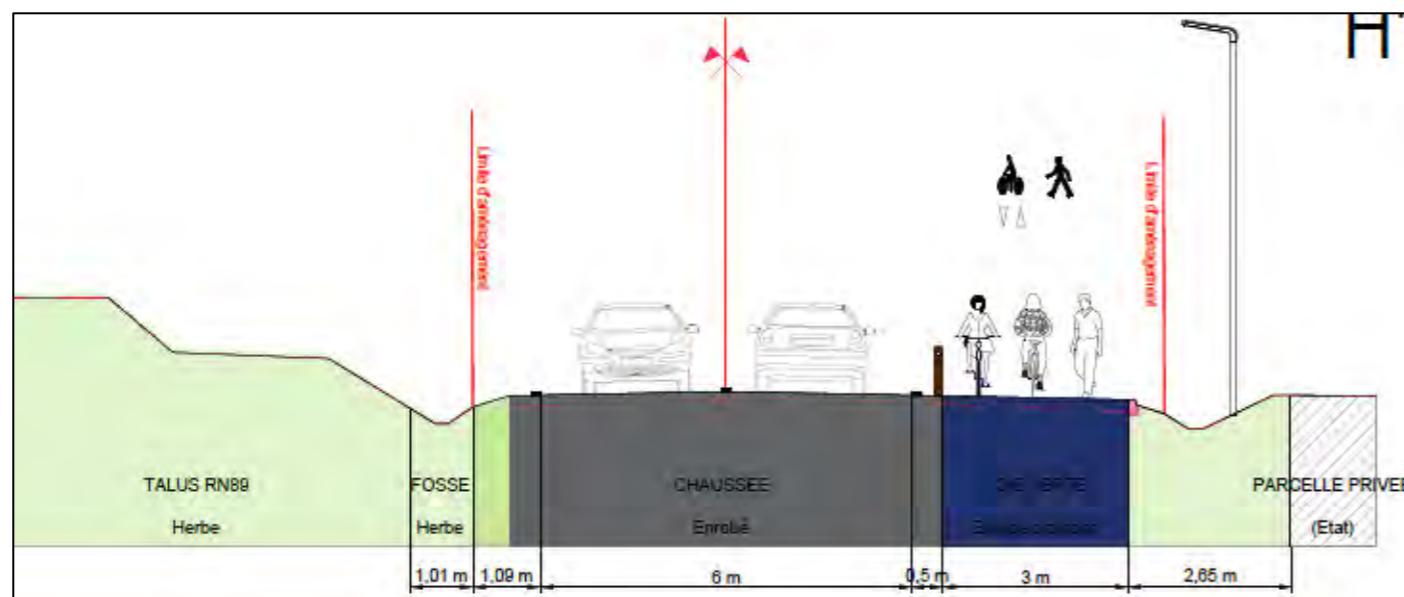


Figure 36 : Avenue du Périgord – Partie Ouest – Profil en travers projet – Setec / Signes-Paysages

3.1.6.2 Section entre les n°73 et 71 Av. du Périgord

Sur la partie centrale du tronçon, suite à la présence de commerces, le projet propose la création de 3 poches de stationnement permettant de créer 18 places sous forme de stationnement longitudinal. La voie verte est alors légèrement déviée sur un linéaire de 160m.

Ce qui conduit au dimensionnement suivant du nord au sud :

- Accotement enherbé de largeur 50cm ;
- Accotement minéral pour signalisation de 50cm ;
- Chaussée circulée de largeur 6,20m ;
- Stationnement VL de 2m ou livraison de 3m
- trottoir de largeur variable
- Voie verte de 3m

Le stationnement longitudinal ainsi créé s'accompagne d'un trottoir de largeur variable entre 80 cm et 1.40m, permettant aux passagers de sortir des véhicules garés et de rejoindre la voie verte tout en évitant les risques de coup de portière entre vélo et voiture.

Il est à noter que parmi les 18 places créées, 6 d'entre-elles sont élargies d'un mètre avec ressaut de 2 cm et sanctuarisées comme aire de livraison. En effet, d'après les dernières informations transmises, les livraisons ont lieu plusieurs fois par semaine avec des véhicules de type semi-remorque. De ce fait, l'aire de livraison est élargie à 30 m pour 3 m de large.

Aux extrémités de ces zones, des espaces plantés de vivaces seront réalisés sur une largeur moyenne de 2,40 m.



Figure 37 : Aménagement le long la section courante (partie centrale) - Source : setec / Signes

Profil en travers :

Le projet propose la création du profil en travers suivant :

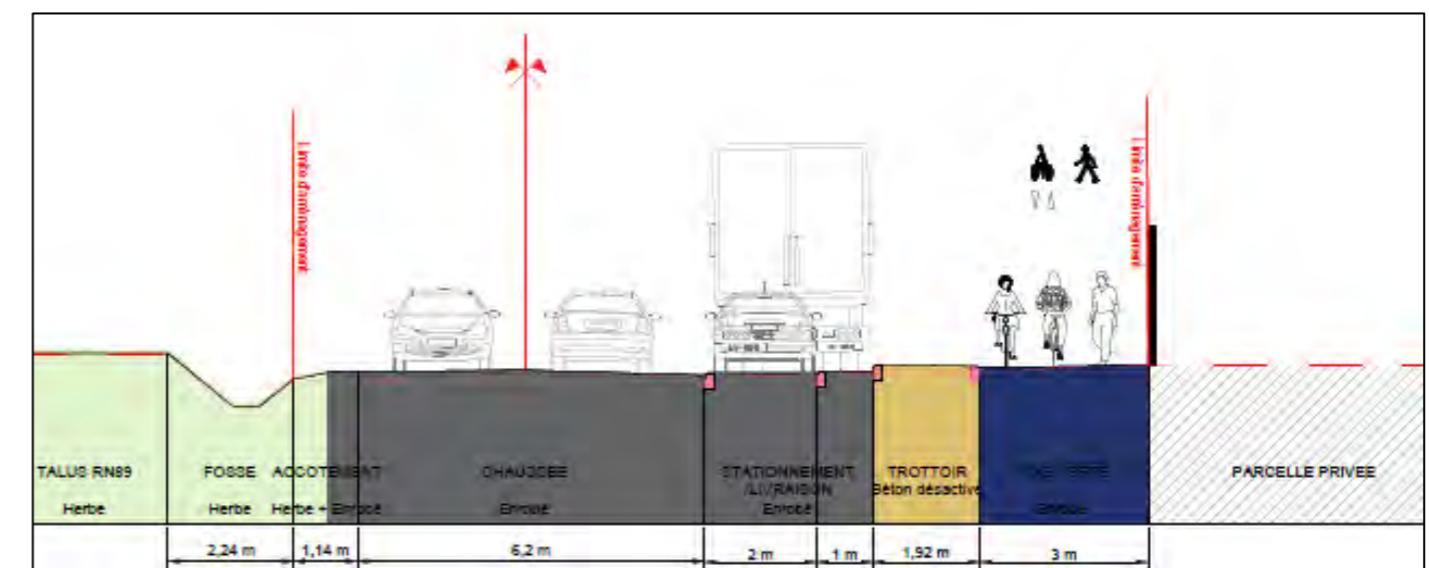


Figure 38 : Avenue du Périgord – Partie centrale – Profil en travers projet – Setec / Signes-Paysages

Enfin, cette zone est marquée par de nombreuses accès riverains, le projet propose de conserver les accès riverains. De plus, afin d'éviter tout stationnement illicite sur la voie verte, des potelets amovibles seront implantés de part et d'autre de chaque accès riverain afin de permettre l'accessibilité des véhicules d'entretien.

3.1.6.3 Section entre les n°71 et l'ITEP L'hirondelle

La partie Est de l'emprise du projet propose la création d'un aménagement similaire à la partie Ouest décrit ci-dessus, à l'exception que cette zone est composée de nombreux accès riverain présentant les mêmes caractéristiques que les accès riverains et commerces de la partie centrale, à savoir des largeurs plus ou moins importantes. De la même manière que précédemment, des séparateurs potelets amovibles seront mis en œuvre de part et d'autre de chaque accès riverain.

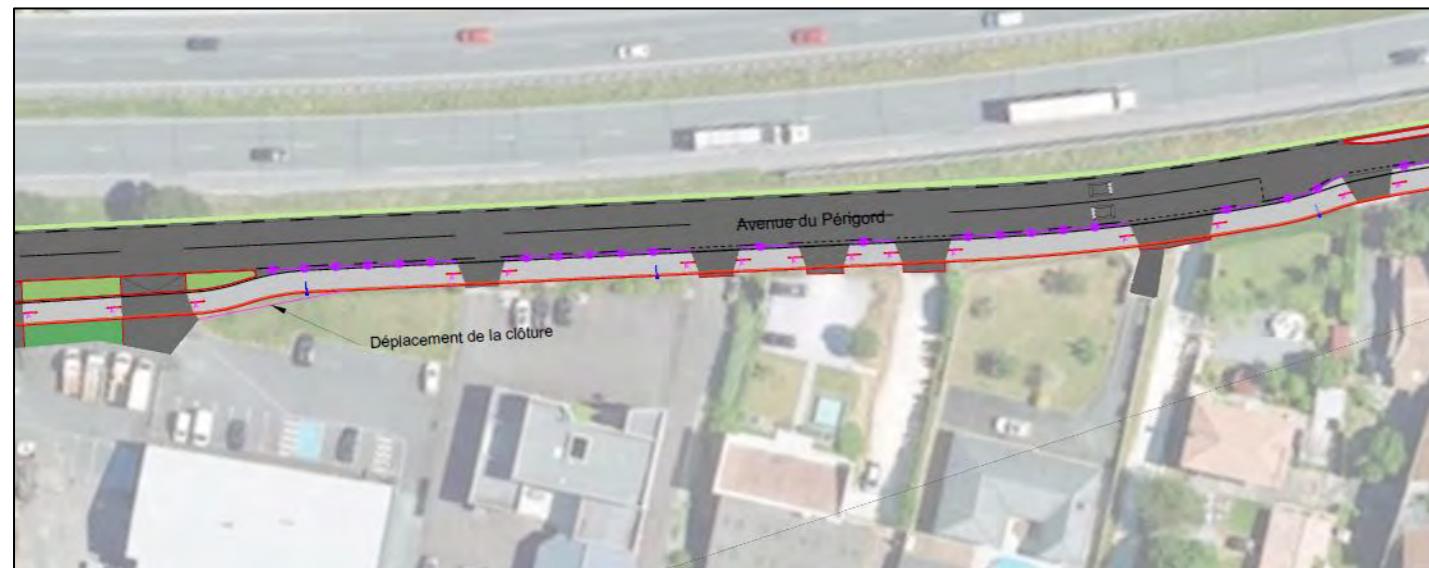


Figure 39 : Aménagement le long la section courante (partie Est) - Source : setec / Signes

En revanche, l'aménagement impacte un fossé le long de l'accotement Sud de l'avenue. A ce stade, il est prévu le busage du fossé impacté sur un linéaire de 165 m.

Profil en travers :

Le profil en travers de cette zone est le suivant :

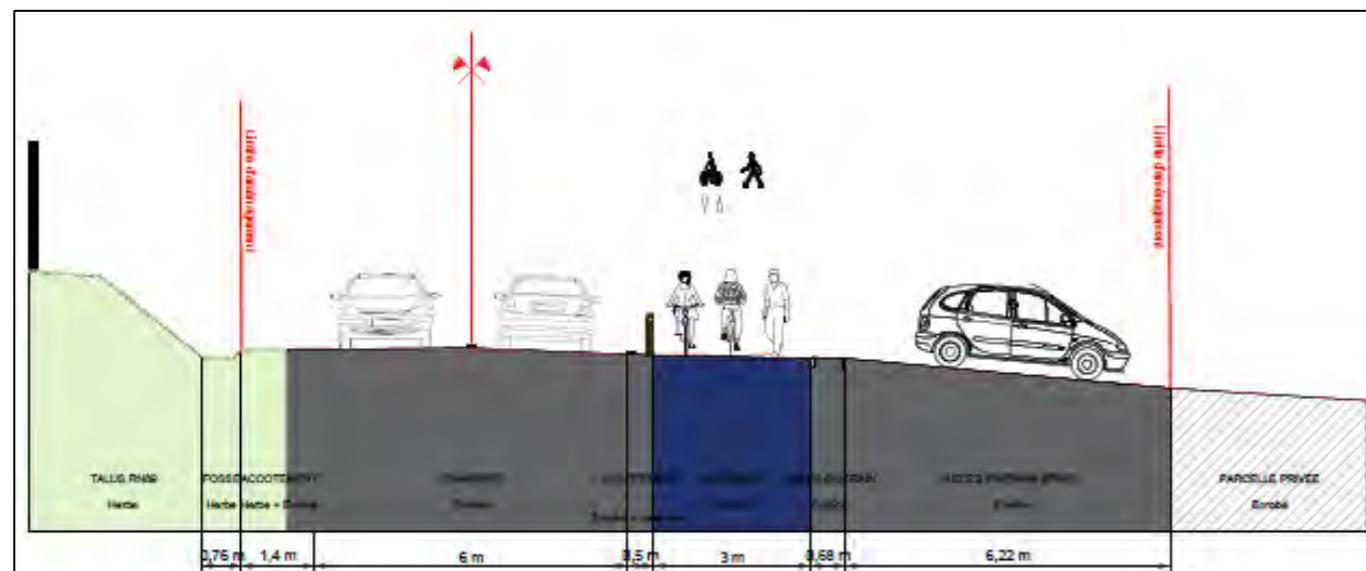


Figure 40 : Avenue du Périgord – Partie Est – Profil en travers projet – Setec / Signes-Paysages

A noter que le profil le plus contraint à l'Est de l'emprise du projet (au droit des bâtiments d'ITEP) nécessite la reprise du principe d'aménagement du fait de l'incompatibilité d'implanter les différentes largeurs de voies telles que décrit ci-dessus mais également afin de réduire les vitesses. Après analyse et au vu du profil contraint et afin d'éviter tout impact sur bâti existant ou le talus de la RN, il s'est avéré que la réduction de la largeur de chaussée était inévitable. Du fait de la catégorie de voirie et l'emprise disponible, l'aménagement propose la création d'une écluse le long de cette emprise contrainte. Cette écluse d'environ 50 m est gérée par un régime de priorité par panneau. Le projet propose la mise en œuvre de ralentisseurs de type coussin berlinois de part et d'autre de l'écluse afin de faire ralentir les véhicules à l'amorce de l'écluse.



Figure 41 : Extrait de l'aménagement de l'écluse à l'Est de l'emprise du projet - Source : setec / Signes

Profil en travers :

Le profil en travers de la section au droit de l'écluse est le suivant :

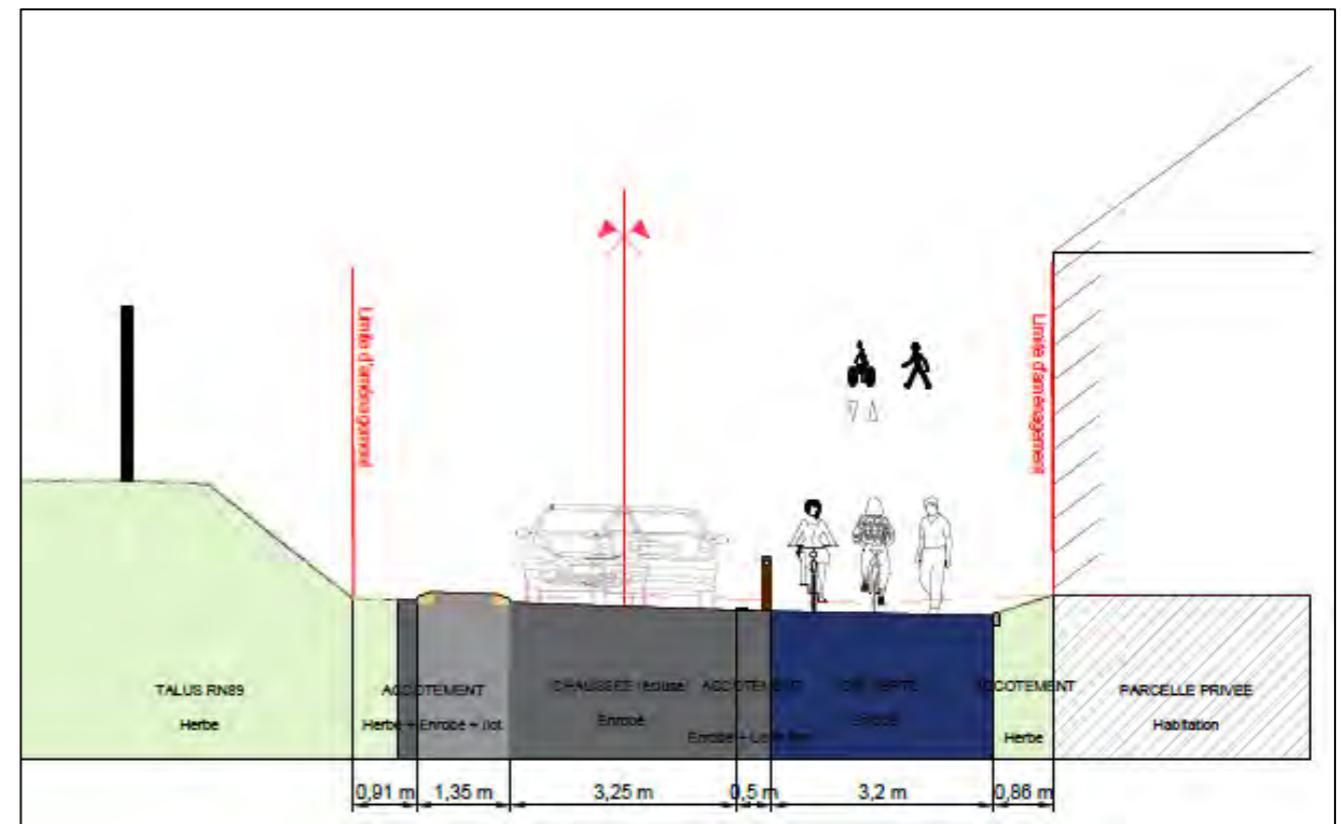


Figure 42 : Avenue du Périgord – Section contrainte (raccordement Est) – Profil en travers projet – Setec / Signes-Paysages

3.2 DESCRIPTION DU PROJET

3.2.1 Proposition des revêtements surfaciques

Dans une volonté de valorisation de la qualité urbaine des aménagements, l'aménagement prévoit la réalisation de revêtements distincts pour piétons et cycles, permettant de réduire la surface de revêtement sombre à forte inertie thermique et donne l'opportunité de dissocier véritablement les espaces dédiés à chaque mode doux.

Ainsi, un revêtement clair de type béton désactivé, plus attractif pour les piétons et confortable à la marche est proposé pour les trottoirs attenants aux pistes cyclables. D'autres types de bétons sont également proposés dans la palette ci-après.

Sur les voies cyclables, l'enrobé noir reste quant à lui le revêtement proposé pour son confort de roulement, sa facilité d'entretien, et la lisibilité du marquage signalétique horizontal blanc et coloré.

Au droit des carrefours et intersections dites complexes, où le trafic routier est important, les traversées cyclables bénéficient d'un revêtement en résine orange au RAL 2009 sur enrobé noir classique. Les autres traversées cyclables des carrefours et intersections dites complexes sont traitées en résine ocre.



Afin de respecter les prescriptions de la « Trame bleue » au regard du P.L.U, un matériaux poreux sera mis en œuvre aux abords des ruisseaux Desclaux et du Moulinat avec un enrobé drainant de couleur noire le long de la voie verte (continuité de revêtement sur l'ensemble de l'itinéraire) et de couleur « caramel » le long des cheminement piétons (trottoirs).



3.2.2 Bordures

Le tracé de l'itinéraire nécessite la mise en œuvre de bordure pour formaliser :

- la séparation entre la voie verte et les accotements en espace vert ;
- les limites cadastrales en le domaine public et privé ;
- la séparation entre le cheminement piéton et la piste cyclable (y compris au droit des intersections pour matérialiser les traversées piétonnes et cycles) sur l'avenue de la Prairie ;
- la séparation entre le cheminement piéton et la piste cyclable (y compris au droit des dépressions charrières pour matérialiser les traversées piétonnes et cycles) sur l'avenue du Périgord ;
- les traversées de chaussée requalifiées et au niveau des zones de commerce et stationnement.

Les traversées cycles seront gérées, lorsque cela est possible sans bordure. Toutefois, lorsque des contraintes de gestion des eaux le nécessite, un caniveau sera mis en œuvre en veillant à réduire au maximum le ressaut entre le point bas du caniveau et le revêtement selon la coupe de principe ci-dessous.



Figure 43 : Coupe de principe des traversées cycles - Source : CEREMA

3.2.3 Mobilier

Le projet de mobilier urbain se veut sobre et fonctionnel, le but étant de ne pas démultiplier le nombre d'émergences, dans un principe de parcimonie plus respectueux de la simplicité et de l'aisance fonctionnelle des espaces piétons.

Ainsi, compte tenu des emprises disponibles, le projet propose d'implanter le mobilier envisagé pour la station nature compacte « Artigues Moulinât », le barrièrage nécessaire à la sécurité des modes doux, à proximité de dénivélés importants ou en limite entre voie verte et chaussée circulée, quelques corbeilles de tri sélectif à proximité des commerces, ainsi que des potelets haute-vigilance et bandes podotactiles nécessaires à la détection et à la sécurité des traversées piétonnes.

La station vélo regroupe une pompe à vélo, un abri vélo, un banc et un totem de signalétique.



3.2.4 Projet végétal

- Diagnostic des interfaces avec le patrimoine végétal

Au niveau de la sortie sud de la trémie qui passe sous la N89. L'avenue du Périgord dévoile un talus de pelouse rase au nord et un talus plus boisé au sud faisant partie de la ripisylve du ruisseau du Moulinat.

Quelques arbres isolés, mais aussi des haies vives et buissons taillés plantés dans les emprises privées des commerces et habitations limitrophes complètent le patrimoine végétal de la partie ouest de l'avenue du Périgord.

- Projet d'aménagement paysager du tronçon 5

Le long de la N89 et au droit du giratoire de l'Avenue de l'Eglise Romane, les arbres tiges et cépées plantés apportent l'ombrage et la fraîcheur (confort d'été) plus que nécessaires aux modes doux. Les plantations d'arbustes, vivaces et tapissantes présentes en limite entre chaussée circulée et voies douces, participent aussi de façon plus générale à la lutte contre les îlots de chaleur urbains.

Par sa nature même, le projet végétal contribue aussi à la diversification et au renforcement des habitats écologiques déjà présents aux abords de l'avenue du Périgord. Ainsi les nouvelles essences plantées invitent à la colonisation ou au déplacement de la faune locale, qui y trouve un nouveau lieu d'alimentation, de reproduction, d'habitation ou de déplacement.

Pour le présent projet végétal, notre approche s'approprie les retours d'expériences dont nous nous sommes enrichis sur d'autres projets d'aménagement d'équipements et espaces paysagers. Elle découle notamment de nos observations propres aux capacités de reprise et de développement de différentes essences végétales en milieu urbain, mais également aux capacités de maintenance de la part des services exploitants. Ainsi les essences choisies sont rustiques, locales, peu gourmandes en eau, adaptées au climat local et aux moyens d'entretien à disposition.

La constitution de la palette végétale proprement dite, tient compte du contexte urbain du projet, soumis à un climat chaud et sec en été, contexte également fortement contraint par les réseaux existants. Les essences sont aussi choisies dans un souci d'équilibre entre harmonie avec les autres essences rencontrées aux abords de l'emprise du projet, et développement de la diversité végétale.

3.2.5 Bilan vert :

- 13 arbres tiges et 6 arbres cépées



Exemples d'essences choisies : Erable, Poirier d'ornement, Acajou de Chine, Chêne vert ...

- 130m² d'arbustes



Exemples d'essences choisies : Calamagrostis, Ciste, Saule, Myrte

- 511m² de plantes tapissantes



Exemples d'essences choisies : Sauge, Santoline, Euphorbes, Thym

- 373m² de prairie

3.2.5.1 Eclairage public

Le projet valorise le mobilier d'éclairage existant, qui sera déposé et reposé en dehors des nouveaux cheminements doux, de façon à garantir l'accessibilité PMR en tous lieux.

3.3 IMPACTS FONCIERS

La proposition d'aménagement nécessite l'acquisition foncière de parcelle afin de permettre la création de la voie verte d'une largeur de 3 m. Les clôtures impactées seront reconstruites conformément à l'existant, à savoir en clôture treillis soudé.

3.4 LES RESEAUX

Afin de favoriser et sécuriser la circulation piétonne et cycles, les réseaux, mâts et candélabres situés dans les cheminements seront déplacés afin de permettre des cheminements libres de tout obstacles pour apporter du confort et de la sécurité.

Concernant l'assainissement du projet, le projet prévoit la conservation de l'assainissement existant en limitant autant que possible le busage et favorisant l'infiltration lorsque cela est techniquement possible conformément au Plan Local d'Urbanisme (PLU) dans une logique de gestion raisonnée de l'eau.

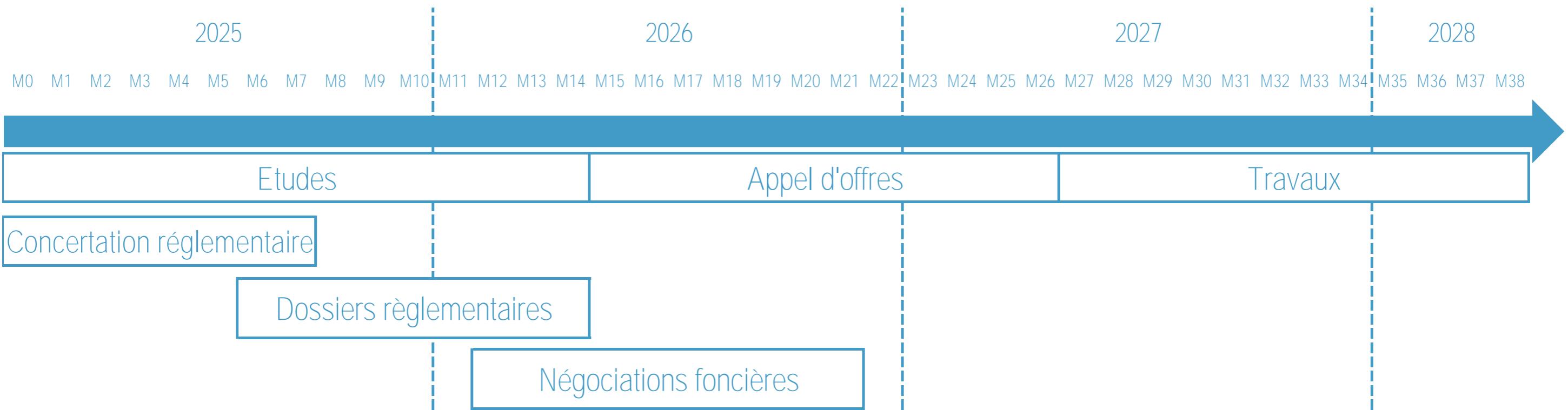
3.5 LES DONNEES CHIFFREES SUR LE PERIMETRE DU PROJET

Le projet prévoit à terme la création de :

- 3250 m² de chaussée (requalification et reprise de la géométrie)
- 18 places de stationnement (officielles) dont 6 avec des règles de stationnement particulières liées à l'aire de livraison
- 1700 ml de voie verte dont 100 ml séparée en trottoir + piste cyclable bidirectionnelle ;
- 2440 m² de voie verte en enrobé drainant ;
- 1430 m² de voie verte en enrobé ;
- 400 m² de trottoir en enrobé drainant ;
- 200 m² de trottoir en béton désactivé ;
- 1000 m² d'espace vert créé ou requalifié ;
- 6 arbres ;
- 66 potelets ;
- 1 station de gonflage ;
- 1 banc ;
- 3 corbeilles ;
- 275 ml de garde-corps en bois
- 200 ml de buse.
- 3485 m² de surfaces perméables (contre 2652 m² à l'existant)
- 6449 m² de surfaces imperméables (contre 7282 m² à l'existant)

Le planning de l'opération est le suivant :

Planning



Planning sous réserve des acquisitions foncières et procédures réglementaires

Liste des figures

Figure 1 : Plan de localisation du projet - Source : setec / Signes-Paysages.....	3
Figure 2 : Avenue du Moulinat - Quai bus – Profil en travers existant – Setec / Signes Paysages.....	4
Figure 3 : Avenue de la Prairie – Ouvrage de franchissement - Profil en travers existant - Setec / Signes-Paysages.....	4
Figure 4 : Avenue de la Prairie – Allée des Sports- Profil en travers existant - Setec / Signes-Paysages.....	5
Figure 5 : Avenue de la Prairie – Raccordement Est - Profil en travers existant - Setec / Signes Paysages.....	5
Figure 6 : Avenue du Périgord au droit des arrêts bus existants - Profil en travers existant - Setec / Signes Paysages.....	5
Figure 7 : Avenue du Périgord au droit de l'OA existant - Profil en travers existant - Setec / Signes Paysages.....	5
Figure 8 : Avenue du Périgord le long de la section courante Ouest - Profil en travers existant - Setec / Signes Paysages	6
Figure 9 : Avenue du Périgord le long de la section courante centrale - Profil en travers existant - Setec / Signes Paysages	6
Figure 10 : Avenue du Périgord le long de la section courante Est - Profil en travers existant - Setec / Signes Paysages.....	6
Figure 11 : Avenue du Périgord au droit du raccordement Est - Profil en travers existant - Setec / Signes Paysages.....	6
Figure 12 : Rampe pour personnes à mobilité réduite Projet (source : DREAL / Ingérop).....	7
Figure 13 : Voie verte Av. du Périgord - Source : Setec / Signes-Paysages	7
Figure 14 : Extrait du Réseau hiérarchisé de BM - Source : Bordeaux Métropole	7
Figure 15 : Trafic moyen journalier ouvré (TMJO) sur l'avenue du Périgord (Source : CPEV, 2021)	8
Figure 16 : Trafic horaire maximal en uvph sur l'avenue du Périgord (Source : CPEV, 2021)	8
Figure 17 : Plan des lignes de BUS à l'intérieur du périmètre du projet - Source : TBM	8
Figure 18 : Extrait du PLU de Bordeaux Métropole – Avenues du Peyrou, de la Prairie et du Périgord.....	9
Figure 19 : Aménagement Moulinat	11
Figure 20 : Avenue du Moulinat - Profil en travers projet - Source : Setec / Signes-Paysages	11
Figure 21 : Photographie de l'ouvrage de franchissement existant	11
Figure 22 : Extrait des coupes de principe de la passerelle projet - Source : Bordeaux Métropole / INGEROP	12
Figure 23 : Avenue de la Prairie – Ouvrage de franchissement - Profil en travers projet - Setec / Signes-Paysages	12
Figure 24 : Aménagement Avenue de la Prairie – Cours d'eau Desclaux	12
Figure 25 Visuel de station de réparation et entretien pour vélo.....	12
Figure 26 : Aménagement Avenue de la Prairie – Entre Parking covoitfrage et Allée des sports	13
Figure 27 : Avenue de la Prairie – Allée des Sports- Profil en travers projet - Setec / Signes-Paysages	13
Figure 28 : Aménagement du ReVE au droit de l'allée des Sports – Source : SETEC / Signes Paysages	13
Figure 29 : Avenue de la Prairie – Raccordement Av. du Périgord - Profil en travers projet - Setec / Signes-Paysages	13
Figure 30 : Aménagement carrefour avenue de la Prairie – av. du Périgord.....	14
Figure 31 : Avenue du Périgord – Arrêt bus – Profil en travers projet – Setec / Signes-Paysages	14
Figure 32 : Extrait des coupes de principe de la passerelle projet - Source : Bordeaux Métropole / INGEROP	15
Figure 33 : Avenue du Périgord – Ouvrage de franchissement – Profil en travers projet – Setec / Signes-Paysages	15
Figure 34 : Aménagement du carrefour au droit du passage inférieur.....	15
Figure 35 : Aménagement le long la section courante (partie Ouest) - Source : setec / Signes	16

Figure 36 : Avenue du Périgord – Partie Ouest – Profil en travers projet – Setec / Signes-Paysages.....	16
Figure 37 : Aménagement le long la section courante (partie centrale) - Source : setec / Signes.....	16
Figure 38 : Avenue du Périgord – Partie centrale – Profil en travers projet – Setec / Signes-Paysages.....	16
Figure 40 : Aménagement le long la section courante (partie Est) - Source : setec / Signes	17
Figure 41 : Avenue du Périgord – Partie Est – Profil en travers projet – Setec / Signes-Paysages	17
Figure 42 : Extrait de l'aménagement de l'écluse à l'Est de l'emprise du projet - Source : setec / Signes	17
Figure 43 : Avenue du Périgord – Section contrainte (raccordement Est) –Profil en travers projet – Setec / Signes-Paysages	17
Figure 44 : Coupe de principe des traversées cycles - Source : CEREMA	18

