



Réaménagement de la Route de Léognan

du Giratoire de la Médiathèque Jean Vautrin
à la rue du Barbut

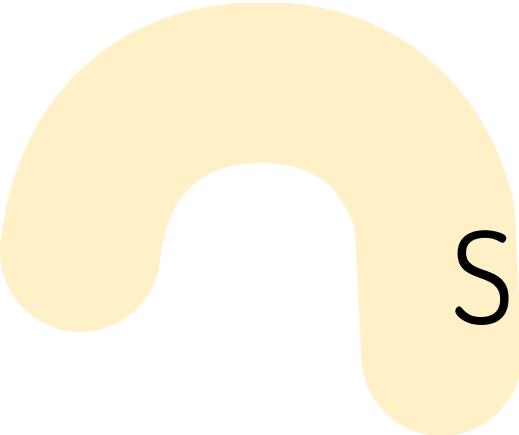
Dossier de la concertation réglementaire

Participez à partir du 17 Juin 2025 sur <https://participation.bordeaux-metropole.fr/>

Qu'est-ce qu'un dossier de concertation ?

Le dossier de concertation permet au public de s'informer sur le projet à partir d'éléments objectifs. Il présente le projet dans son ensemble et apporte des éclairages sur les études à caractère technique, environnemental et socio-économique en cours. Il aborde l'opportunité du projet et présente plusieurs solutions alternatives étudiées.

Il ne s'agit pas de la présentation du projet définitif. Ce dossier est le support de référence de la concertation réglementaire à partir duquel chacun peut formuler des observations ou propositions. Ainsi, il constitue le socle pour les échanges permettant d'aboutir à un projet partagé.



SOMMAIRE

p.3 POURQUOI INITIER UN PROJET ?

p. 3-7 : le « pourquoi »

p.8 LE PROJET

p. 8 : le périmètre

p. 9-22 : les intentions d'aménagement présentées à la concertation

p. 23 : les acteurs et leur rôle

p. 24 : le calendrier prévisionnel et le budget

p.25 LA CONCERTATION REGLEMENTAIRE

p. 25 : son rôle dans le projet

p. 26-30 : les incontournables

p. 31-35 : les alternatives déjà étudiées

p. 36 : comment participer ?

LES ANNEXES (à *consulter sur le site internet*)

Annexe 1 - Délibération du Conseil de Bordeaux Métropole du 25 04 2025

Annexe 2 - Le plan de situation

Annexe 3 - Carnet de coupes du projet

LE PROJET

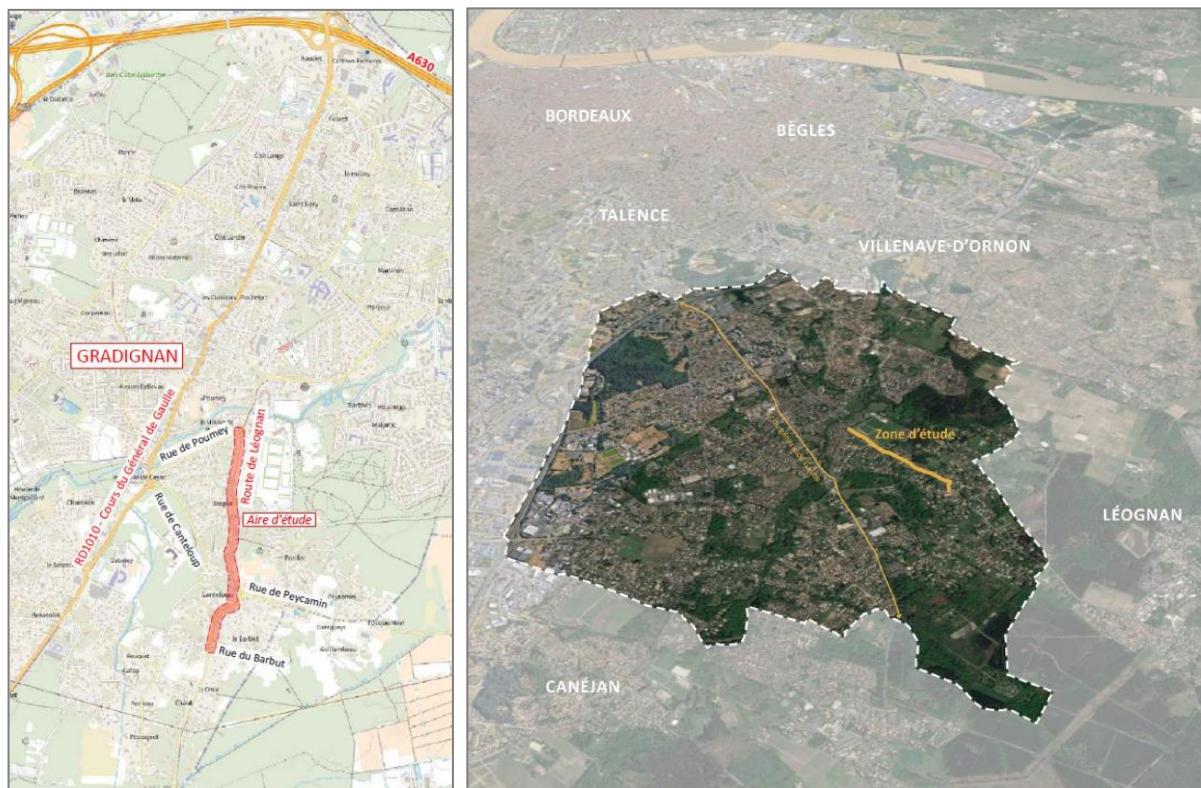
Le « pourquoi »

LA PRESENTE ETUDE PORTE SUR LE REAMENAGEMENT DE LA ROUTE DE LEOGNAN, DU CARREFOUR AVEC LA RUE POUHEY AU NORD, JUSQU'A LA RUE DU BARBUT AU SUD, SOIT UN LINEAIRE DE 1,3 KM.

LA SITUATION DE LA ROUTE DE LEOGNAN

La route de Léognan est un axe structurant et passant de la commune de Gradignan, située au Sud de la métropole de Bordeaux. Elle se positionne comme l'une des portes d'entrée de la métropole vis-à-vis des résidents de la communauté de communes de Montesquieu, ce qui fait d'elle un axe particulièrement emprunté. C'est aussi un itinéraire clé dans le cadre des déplacements quotidiens et de courtes distances, celui-ci permettant de connecter le centre bourg de Gradignan et ses équipements au hameau de Canteloup et aux quartiers résidentiels, qui s'y sont progressivement développés.

Afin de prendre en compte l'ensemble de ses usages (piéton, cycliste et automobiliste), la ville de Gradignan et Bordeaux Métropole vont engager le réaménagement de cette voie. Il s'agira par ce biais d'agir sur la mobilité, l'accessibilité de l'espace public et la végétalisation du site afin de favoriser les mobilités alternatives à la voiture et de s'inscrire dans une démarche d'adaptation au changement climatique.



Source : Route de Léognan, Diagnostic, Mars 2023, Emulsion, Era Conseil

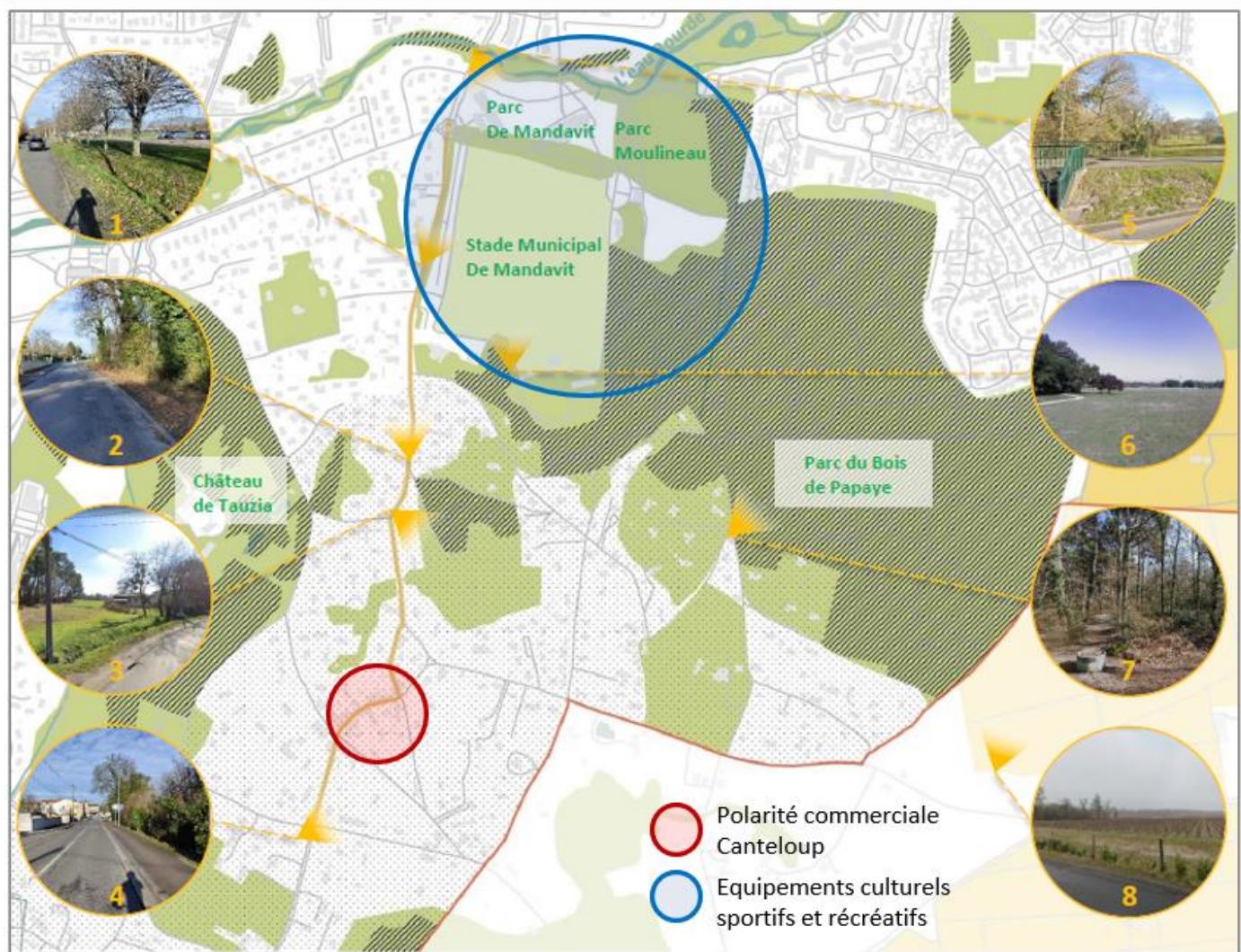
LE CONTEXTE URBAIN, ENVIRONNEMENTAL ET PAYSAGER DU PROJET

L'aire d'étude est marquée par la présence **d'un paysage riche hérité** de l'imbrication des tissus bâtis, au chapelet d'espaces naturels, offert par la vallée de l'Eau Bourde.

A l'exception de l'ensemble d'équipements sportifs et culturels (en partie nord de l'aire d'étude) et du pôle commercial du hameau de Canteloup (en partie sud de l'aire d'étude), l'habitat résidentiel majoritairement diffus y est dominant.

Cette typologie de bâtis a laissé la part belle à une mosaïque de jardins privés paysagers, de bois, de prairies ou d'espaces verts ouverts, offrant ainsi un paysage aux ambiances forestières et cela, depuis le giratoire de Poumey jusqu'à l'allée des joncs.

Cette ambiance se trouve notamment renforcée par la présence de fossés servant à la collecte des eaux pluviales et d'arbres remarquables sources d'ombre en été et situés en partie privative ou en rive du domaine public. Si la route de Léognan n'intersecte pas d'espaces disposant d'enjeux écologiques, elle s'insère dans un contexte hydraulique sensible invitant la conservation des fossés en place.





Une ambiance naturelle et forestière dans la continuité du parc de Mandavit renforcée par la présence de fossés servant à la gestion de eaux pluviales



Une ambiance champêtre offerte par la nature des tissus bâtis, à savoir des tissus constitués de parc et jardins

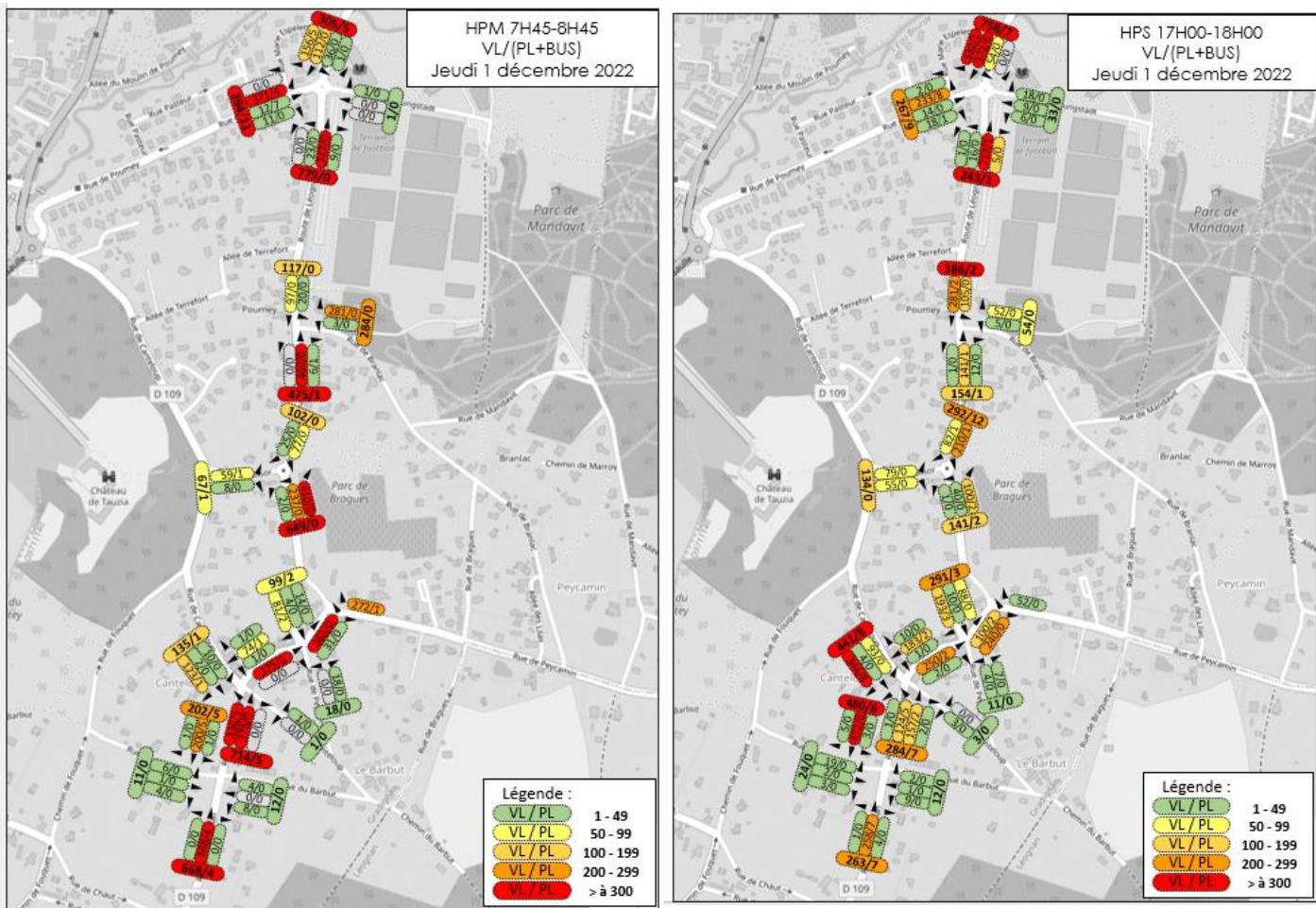


Un trafic pendulaire important aux heures de pointe, confrontant voitures et cyclistes au niveau du carrefour Léognan / Canteloup

Cet axe supporte un **important trafic motorisé**, avec environ 6300 véhicules / jour sur la section nord, qui est la plus chargée. En effet, la **route de Léognan** s'inscrit dans le cadre d'un itinéraire d'**agglomération**, reliant la communauté de Communes de Montesquieu à la métropole. Par sa position, celle-ci agit comme un **itinéraire parallèle d'évitement** du Cours du Général de Gaulle (RD1010), qui permet de rejoindre l'A630 au Nord et Bordeaux.

En heure de pointe matin et soir, cet itinéraire connaît des mouvements pendulaires domicile-travail importants avec des flux tournants entre la rue de Poumey et la route de Léognan Nord puis entre la rue de Canteloup Ouest et la route de Léognan Sud.

Synthèse des flux motorisés à l'heure de pointe du matin et du soir

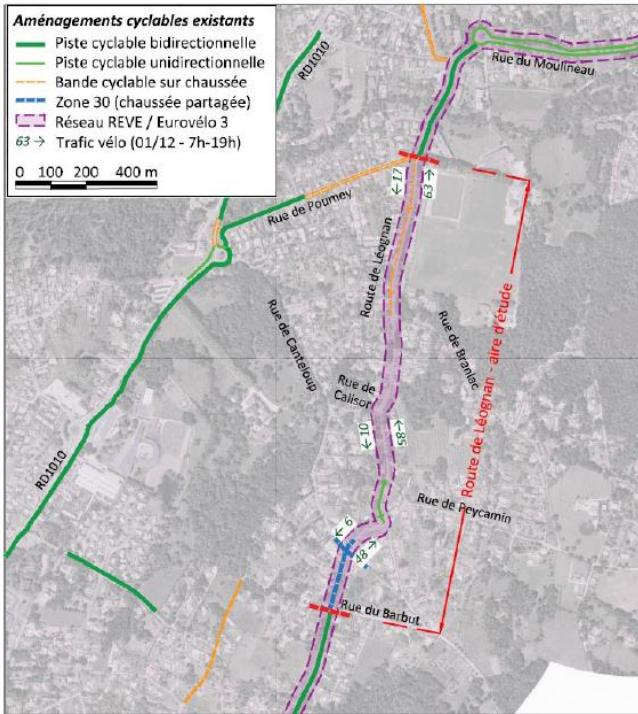


Source : CPEV - Comptages Projets Etudes Voirie

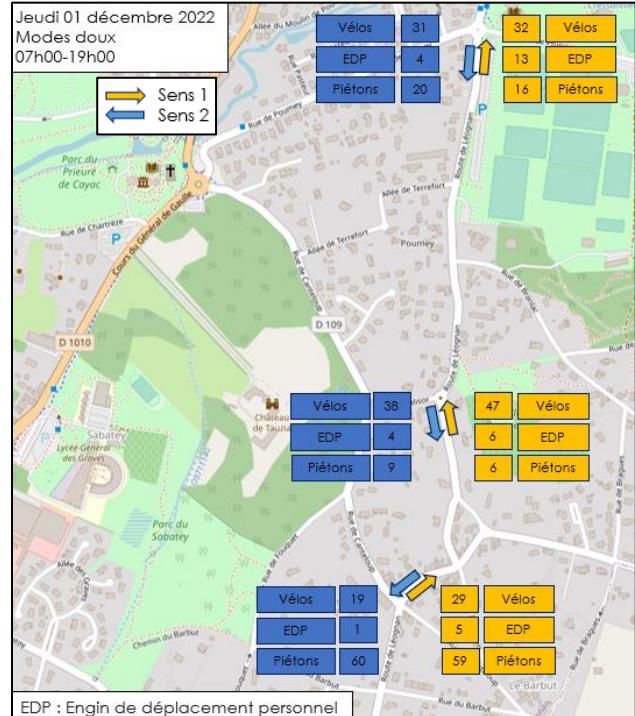
Par ailleurs, elle dessert également **plusieurs attracteurs sources de circulation dans le cadre de déplacements de proximité** dont les espaces culturels, sportifs et récréatifs (médiathèque, parc, stade, etc.) et les activités commerciales et de services du cœur de bourg ou de Canteloup. Ceux-ci génèrent des flux piétons et vélos supplémentaires au flux de transit (cf. comptage modes doux ci-après).

Selon les séquences, le site offre des degrés de marchabilité variables (trottoir étroit, enherbé, dégradé) dont la **mise aux normes pour les personnes à mobilités réduites (PMR)** est **indispensable** afin d'accroître le confort piéton.

De plus, la route de Léognan se situe sur un itinéraire vélo Nord/Sud du réseau cyclable métropolitain et européen (itinéraire Eurovélo3 « Scandibérique » reliant l'Espagne à la Norvège). Elle est desservie à chaque extrémité par des pistes cyclables, faisant de cet axe une discontinuité cyclable et par conséquent un itinéraire à l'attractivité limitée, malgré son potentiel.



Source : Route de Léognan, Mars 2023, Emulsion, Era Conseil



Source : CPEV - Comptages Projets Etudes Voirie

LES OBJECTIFS DU PROJET

Compte tenu de la richesse du paysage dans lequel s'insère la route de Léognan et de son importance dans les déplacements motorisés, le réaménagement de cet axe concentre de multiples enjeux en matière de mobilité, d'accessibilité, de préservation du paysage et du cadre de vie. Afin d'y répondre, le projet d'aménagement retenu poursuit les objectifs suivants :

MOBILITE/ACCESSIBILITE



VÉLOS : Créer un aménagement dédié et sécurisé pour un meilleur maillage du réseau cyclable et résorber une discontinuité cyclable.

PIÉTONS : Améliorer et rendre accessible les aménagements piétons existants dans les sections non conformes et peu attractives.

STATIONNEMENT : Conserver et optimiser l'offre en stationnement aux abords des commerces.

ENVIRONNEMENT

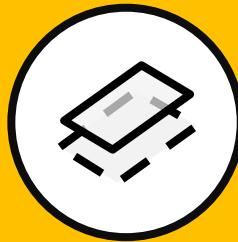


PAYSAGE : Conserver l'esprit forestier et champêtre du lieu en préservant la canopée existante.

TRAME VERTE : conforter la végétation en place par de nouvelles plantations lorsque cela est possible.

TRAME BLEUE : Gérer les eaux pluviales in situ afin d'éviter tout désordre hydraulique, en veillant à la compensation des espaces nouvellement artificialisés.

ESPACE PUBLIC



CADRE DE VIE : Apaiser l'espace public et faire cohabiter les différents modes de déplacement par une modération des flux et une réduction de la vitesse tout en garantissant l'accès aux habitations, services et commerces.

FONCIER : Acquérir du foncier pour permettre un aménagement incluant une voie verte sur l'intégralité du périmètre d'étude et régulariser les emprises ayant vocation à intégrer le domaine public.

LE PROJET

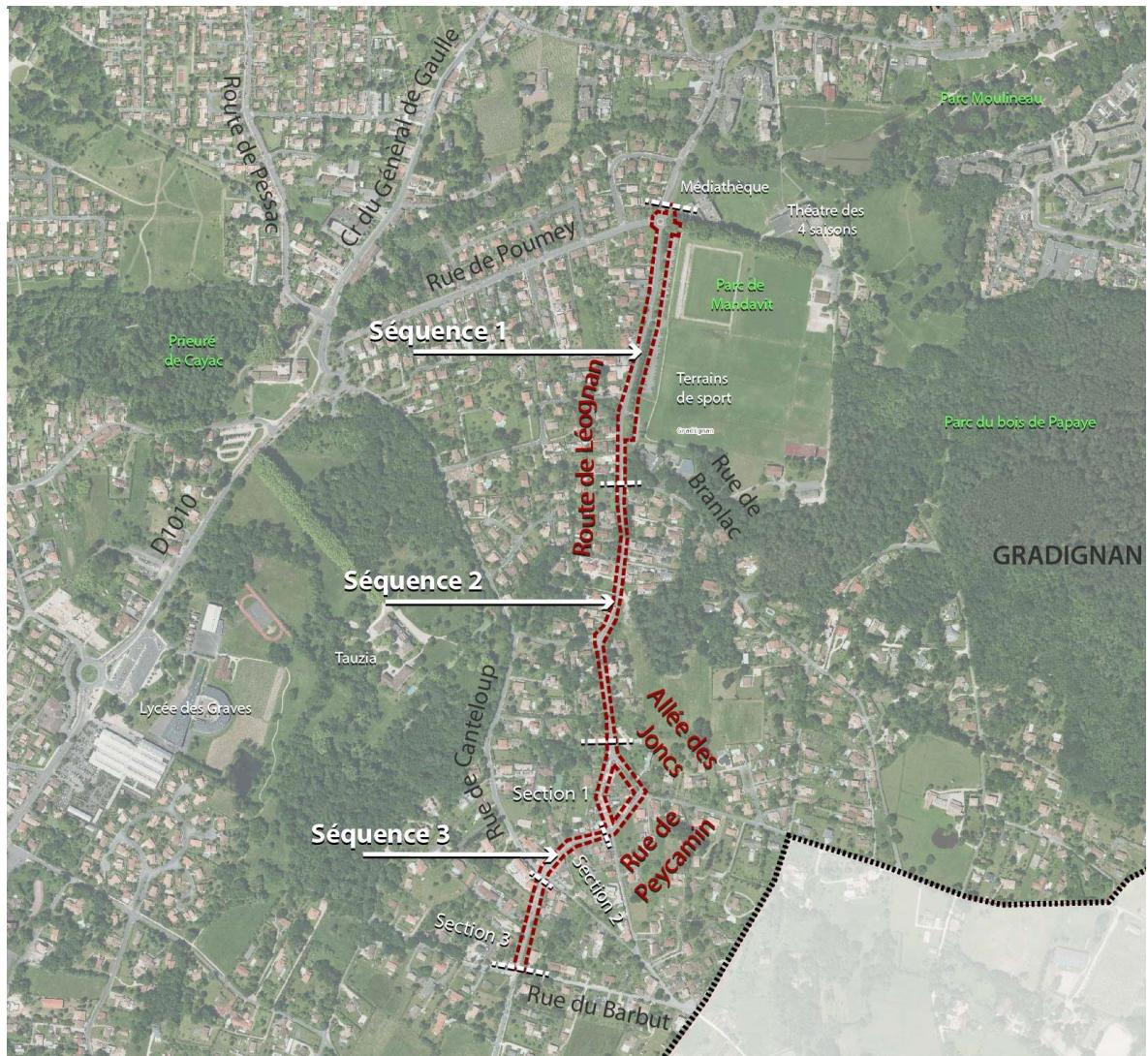
Le périmètre

Afin de faciliter la compréhension du site et de ses enjeux, ainsi que la nature des orientations d'aménagement soumises à la concertation, **trois séquences ont été identifiées** en s'appuyant notamment sur leur morphologie urbaine et le paysage :

- La **séquence 1**, du **giratoire de la médiathèque à la rue de Branlac**, distingue un premier ensemble urbain marqué d'une part, par la présence d'équipements culturels, sportifs et récréatifs à l'est et d'autre part, d'une zone résidentielle à l'ouest ;
- La **séquence 2**, de la **rue de Branlac au carrefour avec l'allée des Joncs**, met en évidence un deuxième ensemble, bordé par de l'**habitat diffus qui propose une ambiance champêtre du fait de la végétation** en place ;
- La **séquence 3**, du **carrefour de l'allée des Joncs à la rue du Barbut**, se distingue des deux précédentes par la présence d'une **polarité commerciale accompagnée de tissus résidentiels plus dense et d'une emprise viaire plus contrainte**, ayant conduit à la mise en sens unique de l'allée des Joncs et de la rue de Peycamin.

Afin de prendre en compte la spécificité du pôle commercial, cette séquence a fait l'objet d'un découpage en 3 sections séparées par les intersections avec les rues de Peycamin et de Canteloup.

Une aire d'étude composée de 3 séquences



LE PROJET

Les intentions d'aménagement présentées à la concertation

APRES L'ETUDE DU PROGRAMME, BORDEAUX METROPOLE ET LA COMMUNE DE GRADIGNAN ONT RETENU DES INTENTIONS D'AMENAGEMENT. CES GRANDS PRINCIPES ONT ETE ETUDES PLUS FINEMENT AFIN D'EN TESTER LA FAISABILITE, GRACE A UNE ETUDE DITE « PRELIMINAIRE » DONT LE CONTENU EST SOUMIS A CONCERTATION. C'EST LE MOMENT D'EXPRIMER VOS AVIS ET IDEES : ILS NOUS AIDERONT A PASSER DE L'INTENTION AU PROJET CONCRET !

L'étude programme, terminée en décembre 2023, a permis l'analyse de plusieurs scenarios d'aménagement. Leur dessin sommaire a été l'occasion de proposer sur chacune des séquences, des alternatives d'itinéraire et de natures d'aménagement (voie verte, piste cyclable, zone de rencontre, etc.).

L'analyse des incidences de chacun de ces scénarios a conduit la ville et la Métropole à écarter les propositions les plus impactantes au profit du projet présenté ici. Les alternatives qui ont été étudiées, sont à retrouver [en page 31](#), au titre des alternatives abandonnées.

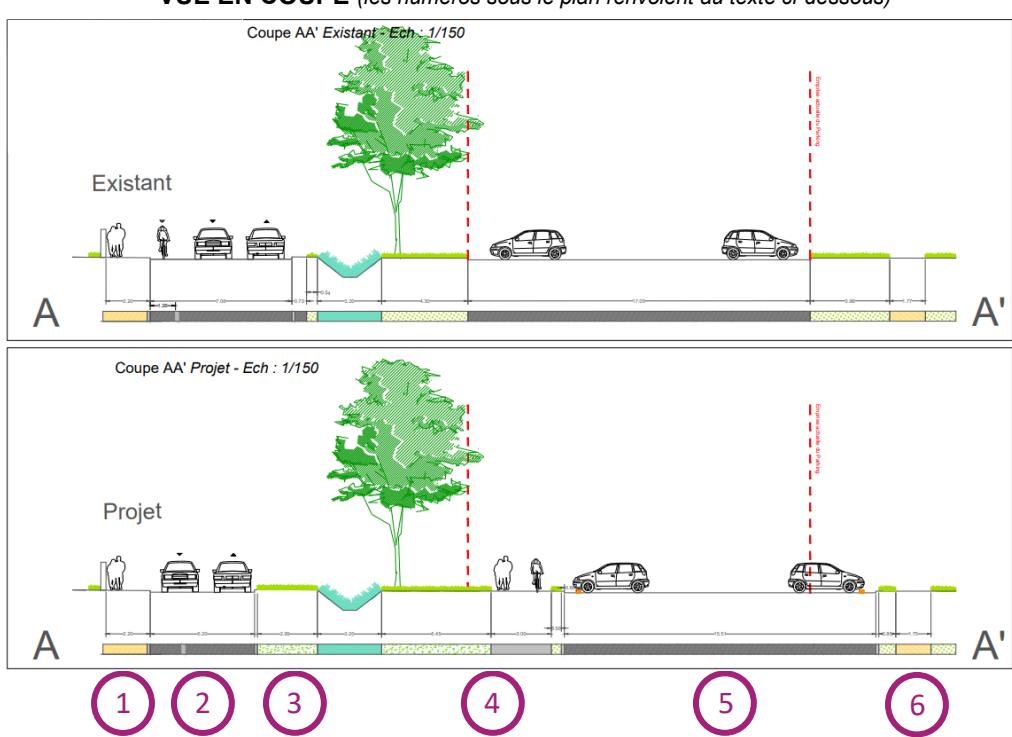
A noter que les extraits de plans livrés ci-dessous sont ceux arrêtés au jour de l'ouverture de la concertation. Ils sont susceptibles d'évoluer au gré de cette concertation et des phases d'études ultérieures. Vous pouvez les retrouver en plus grand format dans les annexes du dossier.

SEQUENCE 1, de la médiathèque à la rue de Branlac :

VUE EN PLAN DE MASSE



VUE EN COUPE (les numéros sous le plan renvoient au texte ci-dessous)



Ce qui est prévu sur cette séquence :

1. Maintien du trottoir existant en l'état avec une reprise du revêtement ponctuelle afin d'apporter du confort ;
2. Suppression de la bande cyclable existante et réduction de la chaussée de 7mètres à une largeur d'environ 5,20 mètres. Ce gabarit sera compatible avec la circulation des voitures et cars scolaires dans les deux sens ;
3. Décroûtage d'une part des emprises anciennement affectées à la circulation des véhicules afin de créer une bande enherbée de 2,00 mètres le long du fossé existant. Celle-ci permettra de limiter l'imperméabilisation et de faciliter la collecte des eaux de voirie dans les fossés existants qui seront conservés ;
4. Aménagement d'une voie verte de 3,00 mètres de large, entre l'alignement d'arbres existant et l'aire de stationnement de Mandavit. Celle-ci permettra d'assurer la sécurité des cyclistes et de piétons en offrant un itinéraire déconnecté des flux motorisés ;
5. Restitution de l'offre en stationnements impactée par la création de la voie verte. Cette reconfiguration permettra en plus de l'optimisation du site, de libérer des espaces plantés supplémentaires ;
6. Maintien du cheminement en calcaire existant le long des terrains de sport. Des bandes végétalisées seront réaménagées et des chasses roues seront implantés afin d'éviter tous stationnements de véhicules



Photo-montage dévoilant l'ambiance paysagère du site

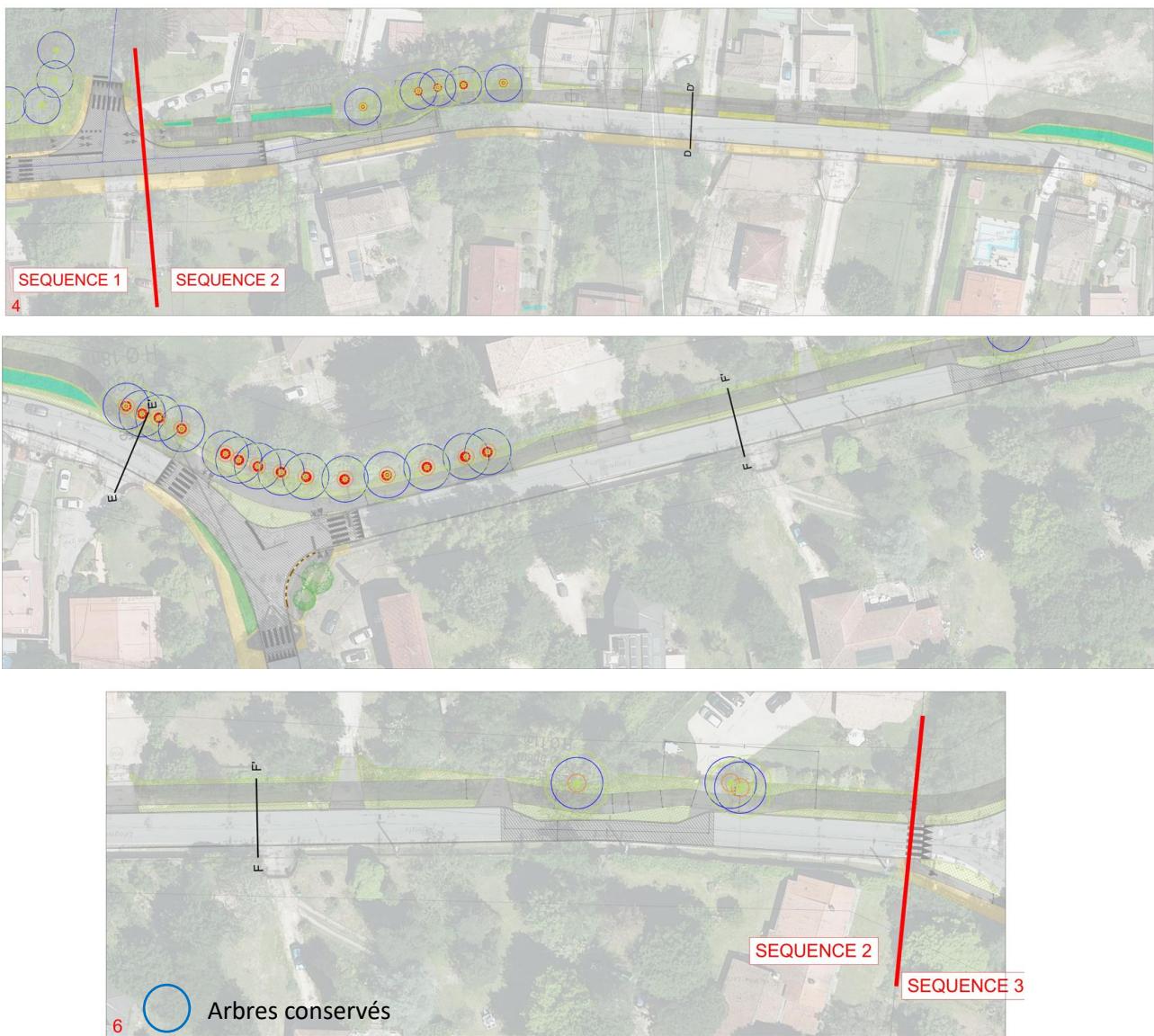
Source : Etude préliminaire de la route de Léognan, Mars 2024, groupement VERDI / LS

QU'EST-CE QU'UNE VOIE VERTE ?

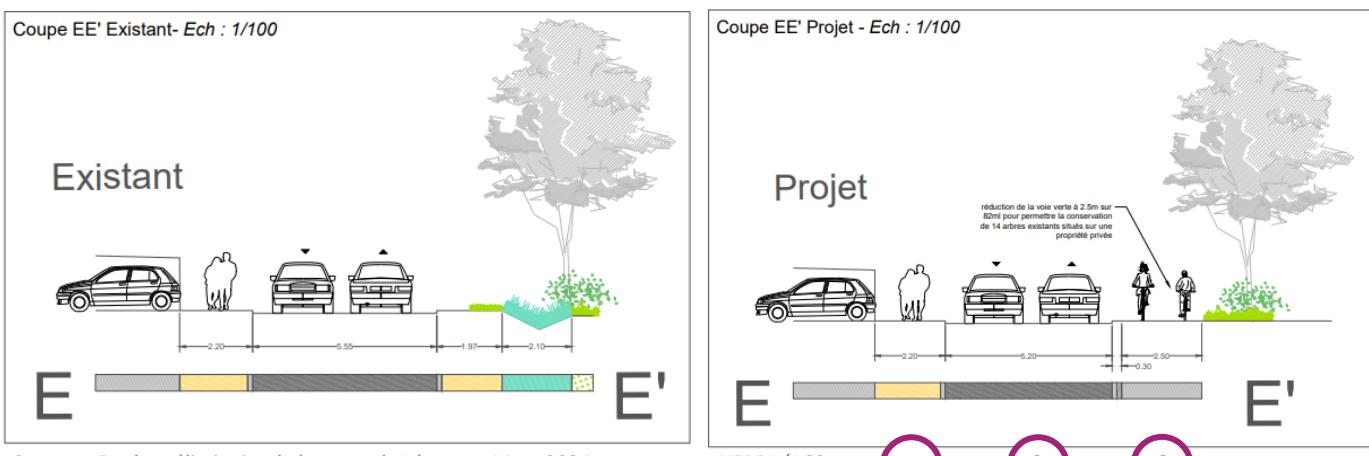
Une Voie Verte est **un aménagement en site propre réservé aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et aux cavaliers**. Interdite à la circulation motorisée, elle est adaptée aux déplacements de loisirs ou du quotidien. Elle doit être accessible au plus grand nombre et sécurisée en conséquence.

SEQUENCE 2 : de la rue de Branlac à l'Allée des Joncs

VUE EN PLAN DE MASSE



VUE EN COUPE (les numéros sous le plan renvoient au texte ci-dessous)

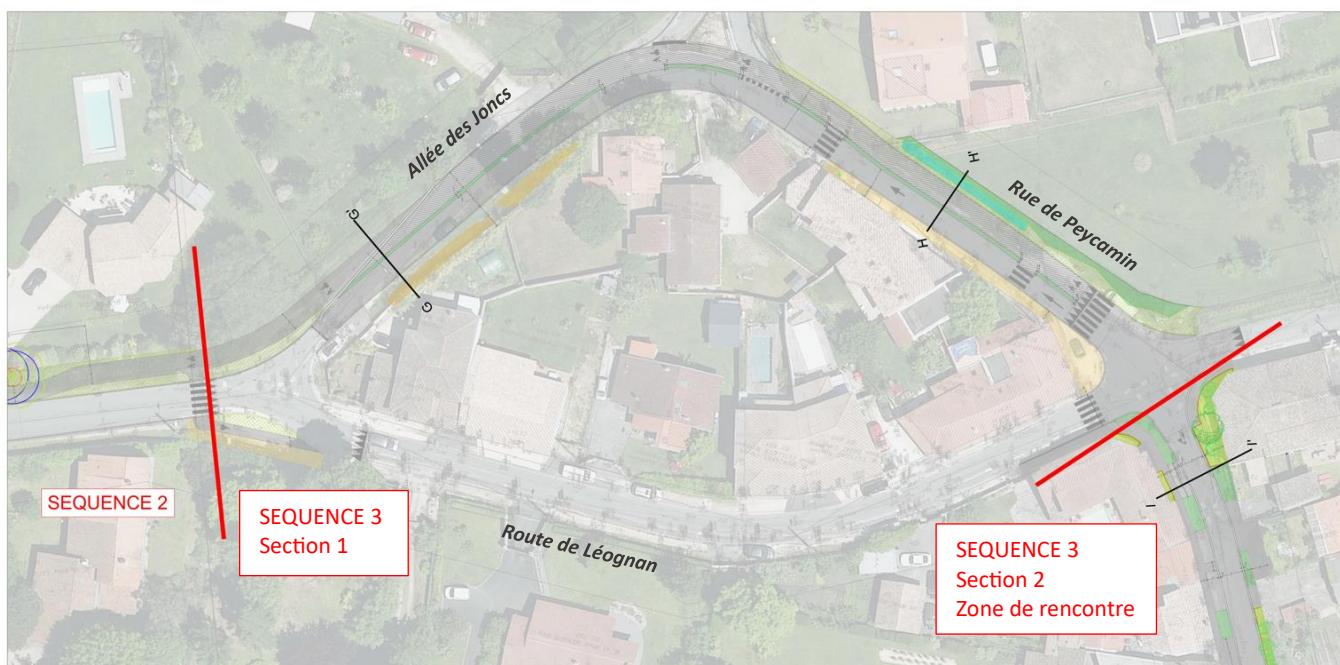


Ce qui est prévu ici :

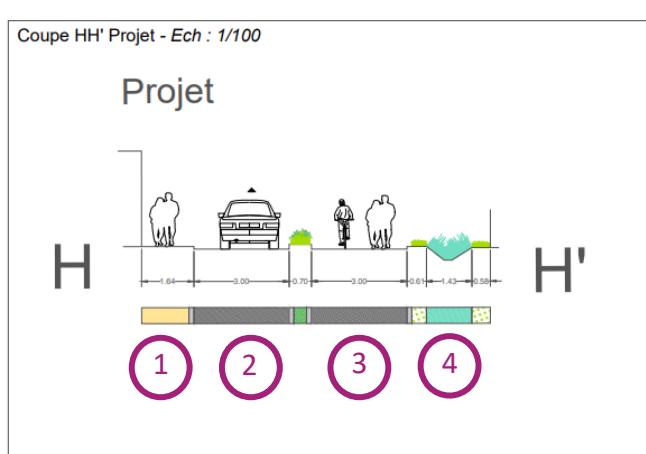
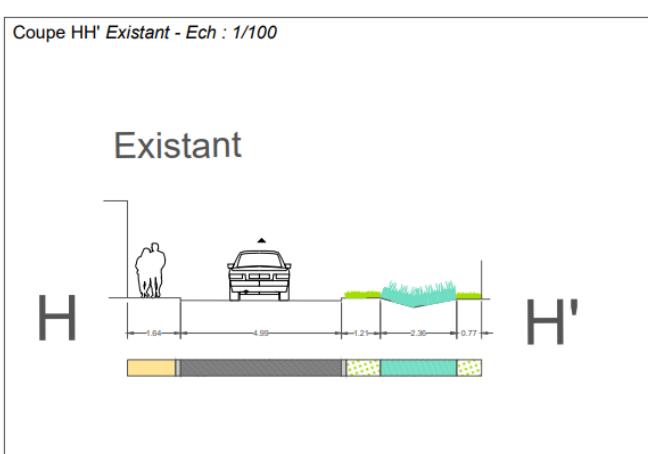
1. Maintien du trottoir existant en l'état avec une reprise du revêtement ponctuelle afin d'apporter du confort ;
2. Réduction de la chaussée de 5,50 mètres à une largeur d'environ 5,20 mètres. Sur cette séquence, deux écluses de 30,00m de long seront aménagées et permettront de conserver les arbres existants
3. Aménagement d'une voie verte de 3,00 mètres de large. En complément de la suppression de fossé, la voie verte sera réduite à 2,50 mètres sur 82,00 mètres. Ce pincement est indispensable à la conservation de près de 14 arbres existants, qui seront source de fraîcheur l'été.
4. Modification du régime de priorité du carrefour Calisor / Route de Léognan. La conservation du rond-point ne permet pas le passage de la voie verte sans impacter la canopée existante. La mise en place d'un cédez le passage ou d'un stop permet de resserrer la partie circulée et d'intégrer un aménagement pour les modes doux.

SEQUENCE 3 - SECTION 1

VUE EN PLAN DE MASSE



VUE EN COUPE DU TRONÇON 1 ENTRE LA RUE DE PEYCAMIN ET L'ALLEE DES JONCS
(les numéros sous le plan renvoient au texte ci-dessous)



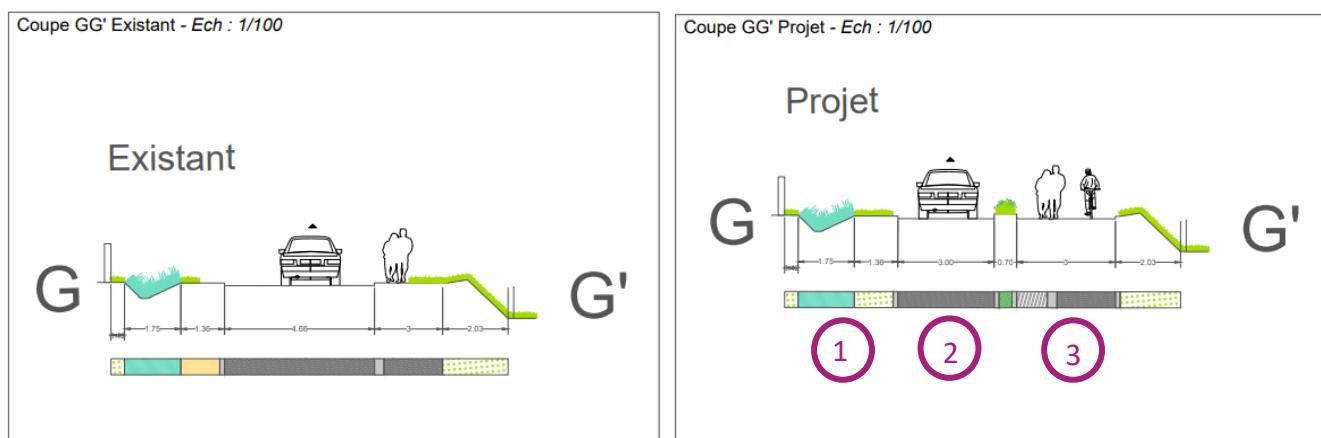
Source : Etude préliminaire de la route de Léognan, Mars 2024, groupement VERDI / LS2

Ce qui est prévu sur le tronçon, allant de la route de Léognan et l'allée des Jonc :

1. Maintien du trottoir selon les emprises existantes ;
2. Réduction de la chaussée de presque 5,00 mètres à une largeur de 3,00 mètres. Le sens de circulation de la voie sera inchangé et le carrefour avec la rue de Peycamin légèrement repris afin de maintenir le fonctionnement existant ;
3. Décroûtage d'une part des emprises anciennement affectées à la circulation des véhicules pour la réalisation d'une voie verte de 3,00 mètres de large et d'une bande plantée. Celle-ci permettra la circulation des cyclistes et des piétons hors du flux de véhicules.
4. Reconstitution d'une noue destinée à la gestion des eaux pluviale en contre partie de la suppression du fossé existant.

VUE EN COUPE DU TRONÇON 1 SUR L'ALLEE DES JONCS

(les numéros sous le plan renvoient au texte ci-dessous)



Source : Etude préliminaire de la route de Léognan, Mars 2024, groupement VERDI / LS2

Ce qui est prévu le long de l'allée des Jonc :

1. Maintien des surfaces végétales et des fossés. La bande plantée existante sera agrandie et confortée ;
2. Réduction de la chaussée de plus de 4,00 mètres à une largeur de 3,00 mètres afin de libérer des emprises au profit des piétons et vélos par suite du réaménagement de la voie ;
3. Décroûtage d'une part des emprises anciennement affectées à la circulation des véhicules afin de poursuivre l'aménagement de voie verte amorcée sur le tronçon précédent (3,00m de large). La végétation existante préservée sur cette zone permettra de conserver l'ambiance paysagère existante, et apportera du confort en période estivale grâce à l'ombre projetée.

;

SEQUENCE 3 - SECTION 2 :

Sur cette section plusieurs scénarios d'aménagements sont soumis à concertation. Les deux premiers dépendent de la mise en sens unique de la section. Le dernier en ce qui le concerne repose sur l'abandon de tout aménagement sur celle-ci.

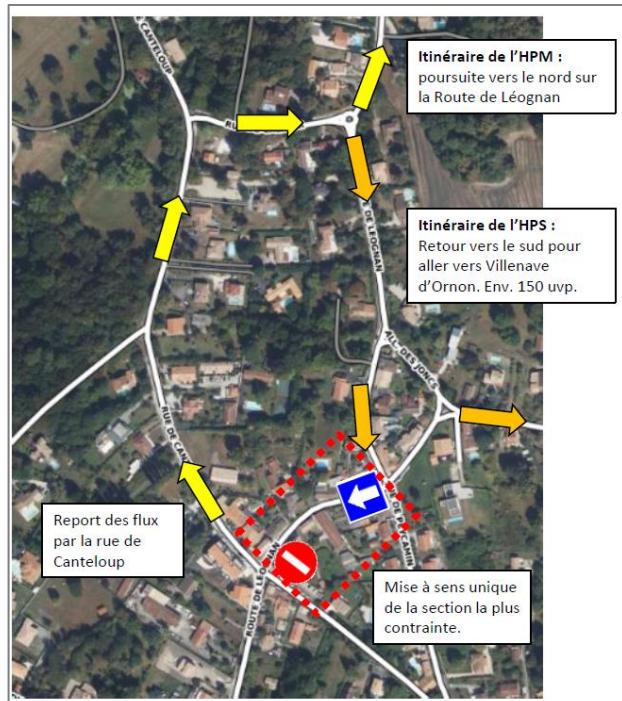
Au regard des emprises disponibles et très contraintes, la réalisation d'un aménagement sécuritaire à destination des vélos et piétons, compatible avec la loi LOM nécessite la mise en sens unique de cette section.

Plusieurs scénarios de mise à sens unique ont ainsi été étudiés dans le cadre d'une simulation de report de trafic.

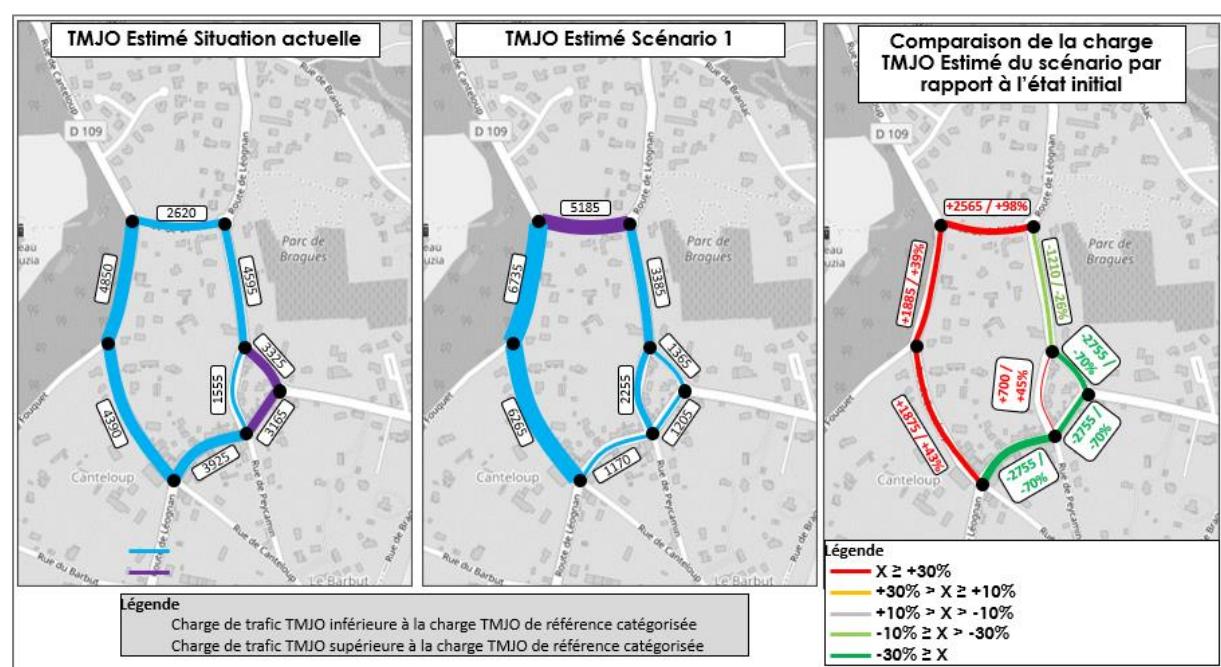
Pour apaiser au maximum les flux sur cet axe, sans contraindre l'accès aux résidents du quartier, le sens de circulation privilégié est celui d'un maintien des flux dans le sens Est-Ouest.

Comme l'illustrent les schémas ci-dessous, cette mise en sens unique conduirait à un accroissement des flux d'environ 40% sur la rue Canteloup (soit + 1800 véhicules/jour) et également doublement du flux de véhicules existant sur la rue de Calisor (+2500 véhicules/jour).

Toutefois, il permettrait de réduire ceux connus sur la route de Léognan, de Peycamin et de l'Allée des Jonc de 70%.



Source : Route de Léognan, Mars 2023, Emulsion, Era Conseil



Source : CPEV - Comptages Projets Etudes Voirie

Ainsi, le nombre de véhicules modélisé dans ce nouveau schéma de circulation devient compatible avec la mise en place d'une zone de rencontre ou d'une zone 30, solution conforme avec la réglementation au titre de la loi LOM. Ces aménagements peuvent être réalisés dans les emprises contraintes disponibles.

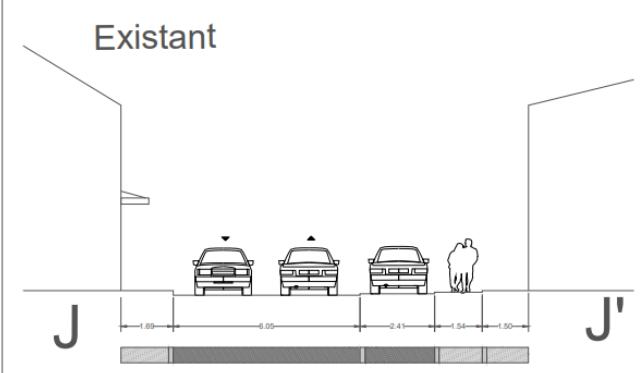
LA ZONE DE RENCONTRE - VUE EN PLAN DE MASSE



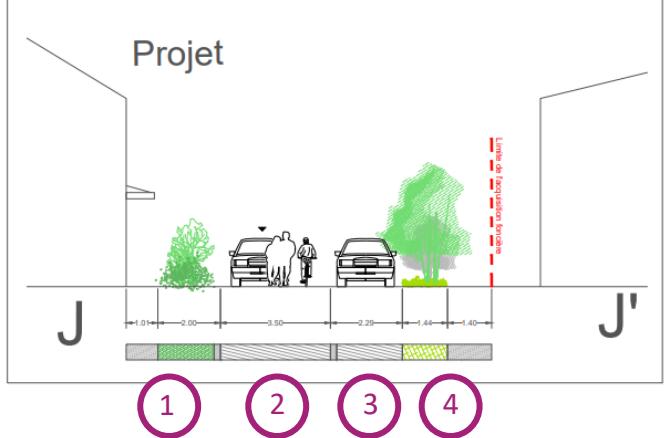
VUE EN COUPE

(les numéros sous le plan renvoient au texte ci-dessous)

Coupe JJ' Projet - Ech : 1/100



Coupe JJ' Projet - Ech : 1/100



Source : Etude préliminaire de la route de Léognan, Mars 2024, groupement VERDI / LS2

Ce qui est prévu dans le cadre d'une éventuelle zone de rencontre :

1. Diminution du trottoir afin de paysager la zone. Les emprises libérées serviront à la réalisation d'espaces verts et à la plantation d'arbustes, de cépées et d'arbres sur l'ensemble de la zone. Les piétons seront ainsi amenés à circuler sur la chaussée et seront prioritaires sur les voitures qui devront circuler en deçà de 20km ;
2. Réduction de la chaussée de plus de 6,00 mètres à une largeur de 3,50 mètres suite à la mise en sens unique. L'ensemble sera reconfiguré afin d'offrir une continuité altimétrique sur l'intégralité de l'aménagement dans le but de faciliter la circulation des piétons, qui sera prioritaire sur la chaussée. Les vélos partageront la chaussée avec les véhicules. Le contre sens cyclable sera permis, offrant ainsi un itinéraire complet ;
3. Restitution des stationnements existants. Ils seront repositionnés devant les commerces et en nombre identique. Cette offre sera complétée par 6 stationnements supplémentaires répartis le long de la voie.
4. Aménagement d'une bande paysagère et d'un trottoir devant les commerces. Ces espaces auront vocation à valoriser les devantures commerciales et à les préserver des vues sur les stationnements.

Photo-montage dévoilant l'ambiance paysagère de la zone de rencontre



Source : Etude préliminaire de la route de Léognan, Mars 2024, groupement VERDI / LS2

QU'EST-CE QU'UNE ZONE DE RENCONTRE ?

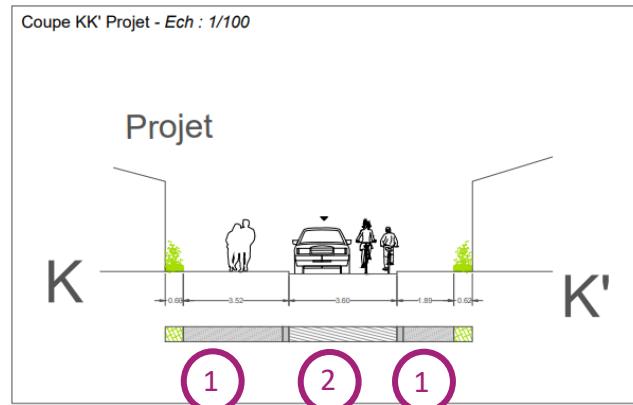
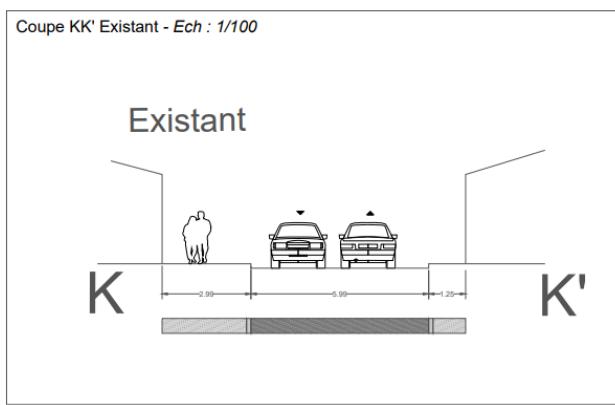
La zone de rencontre permet de créer une cohabitation apaisée entre tous les usagers de la route : piétons, cyclistes, automobilistes, transports publics, motos, etc. Ce partage de la route est permis par un abaissement de la limitation de vitesse à 20 km/h. Les piétons sont prioritaires sur tous les véhicules et peuvent également circuler sur la chaussée, à condition de ne pas s'y arrêter.

**LA ZONE 30 AVEC OU SANS CONTRE-SENS CYCLABLE MATERIALISEE EN BANDE
VUE EN PLAN DE MASSE (DOUBLE SENS CYCLABLE CHEVRON)**



VUE EN COUPE

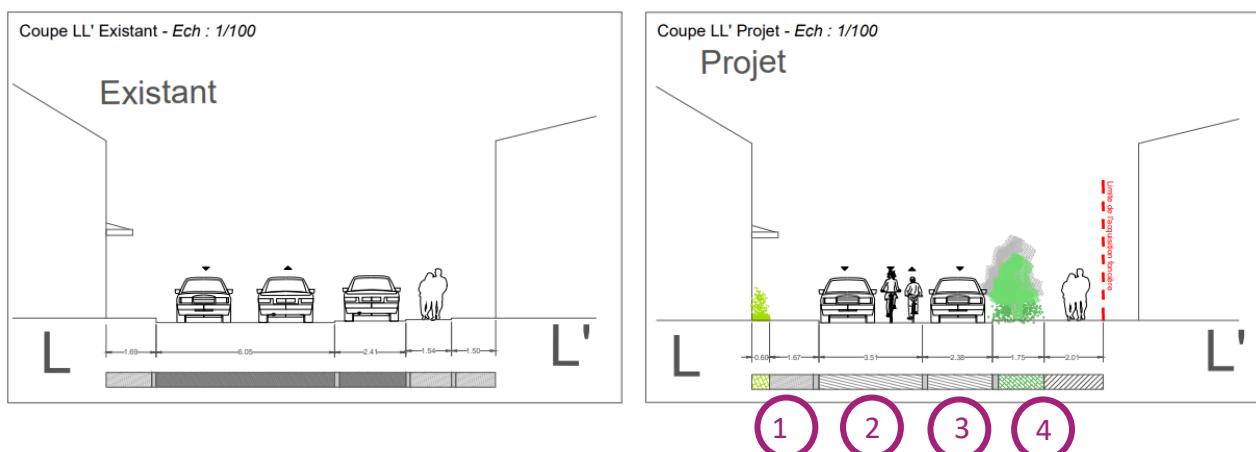
(les numéros sous le plan renvoient au texte ci-dessous)



Source : Etude préliminaire de la route de Léognan, Mars 2024, groupement VERDI / LS2

VUE EN COUPE

(les numéros sous le plan renvoient au texte ci-dessous)

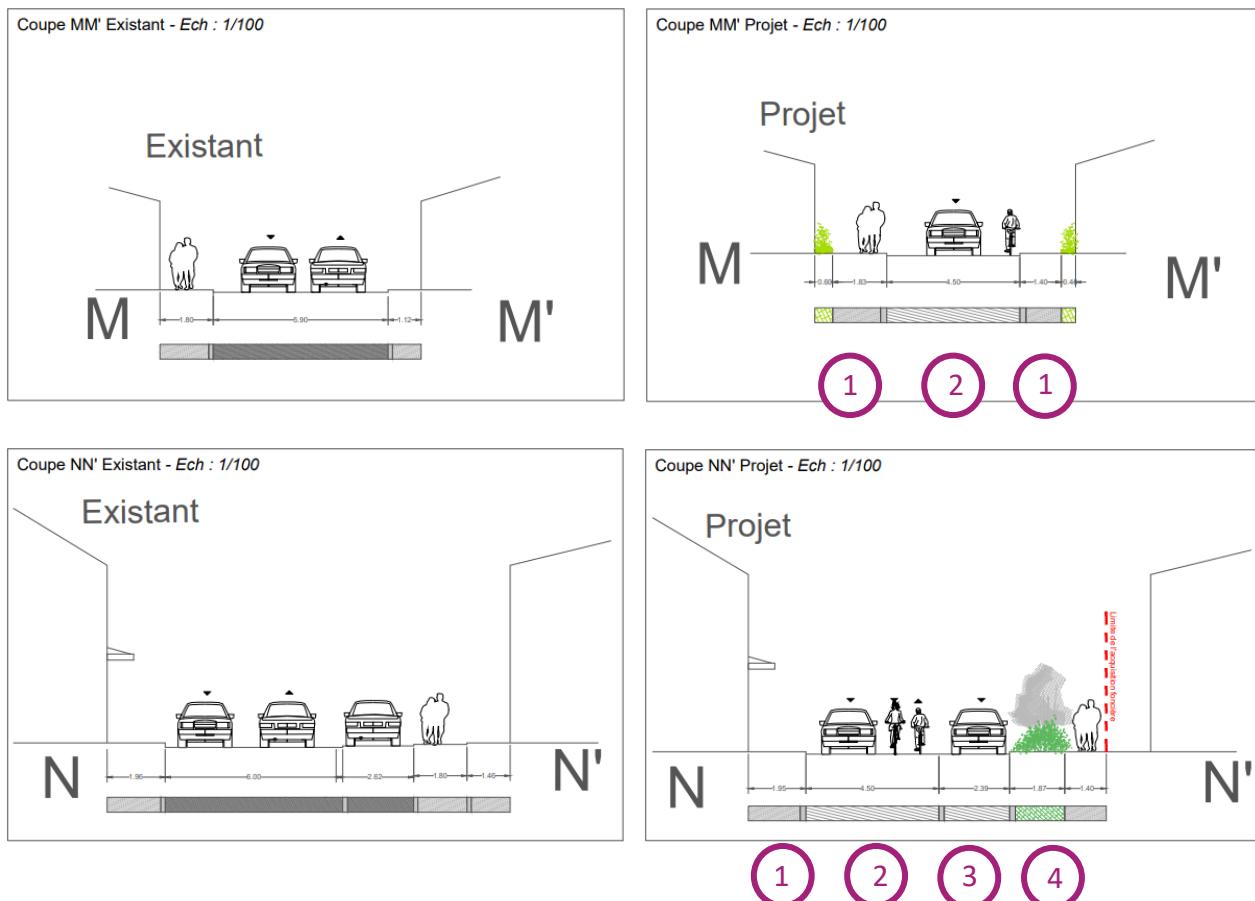


Source : Etude préliminaire de la route de Léognan, Mars 2024, groupement VERDI / LS2

VUE EN PLAN DE MASSE (DOUBLE SENS CYCLABLE EN BANDE)



VUE EN COUPE
(les numéros sous le plan renvoient au texte ci-dessous)



Source : Etude préliminaire de la route de Léognan, Mars 2024, groupement VERDI / LS2

Ce qui est prévu dans le cadre d'une éventuelle zone 30 avec contre sens cyclable matérialisé soit par des chevrons soit par une bande cyclable :

1. Création de trottoirs accessibles aux PMR, le piéton n'étant pas amené à circuler sur la chaussée à la différence de la zone de rencontre. Des espaces plantés seront aménagés en limite de domaine public et domaine privé à des fins paysagères ;
2. Reconfiguration des espaces affectés à la circulation des véhicules, par une réduction de la chaussée de 6,00 mètres à une largeur de 3,50 mètres (à la suite de la mise en sens unique) afin de sécuriser la sécurisation des vélos en contre sens cyclable. Dans l'autre sens, les vélos seront aussi en trafic mixte ;
3. Restitution des stationnements existants. Ici aussi, ils seront repositionnés devant les commerces et en nombre identique sans offre complémentaire.
4. Aménagement d'une bande paysagère et d'un trottoir devant les commerces. Que le contre-sens cyclable soit matérialisé par des chevrons ou une bande cyclable, des espaces paysagers ayant vocation à valoriser les devantures commerciales et à les préserver des vues sur les stationnements seront proposés.

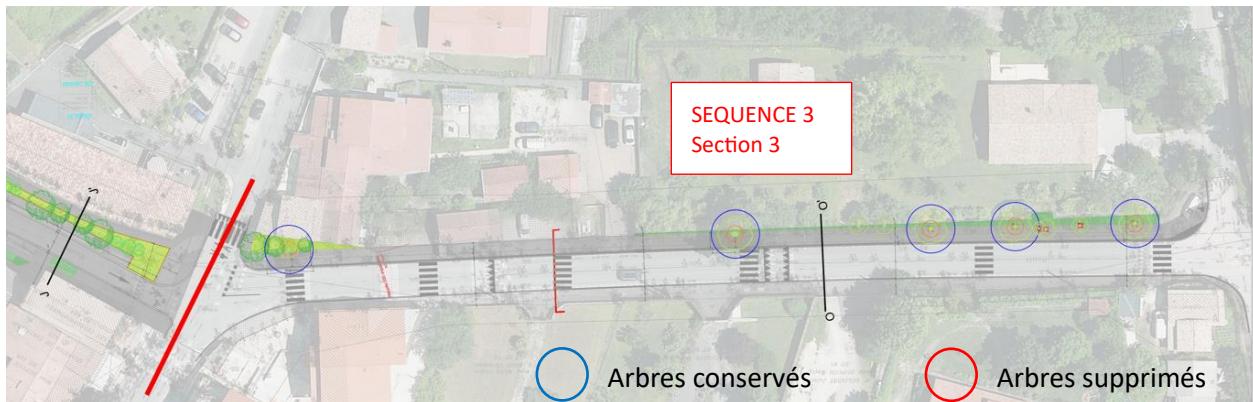
LE STATUT QUO

Sans mise en sens unique, aucun réaménagement de cette séquence ne pourra être engagé. Ainsi, une discontinuité cyclable en cœur d'opération serait maintenue.



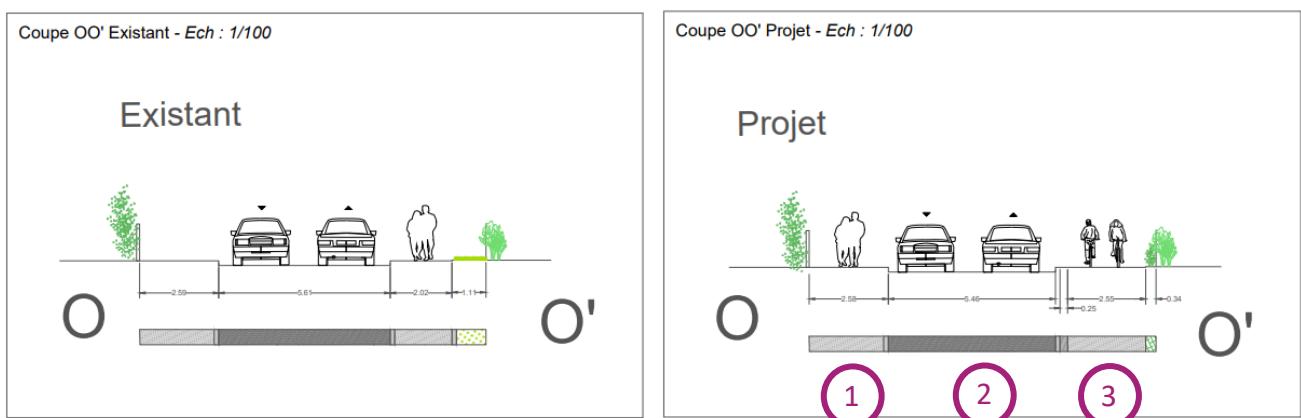
SEQUENCE 3 - SECTION 3

VUE EN PLAN DE MASSE



VUE EN COUPE

(les numéros sous le plan renvoient au texte ci-dessous)



Source : Etude préliminaire de la route de Léognan, Mars 2024, groupement VERDI / LS2

Ce qui est prévu sur cette section :

1. Maintien du trottoir existant en l'état. Les piétons seront invités à circuler sur cette rive, l'autre étant réservé à la circulation des vélos ;
2. Réduction de la chaussée de 5,60 mètres à une largeur de 5,40 mètres afin d'assurer la circulation des véhicules. Les emprises libérées seront remobilisées pour la circulation des vélos au sein d'une site propre et cela, dans la continuité des aménagements existants en direction de Léognan ;
3. Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle d'une largeur de 2,50 mètres. La réalisation de cette piste impliquera la suppression de la bande plantée existante et à la suppression de 3 arbres. Les arbres restants seront conservés mais particulièrement exposés en phase travaux et contraints dans leur développement après livraison des aménagements envisagés.

LE PROJET

Les acteurs et leur rôle



La ville de Gradignan et ses services ont :

- Précisé les besoins et les invariants du projet ;
- Décidé des suites à donner aux études, en lien étroit avec la Métropole ;
- Prévu le financement du projet dans le contrat de codéveloppement signé avec la Métropole ;
- Communiqué auprès de leurs habitants afin de les inviter à participer à la concertation ;
- Participé à l'organisation de la concertation et à la rédaction de son bilan.



Le Pôle Territorial Sud de Bordeaux Métropole est maître d'ouvrage du projet. En lien avec la commune, elle :

- Pilote et coordonne les différentes études (programme, étude préliminaire, avant-projet, etc.) jusqu'aux arbitrages nécessaires ;
- Coordonne les différents acteurs et prend en compte leurs souhaits et contraintes ;
- Prévoit le financement du projet sur son budget ;
- Organise la concertation et se porte garantie de la qualité du processus ;
- Rédige et adopte le bilan de la concertation ainsi que la décision sur les suites du projet ;
- Réalise les travaux avec des entreprises.



Un groupement a été constitué entre l'agence d'urbanisme Emulsion et le bureau d'études techniques ERA. Le groupement a été mandaté par Bordeaux Métropole pour réaliser l'étude programme. Son rôle est d'aider à la définition les grands principes que le projet d'aménagement étudié devra suivre afin de répondre aux enjeux mis en évidence dans le cadre du diagnostic.



Un groupement a été constitué entre Verdi, LS2 et 2PM-A. Le groupement a été mandaté par Bordeaux Métropole pour réaliser l'étude préliminaire ainsi que les phases suivantes de conception. Son rôle est de réaliser l'étude nécessaire à l'engagement des travaux, en conjuguant ses compétences techniques afin de produire un projet fiable et réalisable, puis d'en assurer la maîtrise d'œuvre.



Prolog a été mandaté par Bordeaux Métropole pour réaliser les études d'assainissement nécessaire à la bonne gestion des eaux pluviale du site. Son rôle est de réaliser l'étude du dimensionnement des ouvrages d'assainissement à réaliser en compensation des surfaces imperméabilisées dans le cadre du projet.

LE PROJET

Le calendrier prévisionnel et le budget

Les éléments de calendrier annoncés ci-dessous sont des dates prévisionnelles, susceptibles de changement au fil de l'avancée des études.



*Maitrise d'œuvre externe

A ce stade, le budget à consacrer au projet est évalué entre 3 et 4 millions €. Bien entendu, il sera sujet à évolution selon les résultats des études et les choix opérés.

L'ensemble des études et une partie des travaux sont prévus sur le contrat de codéveloppement signé entre Bordeaux Métropole et la commune de Gradignan pour la période 2024- 2027.

QU'EST-CE QU'UN CONTRAT DE CO-DEVELOPPEMENT ?

C'est l'outil de contractualisation de Bordeaux Métropole avec chacune des 28 communes membres. Il permet de planifier et d'équilibrer leurs actions par des engagements réciproques et négociés. Il vise également à assurer la transparence de l'action métropolitaine et l'équité de traitement entre les communes. Le contrat actuel est conclu pour une durée de 4 ans.

LA CONCERTATION REGLEMENTAIRE

Son rôle dans le projet

LA CONCERTATION SERT À APPORTER AUX ÉLUS, AVANT QU'ILS NE PRENNENT DES DÉCISIONS, UN ÉCLAIRAGE COMPLÉMENTAIRE À CELUI QUI LEUR EST FOURNI PAR LES ÉTUDES TECHNIQUES.

Au sens des articles L103-2 et suivants du Code de l'urbanisme, la concertation réglementaire doit :

- Informer le public de l'existence d'un projet, de ses objectifs et invariants ;
- Donner la possibilité au public d'exprimer un avis et des contributions sur les sujets du débat.

A ce stade du projet, plusieurs éléments ne sont pas encore déterminés : c'est sur ces marges de discussion que vous pouvez vous exprimer (voir page 29 - 30).

Toutes les contributions qui respecteront les invariants du projet seront examinées (voir page 27 - 28).

En effet, la concertation est organisée avant les décisions que les élus de Gradignan et de Bordeaux Métropole devront prendre : ils disposeront ainsi d'un éclairage citoyen, complémentaire à celui qui leur sera fourni par les différentes études techniques.

Les élus restent libres de leur décision finale. En revanche, ils s'engagent à expliquer quelles suites ils comptent donner aux contributions citoyennes.

Ils le feront dans un document appelé « bilan de la concertation », adopté en Conseil métropolitain, puis publié sur le site internet. A la suite, le Conseil adoptera une décision sur les suites à donner au projet.

Une charte pour améliorer la qualité des concertations de Bordeaux Métropole

En février 2022, Bordeaux Métropole a adhéré à la charte nationale de la participation du public. Depuis, elle s'attache à en respecter les 22 engagements, sur chacune de ses concertations.

La présente concertation réglementaire a été conçue de façon à se conformer autant que possible à la Charte. Une évaluation du respect des engagements est prévue (questionnaires de satisfaction distribués aux participants en fin de réunion, auto-évaluation, etc.). Le bilan de la concertation en fera état.

La charte nationale de la participation du public est consultable sur : <https://participation.bordeaux-metropole.fr/presentation>

LA CONCERTATION REGLEMENTAIRE

Les incontournables

LE PROJET EST EN PHASE D'ÉLABORATION, IL A VOCATION À ÉVOLUER POUR DEVENIR DÉFINITIF. AFIN DE CADRER LA PARTICIPATION CITOYENNE, LES INCONTOURNABLES SONT PRÉSENTÉS CI-DESSOUS.



LES INVARIANTS DU PROJET

Les invariants d'un projet sont les éléments considérés comme définitifs. Ils ont été définis soit politiquement (*choix stratégiques portés par les élus*), soit techniquement (*données issues d'études réalisées en amont*). Il est donc important d'avoir ces éléments à connaissance pour cadrer la réflexion.

LES MARGES DE DISCUSSION POSSIBLE

Des éléments sont encore à définir dans le projet, en s'appuyant sur les études techniques et les contributions des citoyens : il s'agit des marges de discussion. Pendant toute la durée de la concertation réglementaire, vous pouvez vous exprimer sur les sujets ci-dessous ou sur tout autre questionnement qui vous semble intéressant. Vos avis et idées nourriront l'élaboration du projet !



Ce qui est déjà déterminé pour le projet



Les raisons

<p>L'aménagement d'une voie verte, de la médiathèque Jean Vautrin à la rue de Peycamin (séquence 1, 2 et 3 section 1)</p> <p>Et d'une voie cyclable bidirectionnelle, de la rue de Canteloup et à la rue du Barbut (séquence 3 section 3)</p>	<p>Les aménagements proposés sur ces séquences de la voie, répondent aux besoins identifiés dans le cadre de l'élaboration du programme dont :</p> <ul style="list-style-type: none">- Améliorer et rendre accessible les aménagements piétons existants dans les sections non conformes et peu attractives ;- Créer un aménagement dédié et sécurisé pour un meilleur maillage du réseau cyclable (résorption discontinuité) ; <p>Ces aménagements permettront de répondre :</p> <ul style="list-style-type: none">- À la fréquentation piétonne importante du secteur, liée aux équipements culturels, de loisirs récréatifs et sportifs présents dans l'aire d'étude ;- A l'usage constaté de la piste bidirectionnelle existante entre la rue du Moulineau et la médiathèque, qui fonctionne davantage comme une voie verte que comme un axe dédié exclusivement aux cycles ;- Au besoin de cohérence entre les itinéraires proposés en amont et en aval de la polarité commerciale présente au cœur de l'aire d'étude ;- Aux emprises existantes et aux possibilités d'acquisition foncière sur l'intégralité du linéaire ;
<p>La réalisation de deux écluses, entre la rue du Barbut et l'allée des jons (séquence 2).</p>	<p>La route de Léognan profite d'un paysage qualitatif aux ambiances forestières et cela, depuis la médiathèque jusqu'à l'allée des jons. Cette ambiance repose sur la présence d'arbres remarquables et de fossés, source d'ombre et de fraîcheur en été.</p> <p>Dans les secteurs les plus contraints, leur conservation dépend de la capacité du projet à permettre des aménagements hors de leur zone de sensibilité (1 à 2m du houppier).</p> <p>La faiblesse des emprises disponibles au droit de certains sujets nous ont conduit à réduire ponctuellement l'emprise de la voie verte à 2,50m et à réaliser des écluses, qui auront également pour fonction d'apaiser l'espace public (modération des flux et réduction de la vitesse).</p>

<p>L'acquisition de foncier par la mobilisation des emplacements réservés inscrit au PLU</p>	<p>Afin de permettre un aménagement incluant une voie verte sur l'intégralité du périmètre d'étude, il convient d'acquérir du foncier et par conséquent, de mobiliser une partie des emprises grevées de l'emplacement réservé P161 du PLU. Ce sera également l'occasion de régulariser les emprises d'ores et déjà occupées par le domaine public, ou ayant vocation à l'intégrer et appartenant à la ville.</p>
<p>La réalisation d'une solution compensatoire au niveau du parc de Mandavit ou sous la voie verte</p>	<p>Une étude hydraulique a été réalisée en marge des études d'aménagement en cours. Celle-ci avait pour objectif d'étudier le fonctionnement du réseau pluvial actuel et d'identifier les effets des aménagements envisagés sur ce dernier.</p> <p>Elle a conclu sur un sous dimensionnement du réseau existant et le besoin de compenser les surfaces imperméabilisées induites par le projet afin de ne pas aggraver la situation.</p> <p>Plusieurs scénarios ont ainsi été étudiés : la réalisation d'un bassin d'étalement paysager au niveau du parc Mandavit ou la réalisation d'une structure réservoir pour les aménagements cyclables.</p> <p>Le choix de la solution qui sera mise en œuvre sera opéré à l'issue de cette phase de concertation et fonction des évolutions qui seront apportées aux projets.</p>

Ce qui peut être modifié grâce à la concertation



<p>La modification du plan de circulation dans le cadre d'une mise en sens unique de la route de Léognan entre les rues de Peycamin et de Canteloup (séquence 3 – section 2)</p>	<p>La route de Léognan s'inscrit dans le cadre d'un itinéraire d'agglomération, reliant la communauté de Communes de Montesquieu à la métropole et dessert également plusieurs attracteurs sources de circulation dans le cadre de déplacements de proximité. Elle supporte un important trafic motorisé avec environ 6300 véhicules / jour sur la section la plus chargée (de la médiathèque à Peycamin)</p> <p>Compte tenu du niveau de trafic actuel, des préconisations du tableau d'aide à la décision du CEREMA et des emprises contraintes sur cette séquence, la mise en sens unique de la voie, avec un maintien des circulations voiture du Nord > Sud est indispensable pour assurer la mise en œuvre une liaison cyclable conforme avec la loi d'orientation des mobilités (LOM).</p> <p>La métropole ne pouvant aménager un itinéraire non conforme à la loi LOM, cette mise en sens unique apparaît indispensable à l'aménagement soit d'une zone de rencontre soit d'une zone 30. Si la concertation venait à conclure sur le maintien du plan de circulation actuel, la section ne pourrait être aménagée et le scénario du statu quo serait de fait mis en œuvre.</p> <p>La conservation du double sens sur cette section questionnera la création des écluses au regard du nombre de véhicules.</p>
<p>La création d'une zone de rencontre ou d'une zone 30 avec ou sans double sens cyclable (séquence 3 – section 2)</p>	<p>La mise en sens unique de la route de Léognan offre deux scénarios d'aménagement de nature à :</p> <ul style="list-style-type: none">- Améliorer le cadre de vie des habitants et des usagers de la voie, en garantissant la réalisation d'aménagements paysagers et la mise en sécurité des piétons et cyclistes ;- Garantir des possibilités de stationnement aux abords des commerces existant afin de ne pas pénaliser la clientèle de passage. <p>La zone de rencontre présente l'avantage d'optimiser l'offre en stationnement tout en désimperméabilisant et répondant au besoin de sécurisation des vélos et des piétons : 320m² d'espaces verts pourront être aménagés, environ 27 arbres et cépées plantés et 12 stationnements longitudinaux offerts (+6 comparé à l'existant).</p> <p>La zone 30, en ce qui la concerne, selon la variante choisie (avec ou sans contre-sens cyclable), permettra de maintenir l'offre en stationnement existante, tout en libérant 170m² d'espaces verts et permettant la plantation d'environ 17 arbres et cépées.</p>

Ce qui peut être modifié grâce à la concertation



**Toutes les propositions citoyennes
qui respecteront les invariants
ci-dessus**

Pendant toute la durée de la concertation réglementaire et selon les modalités prévues ([voir page 25](#)), vous pouvez vous exprimer sur les deux sujets majeurs évoqué ci-après ou sur tout autre questionnement qui vous semble intéressant. Vos avis et idées nourriront l'étude préliminaire et constitueront autant d'éclairages supplémentaires

Quel est votre avis sur l'intention d'aménagement ?

Vous pouvez proposer des idées, que vous fréquentiez cet axe occasionnellement ou que vous y viviez ou y travaillez quotidiennement !

Quelles sont vos idées pour passer de l'intention au projet détaillé ?

Vous semble-t-elle pertinente pour régler les problèmes que vous constatez sur cet axe ? Permet-elle de conserver, voire d'améliorer, ce qui vous plaît déjà ? Etc.

LA CONCERTATION REGLEMENTAIRE

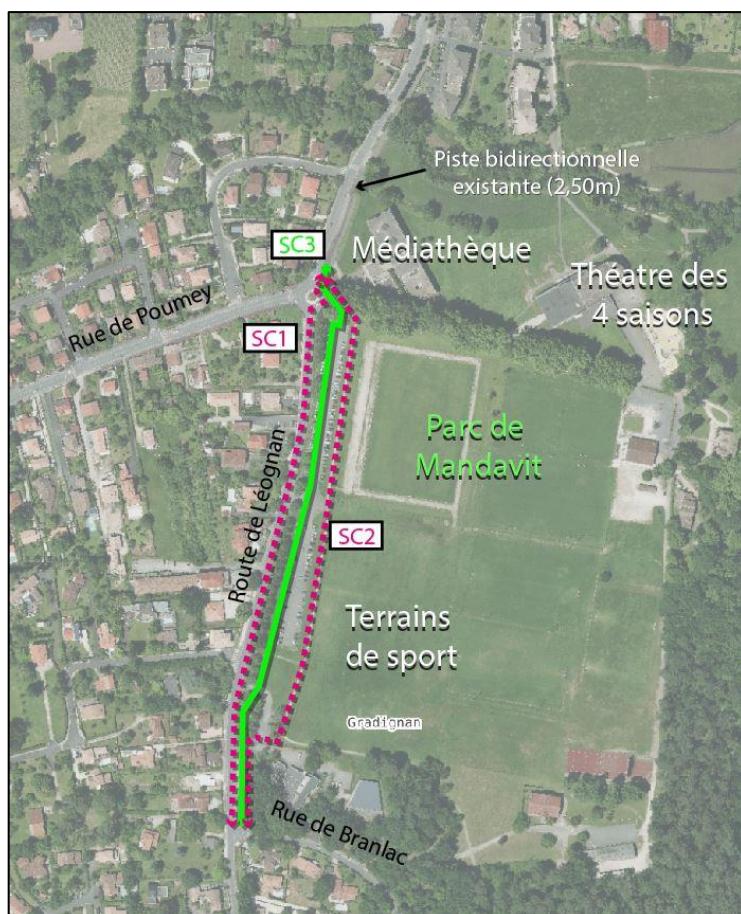
Les alternatives déjà étudiées

PLUSIEURS SCENARIOS D'AMENAGEMENT DE LA ROUTE DE LEOGNAN ONT ETE ETUDES DEPUIS LE LANCEMENT DE L'ETUDE. LEUR DESSIN A PERMIS D'ANALYSER SUR CHACUNE DES SEQUENCES, DES ALTERNATIVES D'ITINERAIRE. CERTAINES DE CELLES-CI ONT ETE ECARTEES SUITES AUX CONCLUSIONS D'UNE ANALYSE MULTICRITERE, LES PRESENTANT COMME TROP IMPACTANTES. ELLES VOUS SONT LIVREES ICI A TITRE D'INFORMATION.

SEQUENCE 1 :

La séquence 1, du **giratoire de la médiathèque à la rue de Branlac**, a fait l'objet d'une analyse approfondie au stade programme. En amont du dessin de l'étude préliminaire soumise à concertation, plusieurs possibilités d'itinéraires ont été étudiés et ont été écartés :

- ❖ **Scénario 1 (SC1)** : Création d'une voie verte sur l'emprise de la chaussée existante ;
- ❖ **Scénario 2 (SC2)** : Requalification en voie verte du parcours vélo existant le long des terrains de sport du parc de Mandavit ;
- ❖ **Scénario 3 (SC3)** : Réalisation d'une voie verte entre l'alignement d'arbre présent en accompagnement de la route de Léognan et le parking du parc de Mandavit.



*Parcours vélo le long
de Mandavit*

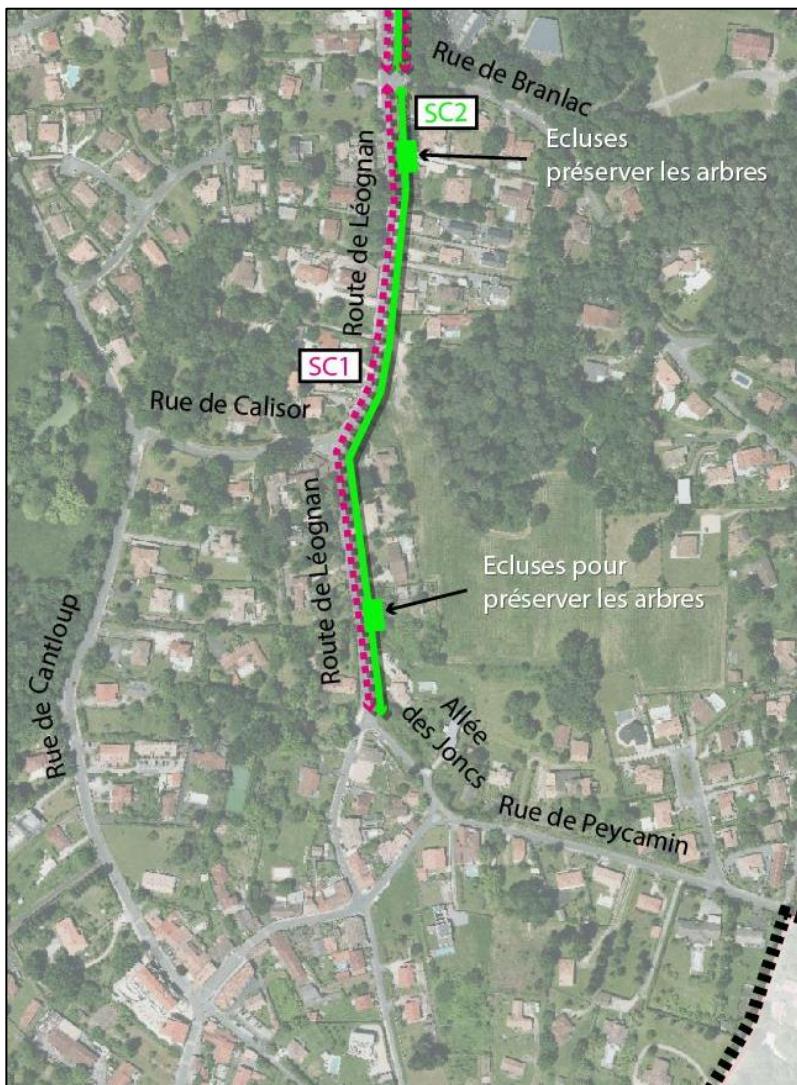


Les scénarios 1 et 2 ont ainsi été écartés car ils ont été jugés trop impactant sur les fossés et sur l'alignement d'arbres existant le long de la route de Léognan. Seul le scénario 3 permet de les conserver, c'est celui qui a été retenu.

SEQUENCE 2 :

Sur la séquence 2, de la rue de Branlac au carrefour avec l'Allée des Joncs, plusieurs scénarios d'aménagement possibles ont également été étudiés au stade programme. Ces derniers ont été étudiés afin de limiter l'impact de la préservation des arbres sur l'emprise circulable de la voie verte. Ils ont aussi permis de s'interroger sur les besoins en foncier et d'arbitrer sur l'opportunité d'engager les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement :

- ❖ **Scénario 1 (SC1) :** Réalisation d'une voie verte sur l'ensemble du linéaire, sans réduction de son emprise en deçà de 2,50m au droit des arbres à conserver, grâce à la mobilisation de l'intégralité de l'emplacement réservé ER P160 et 161 ;
- ❖ **Scénario 2 (SC2) :** Réalisation d'une voie verte sur l'ensemble du linéaire, sans réduction de son emprise en deçà de 2,50m au droit des arbres à conserver, grâce à la mise en place d'écluse et à l'acquisition ponctuelle de foncier.



Arbres remarquables à proximité du carrefour de la Route de Léognan avec la Rue de Branlac



Arbres remarquables au niveau du carrefour de la Route de Léognan avec la Rue de Calisor



Le scénario 1 a été écarté car il présentait un trop gros impact sur la conservation des arbres existants (19 arbres impactés), ne permettait pas de planter et de libérer de nouveaux espaces à paysager, imposait d'importantes acquisitions foncières, sans assurer la réalisation d'une voie verte de 3m sur l'ensemble du projet. C'est donc le scénario 2 qui a été retenu. Il est à noter que la réalisation d'écluse serait à coupler avec une baisse de trafic routier sur la route de Léognan via la mise en sens unique du tronçon présenté sur la séquence 3.

SEQUENCE 3 :

La séquence 3, du **carrefour de l'allée des Joncs à la rue du Barbut**, a aussi fait l'objet de plusieurs esquisses d'aménagement en amont de cette concertation.

Les différences entre ces derniers reposent principalement sur l'étude de solutions d'aménagement différentes : bande cyclable, piste cyclable, voie verte, zone 30, zone de rencontre ou statu quo.

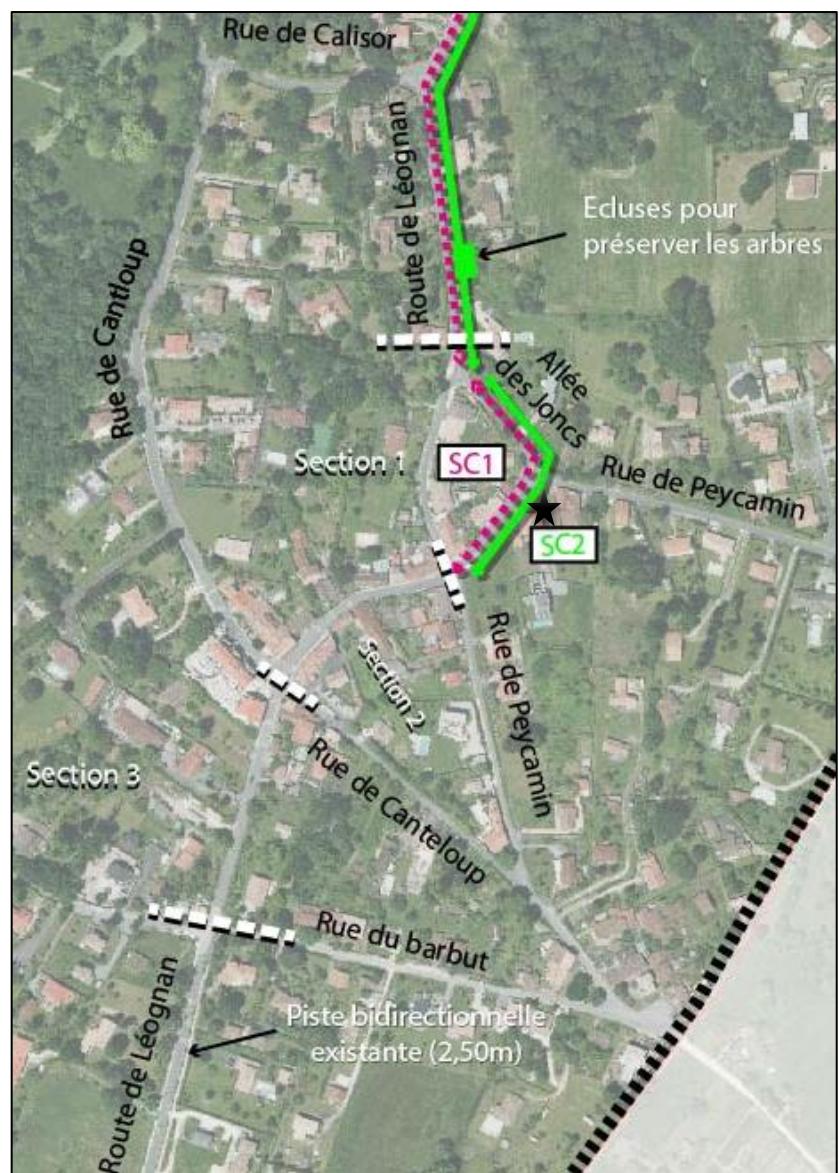
Les scénarios étudiés sur la section 2 étant tous proposés à la concertation, seules les solutions écartées sur les sections 1 et 3 sont présentés ci-après.

❖ Section 1 :

- Scénario 1 (SC1) – Réalisation d'une bande cyclable unidirectionnelle par un simple marquage et sans élargissement de la chaussée, ni acquisition foncière ;
- Scénario 2 (SC2) – Création d'une voie verte 3,00m avec élargissement des emprises par une suppression de fossés et des acquisitions foncières.

Bien que celui-ci implique des acquisitions foncières et le comblement ou le recalibrage de fossés existants, c'est le scénario 2 qui a été retenu. Celui-ci est le seul qui permet d'offrir une sécurisation des piétons tout en proposant un itinéraire cyclable dans la continuité logique de celui prévu sur la séquence 2. Il présente également l'avantage de proposer les deux sens de circulation sans avoir à changer d'itinéraire.

★ SC2 – Fossé comblé



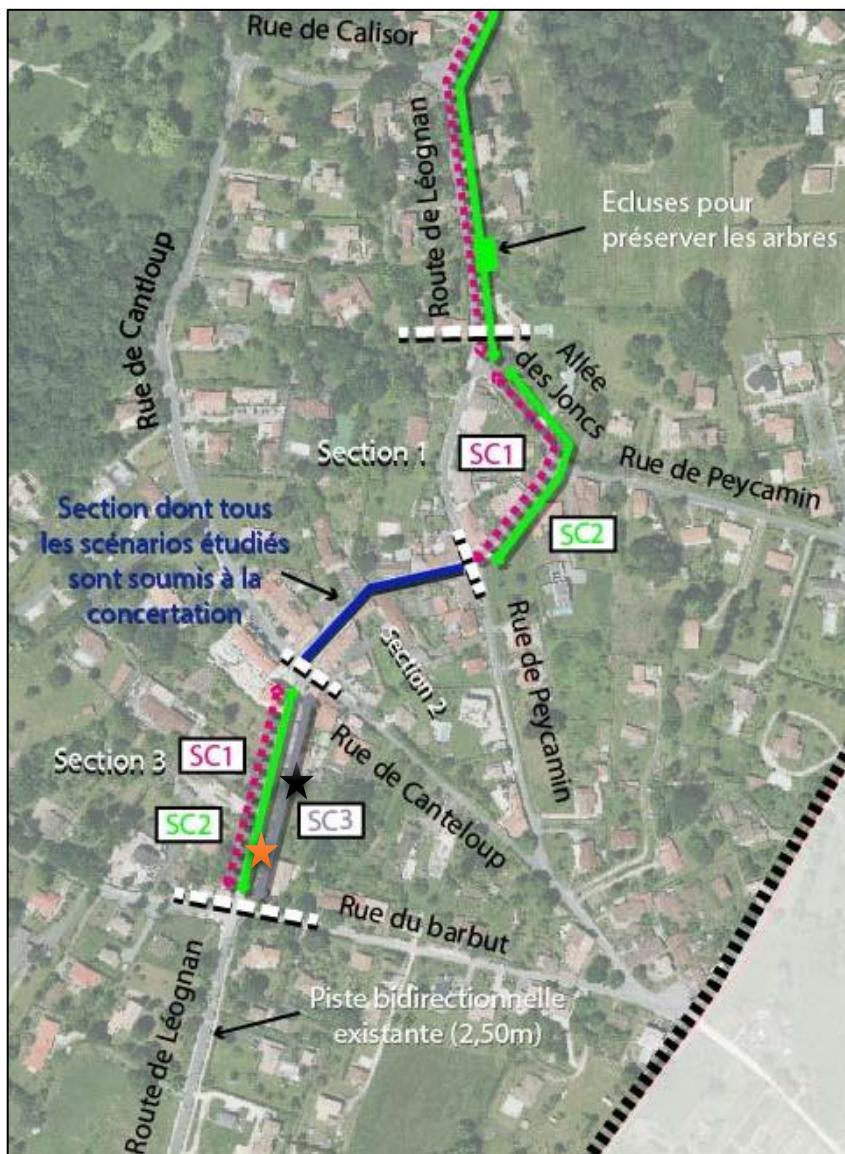
❖ **Section 3 :**

- Scénario 1 (SC1) – Aménagement d'une piste bidirectionnelle de 2,50m et suppression des aménagements paysagers et de la végétation en place sur l'intégralité du linéaire (poursuite des aménagements existants, après la rue du Barbut, en direction de Léognan) ;
- Scénario 2 (SC2) – Réalisation d'une voie verte de 3,00m avec une redistribution des emprises existantes par la suppression du trottoir Ouest afin de limiter l'impact sur la bande plantée existante ;
- Scénario 3 (SC3) – Satu quo, réalisation d'aucun aménagement cyclable et maintien du fonctionnement actuel en partage de la chaussée ;

★ **SC3 - Fonctionnement actuel**



★ **SC1 - Bande plantée impactée**



Malgré ses impacts sur les espaces paysagers de la section 3, c'est le scénario 1 qui a été retenu. Celui-ci est le seul qui permet de supprimer la discontinuité cyclable existante sans dégrader les continuités piétonnes existantes en direction de la polarité commerciale.

légende		pas d'impact	impact modéré	impact fort	Scénarios retenus	
		Gabarit cyclable. Largeur aménagements cyclables	Impact arbres existants. Aménagements ou non dans la zone des 4m ou des 1m autour du tronc des arbres existants	Végétalisation Plantations possibles en rive des aménagements	Impact fossé. Réduction des surfaces existantes de fossé	Impact Réseaux existants. Déplacement supports / Enfouissements nécessaires
SEQUENCE 1 De la rue Poumey à la rue Branlac	Scénario 1 - Rte de Leognan - Réduction chaussée - Voie verte à 2,5m	Voie verte 2,5m	Suppression d'un arbre au giratoire Poumey	Pas de plantations possibles entre la chaussée et le fossé	Réduction nécessaire du fossé même en cas de réduction du trottoir Ouest	Enfouissement ou déplacements de 8 supports
	Scénario 2 - "parcours vélo" Voie verte sur le "parcours vélo" existant	Voie verte 3m	Pas d'arbres impacté	Possibilité de plantation	Pas d'impact sur les fossés existants	Pas d'enfouissement ni de déplacement de supports
	Scénario 3 - Ouest parking Ville Voie verte entre la route de Leognan et le parking Ville existant	Voie verte 3m	6 arbres dans la zones des 4m	Possibilité de plantation	Pas d'impact sur les fossés existants	Déplacement 3 supports + déplacement BRVE
SEQUENCE 2 De la rue de Branlac à l'allée des Joncs	Scénario 1 - Acquisition maximale Voie verte avec acquisition sur l'emprise maximale de l'ER	Réduction ponctuelle à 2m et 2,5m au droit des arbres existants	19 arbres dans la bande des 4m	Pas de plantation possible	Suppression des fossés pour faire passer la voie verte	Déplacement 2 supports
	Scénario 2 - Acquisition minimale - Ecluse - Elargissement sur parcelle ville pour éviter noue existante - Modification du carrefour calisot pour éviter les arbres	Voie verte 3m	Pas d'arbres impacté	Plantations possibles au niveau du giratoire et de la noue conservée	Suppression des fossés pour faire passer la voie verte	Déplacement 2 supports
SEQUENCE 3 SECTION 1.1 Route de Leognan entre l'allée des Joncs et la rue de Peycamin	Scénario 1 - Végétalisation trottoirs	Bande cyclable existante avec séparateur	Pas d'arbres impacté	Possibilité de plantation	Pas d'impact sur les fossés existants	Pas d'enfouissement ni de déplacement de supports
	Scénario 2 - Statut Quo Aucune intervention hors raccordements	Bande cyclable existante avec séparateur	Pas d'arbres impacté	Pas de végétalisation des trottoirs	Pas d'impact sur les fossés existants	Pas d'enfouissement ni de déplacement de supports
SEQUENCE 3 SECTION 1.2 Allée des Joncs - Rue de Peycamin	Scénario 1 - Bande cyclable principalement marquage au sol	Bande cyclable non protégée	Pas d'arbres impacté	Pas de végétalisation	Pas d'impact sur les fossés existants	Pas d'enfouissement ni de déplacement de supports
	Scénario 2 - Voie verte 3m	Voie verte 3m	Pas d'arbres impacté	Possibilité de plantation	Fossé à recréer	Pas d'enfouissement ni de déplacement de supports
SEQUENCE 3 SECTION 2 Route de Leognan entre rue de Peycamin et rue de Canteloup	Scénario 1 - MISE EN SENS UNIQUE et Zone de Rencontre	Trafic mixte possible via la mise en sens unique - emprises insuffisantes pour aménagements en site propre	Pas d'arbres impacté	Possibilité de plantation	Aucun impact	Pas d'enfouissement ni de déplacement de supports
	Scénario 2 - MISE EN SENS UNIQUE et Zone 30	Trafic mixte possible via la mise en sens unique - emprises insuffisantes pour aménagements en site propre	Pas d'arbres impacté	Végétalisation sur une band étroite en rive des bâtiments	Aucun impact	Pas d'enfouissement ni de déplacement de supports
	Scénario 3 - Statut Quo Aucune intervention	Pas d'aménagement en faveur des modes actifs	Pas d'arbres impacté	Pas de végétalisation	Aucun impact	Pas d'enfouissement ni de déplacement de supports
SEQUENCE 3 SECTION 3 Route de Leognan entre rue de Canteloup et rue du Barbut	Scénario 1 - Programme initial Piste bidirectionnelle à l'Est en continuité de la piste existante arrivant de Léognan	Bidirection à 2,50m et pas de solution pour le piéton	Suppression de 4 arbres existants	Faible végétalisation	Pas d'impact sur les fossés existants	4 canelabres à déplacer
	Scénario 2.1 - Statu quo Pas d'aménagement nouveau Maintien du fonctionnement existant en partage de la chaussée	Cycles sur chaussée - dyscontinuité cyclable non résorbée	Pas d'arbres impacté	Pas de végétalisation complémentaire	Pas d'impact sur les fossés existants	Pas d'enfouissement ni de déplacement de supports
	Scénario 2.2 - Réaménagement global Réalisation d'une voie verte et suppression trottoir OUEST	Voie verte 3m	Pas d'arbres impacté	Possibilité de plantation	Pas d'impact sur les fossés existants	2 canelabres et 2 supports à déplacer

Légende		pas d'impact	Impact modéré	Impact fort	Scénarios retenus	
		Impact foncier Nécessité d'acquisition pour pouvoir réaliser l'aménagement	Eclairage complémentaire Ville Création d'éclairage nécessaire liés aux aménagements cyclables	Visibilité itinéraire. Tracé visible et direct pour cycles	Cout	Conclusion.
SEQUENCE 1 De la rue Poumey à la rue Branlac	Scénario 1 - Rte de Leognan - Réduction chaussée - Voie verte à 2,5m	Pas d'acquisition nécessaire	Déplacement éclairage	Tracé visible et lisible	530 000,00 €	Scénario écarté : impact trop important sur le fossé et réduction non acceptable de la voie verte
	Scénario 2 - "parcours vélo" Voie verte sur le "parcours vélo" existant	Acquisition nécessaire du terrain Ville	Création éclairage nécessaire	Pieu visible depuis Route de Leognan	692 000,00 €	Scénario écarté : manque de visibilité de la voie verte
	Scénario 3 - Ouest parking Ville Voie verte entre la route de Leognan et le parking Ville existant	Acquisition nécessaire du terrain Ville	A voir si complément nécessaire par rapport aux spots existants	Se voit depuis la Route de Leognan	596 000,00 €	Scénario présenté à la concertation Permet de limiter l'impact sur le fossé en restant proche de la route de Leognan et pas d'impact sur la circulation en phase travaux
SEQUENCE 2 De la rue de Branlac à l'allée des Joncs	Scénario 1 - Acquisition maximale Voie verte avec acquisition sur l'emprise maximale de l'ER	Acquisition sur l'emprise maximale de l'ER	Aucun impact	Tracé visible et lisible	566 000,00 €	Scénario écarté par la ville : impact trop important sur les arbres et réduction non acceptable de la voie verte sur le fossé
	Scénario 2 - Acquisition minimale - Ecluse - Elargissement sur parcelle ville pour éviter une existante - Modification du carrefour calisot pour éviter les arbres	Acquisition sur l'emprise maximale de l'ER	Aucun impact	Tracé visible et lisible	567 000,00 €	Scénario présenté à la concertation. Permet de préserver les arbres et de conserver un gabarit minimal de voie verte
SEQUENCE 3 SECTION 1.1 Route de Leognan entre l'allée des Joncs et la rue de Peycamin	Scénario 1 - Végétalisation_trottoirs	Pas d'acquisition nécessaire	Aucun impact	Tracé visible et lisible	140 000,00 €	Scénario écarté : pas d'apport pour les aménagements cyclables
	Scénario 2 - Statut Quo Aucune intervention hors raccordements	Pas d'acquisition nécessaire	Aucun impact	Tracé visible et lisible	0,00 €	Scénario présenté à la concertation Un aménagement cyclable double sens est prévu sur la section 1.2 et permet de ne pas intervenir sur cette section déjà pourvue d'un aménagement
SEQUENCE 3 SECTION 1.2 Allée des Joncs - Rue de Peycamin	Scénario 1 - Bande cyclable principalement marquage au sol	Pas d'acquisition nécessaire	Aucun impact	Tracé visible et lisible	30 000,00 €	Scénario écarté : aménagements cyclables non qualitatifs
	Scénario 2 - Voie verte 3m	acquisition ER à réaliser	Aucun impact	Tracé visible et lisible	270 000,00 €	Scénario présenté à la concertation Permet d'améliorer la liaison piéton cycles
SEQUENCE 3 SECTION 2 Route de Leognan entre rue de Peycamin et rue de Canteloup	Scénario 1 - MISE EN SENS UNIQUE- Zone de Rencontre	Pas d'acquisition nécessaire	Aucun impact	Pas d'aménagements dédiés	291 000,00 €	Scénarios présentés à la concertation. * ZONE DE RENCONTRE : Permet d'améliorer la végétalisation tout en conservant l'offre en stationnement.
	Scénario 2 - MISE EN SENS UNIQUE - Zone 30	Pas d'acquisition nécessaire	Aucun impact	Pas d'aménagements dédiés	286 000,00 €	** ZONE 30 : moins satisfaisant en terme de végétalisation. Conserve stationnement existant et permet la sécurisation des modes actifs
	Scénario 3 - Statut Quo Aucune intervention	Pas d'acquisition nécessaire	Aucun impact	Pas d'aménagements dédiés	0,00 €	*** STATUT QUO : aucun aménagement ne sera réalisé. Les conditions de circulation actuelles seront conservées en l'état. La discontinuité cyclable sera maintenue.
SEQUENCE 3 SECTION 3 Route de Leognan entre rue de Canteloup et rue du Barbut	Scénario 1 - Programme initial Piste bidirectionnelle à l'Est en continuité de la piste existante arrivant de Léognan	Pas d'acquisition nécessaire	Aucun impact	Tracé visible et lisible	155 000,00 €	Scénario présenté à la concertation Permet de maintenir un accès riverains satisfaisant
	Scénario 2.1 - Statu quo Pas d'aménagement nouveau Maintien du fonctionnement existant en partage de la chaussée	Pas d'acquisition nécessaire	Aucun impact	Pas d'aménagements dédiés	0,00 €	Scénario écarté: Nécessité de faire le lien avec la piste bidirectionnelle au Sud
	Scénario 2.2 - Réaménagement global Réalisation d'une voie verte et suppression trottoir OUEST	Pas d'acquisition nécessaire	Aucun impact	Tracé visible et lisible	338 000,00 €	Scénario écarté: Permet de maintenir les arbres mais ne permet pas une accessibilité PMR satisfaisante aux habitations en rive Ouest avec la suppression du trottoir existant

LA CONCERTATION REGLEMENTAIRE

Comment participer ?

LA CONCERTATION EST ORGANISÉE DU 17 JUIN 2025 AU 8 SEPTEMBRE 2025. POUR PARTICIPER, DIFFÉRENTS DISPOSITIFS SONT MIS EN PLACE AFIN DE RECUEILLIR DES CONTRIBUTIONS ET AVIS.



Adoptez le réflexe numérique !

Avec le site web de la participation

Durant toute la concertation sur participation.bordeaux-metropole.fr

Vous y trouvez tous les éléments du projet. Vous pouvez y exprimer vos avis et entrer en débat avec les autres internautes. En vous abonnant à la page, vous serez notifiés à chaque nouvelle information.



Venez poser vos questions et participer !

Lors des réunions publiques

A minima, une réunion de concertation aura lieu. Le lieu et la date de ce rendez-vous sera communiqués au public sur le site internet par la ville, par voie d'affichage et de communication dans la presse légale.

Vous pouvez y prendre connaissance du projet et poser vos questions, mais également exprimer votre avis et enrichir la réflexion grâce à un temps participatif en atelier. Le diaporama et le compte-rendu seront publiés sur le site internet après la rencontre.



Et si vous préférez le papier ...

Des registres papiers

Durant toute la concertation, un registre et un dossier (identique à celui publié sur le site internet) sont disponibles, aux horaires habituels d'ouverture au public :

- à la mairie de Gradignan
[Allée Gaston Rodrigues 33170 Gradignan]
- au Pôle Territorial Sud de Bordeaux Métropole,
[28 avenue Gustave Eiffel, 33600 Pessac]

Direction du Développement et de l'Aménagement
Pôle Territorial Sud
Service Aménagement Urbain
sau.pts.concertation@bordeaux-metropole.fr
Bâtiment C – Cœur Bersol
28 Avenue Gustave Eiffel
33600 PESSAC

