

Dossier de concertation

Projet d'aménagement de la route de Canéjan entre la route de Pessac et la rue de Loustalot

Gradignan



SOMMAIRE

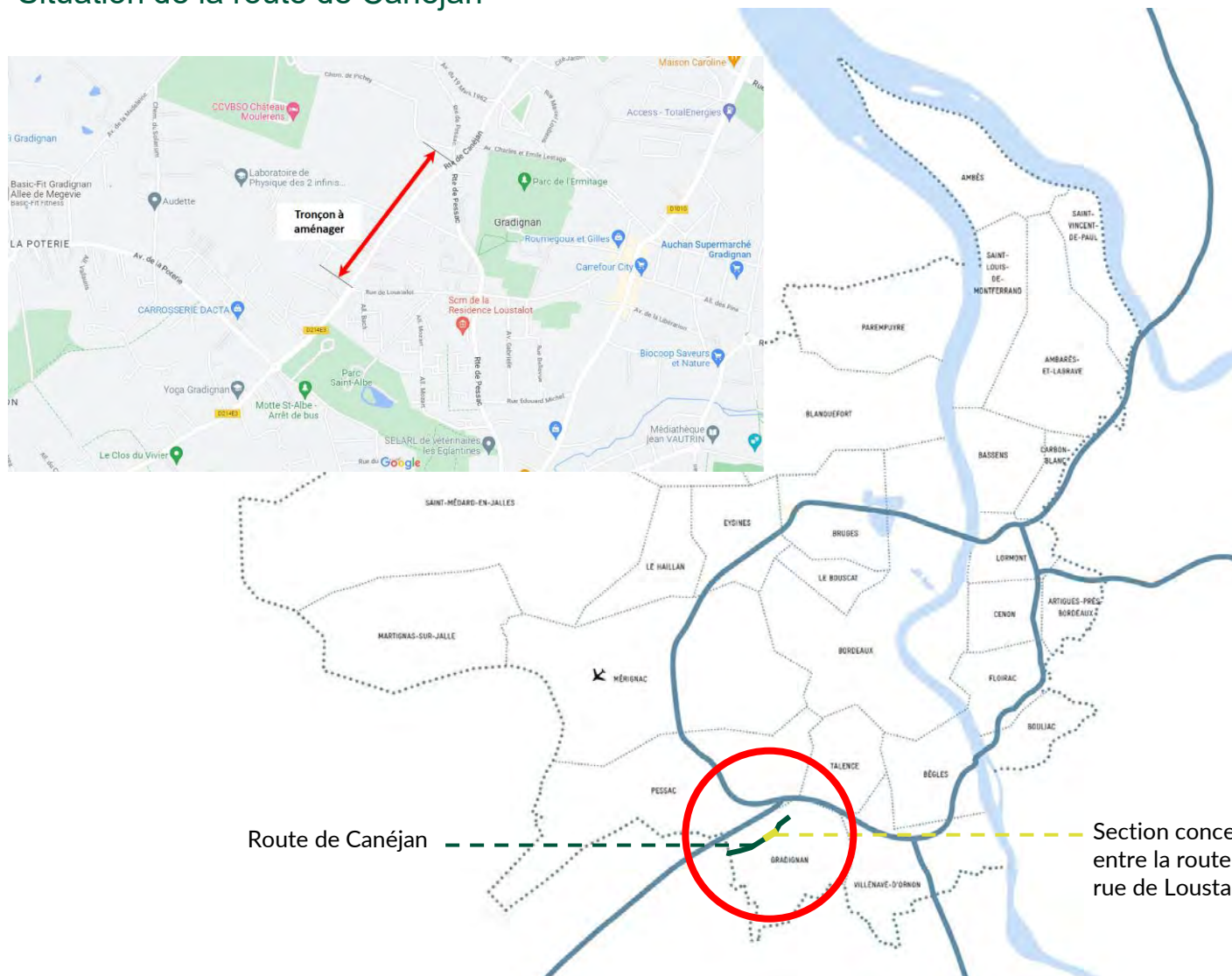
> Contexte du projet	3
> I. Diagnostic	7
> II. Enjeux du projet	11
> III. La proposition d'aménagement	24
> IV. La concertation	30
> V. Annexes et glossaire	34

CONTEXTE DU PROJET

Vue au droit des n°110 et 171



Situation de la route de Canéjan



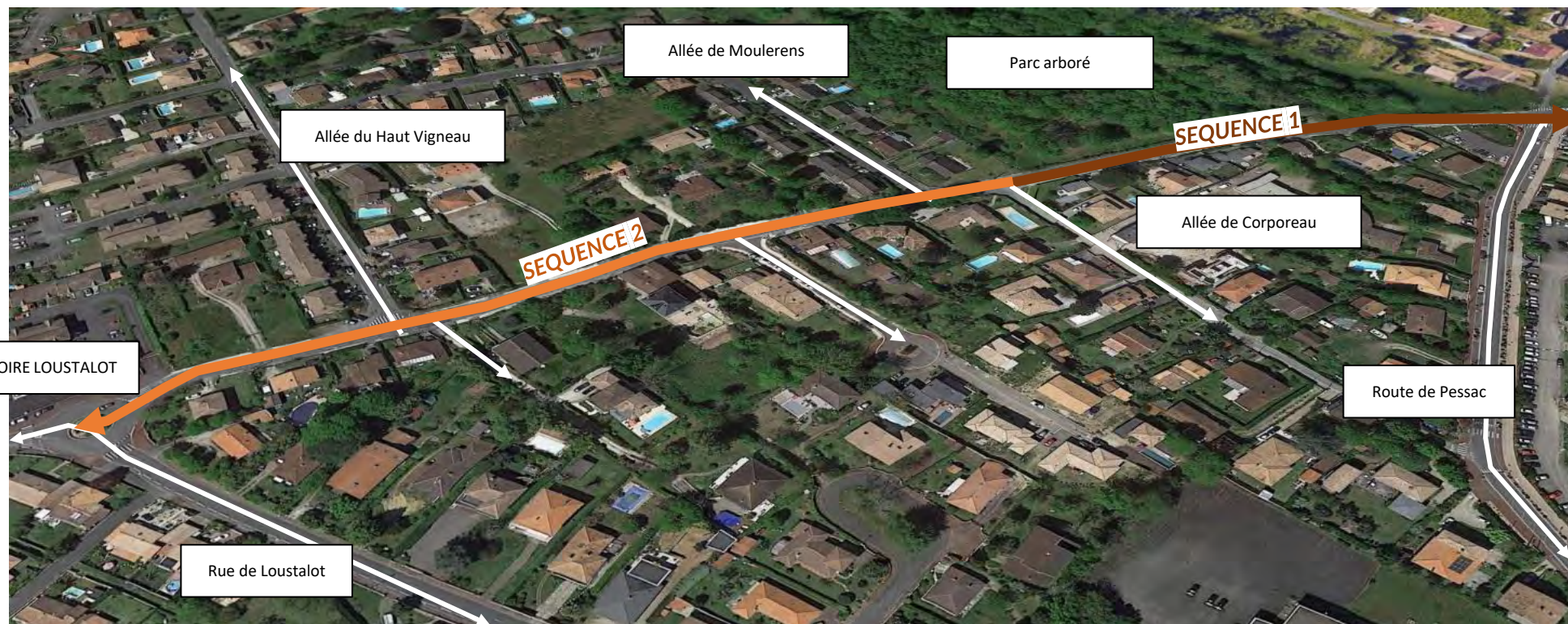
La route de Canéjan est un axe structurant de la commune de Gradignan. Elle permet de relier le campus universitaire au centre bourg de la commune de Canéjan.

La ville de Gradignan et Bordeaux Métropole s'appretent à réaménager cette section de la route de Canéjan afin d'améliorer ses usages actuels et futurs.

Qu'est-ce qu'un projet de réaménagement ?

Requalifier les différents éléments formant l'espace public (trottoir, chaussée, mobilier urbain, réseaux ...) pour qu'ils soient conformes aux normes en vigueur et améliorer le cadre de vie en agissant sur la mobilité, l'accessibilité de l'espace public et la végétalisation.

Découpage du projet



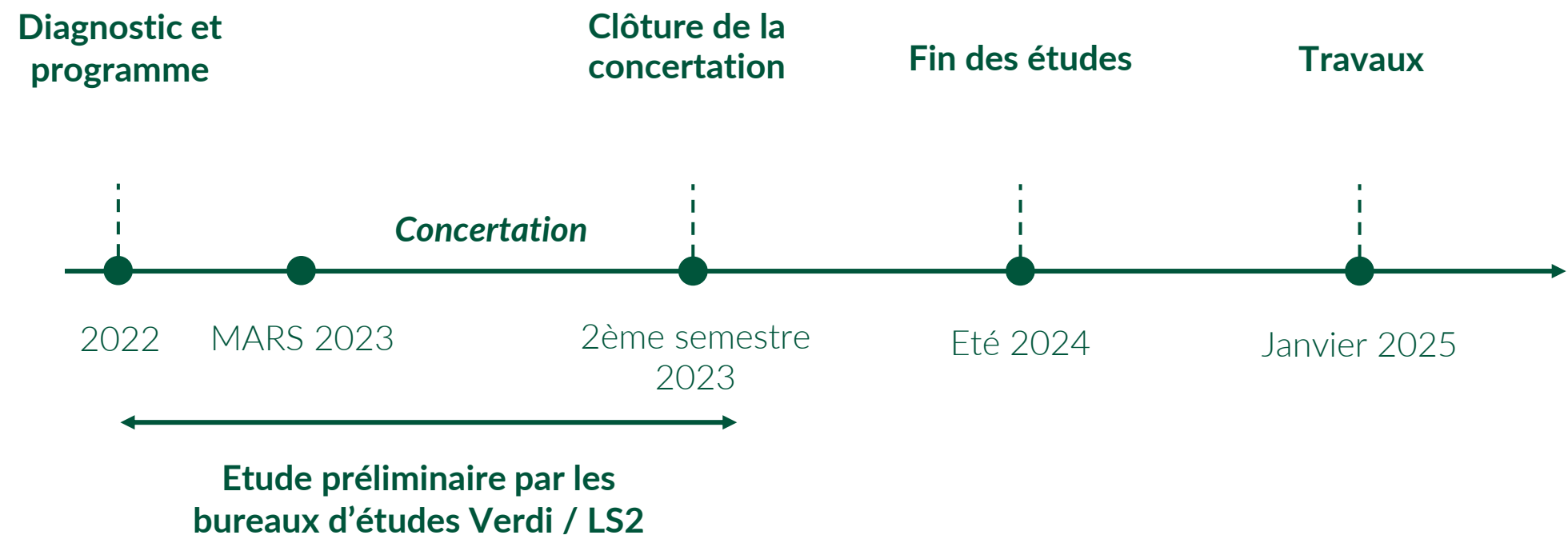
Le périmètre de projet concerne la Route de Canéjan, à Gradignan, entre la route de Pessac et la rue de Loustalot.

Le projet est découpé en plusieurs séquences afin de faciliter la lecture du dossier.

2 séquences ont été identifiées :

- **SEQUENCE 1** : De la route de Pessac à l'Allée du Corporeau
- **SEQUENCE 2** : De l'Allée du Corporeau au Giratoire Loustalot

Calendrier du projet



I. DIAGNOSTIC

Vue au carrefour Corporeau vers le nord



La route de Canéjan



La **route de Canéjan**, dans sa portion comprise entre la Route de Pessac et le rue de Loustalot est principalement composé d'un tissu à **dominante de maisons individuelles** récentes avec une **zone naturelle** accueillant des équipements d'intérêt collectif.

La présence d'un espace boisé classé ainsi que quelques arbres existants apportent une qualité paysagère à conserver et à mettre en valeur dans le nouvel aménagement de la voie.

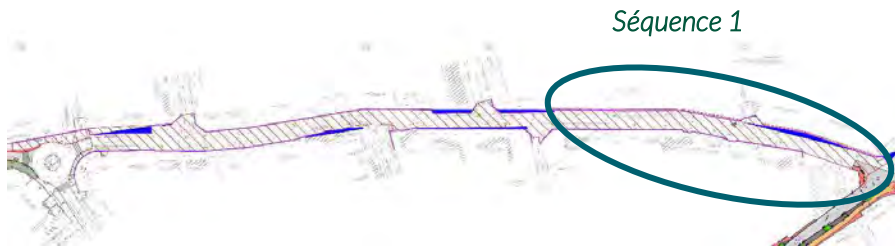
L'objectif à long terme de la ville est de relier ses espaces verts et boisés via un réseau de circulation pour les **modes doux**. L'aménagement s'inscrit dans la succession de travaux de rénovation des voies, afin de sécuriser le passage des différents usagers.

Cet axe supporte un trafic motorisé important de 5 600 véhicules par jour les deux sens confondus.

D'autres part, les **trottoirs** le long de cet axe doivent être mis aux normes pour les personnes à **mobilités réduites (PMR)** dans la mesure où de nombreux obstacles sont identifiés, notamment avec la présence des réseaux aériens (poteaux électriques, lampadaires, etc.)

En tant qu'axe important de déplacements, la route de Canéjan concentre de nombreux enjeux sur la mobilité, l'accessibilité, le paysage et le cadre de vie.

La rue actuelle et ses différentes séquences



Séquence 1 entre la route de Pessac et l'allée du Corporeau :

- Un espace de circulation de 7m de large contraint par la présence de bandes cyclables étroites (2 fois 1,2 m)
- Des trottoirs de largeur variable et non conformes à la réglementation PMR
- Une présence forte du végétal avec le parc arboré à l'ouest
- Absence de stationnement sur la chaussée

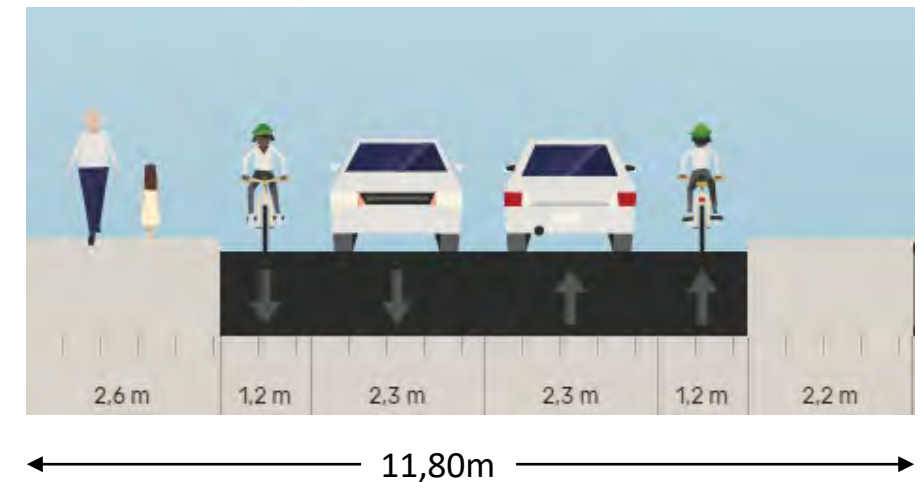
Photo satellite



Photo

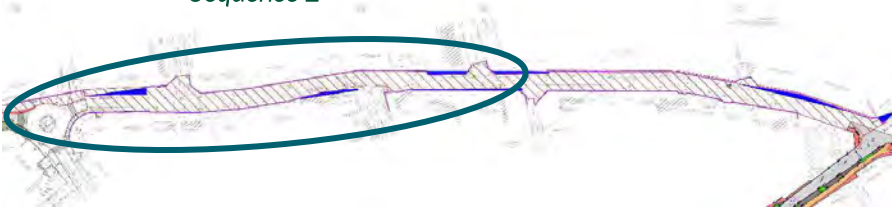


Profil de la rue



La rue actuelle et ses différentes séquences

Séquence 2



Séquence 2 entre l'allée du Corporeau au giratoire Loustalot :

- Un espace de circulation de 7m de large contraint par la présence de bandes cyclables étroites (2 fois 1,2 m)
- Des trottoirs de largeur variable et non conformes à la réglementation PMR, très étroits par endroit
- Des espaces plus minéraux
- Absence de stationnement sur la chaussée, du stationnement illicite sur trottoir vers le sud

Photo satellite



Photo



Profil de la rue



10,30m

II. ENJEUX DU PROJET

Vue vers le sud au droit du n°118



Un espace contraint à partager

Le projet de réaménagement de la route de Canéjan présente plusieurs objectifs :

- Créer une continuité cyclable entre le sud de la commune et les zones du Campus et de Bersol
- Conserver le caractère paysager du quartier et notamment l'alignement d'arbres au droit la contre allée Emile Zola
- Assurer le passage des modes doux en sécurité au droit des points durs
- Aménager au juste cout
- Modérer la vitesse des véhicules
- Permettre la circulation confortable des transports collectifs et prévoir les arrêts nécessaires

La complexité réside dans les contraintes de cette rue qui présente des séquences parfois très étroites dans la largeur pour concentrer tous les besoins :

- **Mobilité et accessibilité :** comment proposer un aménagement de la rue pour tous les modes : bus, voitures, cycles, piétons ? (Des supports des réseaux BT/téléphone/éclairage public dans les emprises des cheminements doux tout le long de la voie)
- **Paysage et cadre de vie :** comment préserver la végétation existante sans contraindre les aménagements des modes doux (piétons et cycles) et la conforter ? (Arbres remarquables à conserver)
- **Foncier :** Quelle capacité d'acquisition foncière pour réaliser un projet permettant une cohabitation des modes de déplacement et un cadre de vie agréable ? (La présence d'un bâti existant dans les emprises au droit des n°108 et 110)

Le montant prévisionnel de l'opération est estimé à 2,2M€, toutes compétences confondues.

Mobilité et accessibilité



Les transports en commun à intégrer



Diagnostic des transports collectifs :

- La **ligne de bus 21** dessert la route de Canéjan par ses deux arrêts de bus sans abris « Corporeau ». Ces terminus sont Talence Peixotto et Gradignan Stade Ornon.
- La **ligne de bus 86** dessert la route de Canéjan par ses deux arrêts de bus sans abris « Corporeau ». Ces terminus sont le lycée des Graves et le Stade d'Ornon.
- Les **arrêts Corporeau** se situent sur les trottoirs à proximité direct des maisons individuelles. Ceux-ci ne sont pas accessibles aux personnes à mobilité réduite. Il n'y a pas d'existence de quai ni d'abri.

L'enjeu du projet de réaménagement est de prendre en compte l'emprise nécessaire pour le bon fonctionnement des transports en commun. L'objectif est d'assurer un meilleur confort pour l'ensemble des usagers en les faisant correspondre aux mesures en vigueur et de pérenniser l'offre existante.

Un trafic routier important à faire cohabiter



Diagnostic des flux automobiles :

- Les comptages effectués font ressortir un taux moyen de 5 589 véhicules par jour qui circule dans cette section.
- La route de Canéjan concentre des flux de circulation importants à l'échelle du quartier.
- Les vitesses sont peu élevées et les taux d'infraction très faibles (0,6%).
- Du stationnement illicite sur trottoir entre l'allée du Haut Vigneau et le giratoire Loustalot.

L'enjeu pour le projet est de maintenir le trafic tout en faisant cohabiter les modes de déplacement en transport collectifs, en vélo et à pied en respectant les normes en vigueur. Il s'agit aussi de sécuriser les traversées pour les piétons et les modes doux face à ce trafic routier important.

TMJO: Taux Moyen Journalier (jours) Ouvrés

Des mobilités douces à conforter



Aménagements cyclables :

- Voie verte
- Pistes cyclables
- Bandes cyclables étroites

Diagnostic des mobilités douces :

- L'aménagement cyclable existant sur la route de Canéjan est composé de **bandes cyclables étroites** avec marquage au sol pour les vélos pour conforter le partage de la chaussée.
- Les prolongements de la route de Canéjan, en suivant le giratoire Loustalot ou en remontant vers le giratoire Lahouneau possèdent un aménagement cyclable de type voie verte.
- Le niveau de trafic automobile, et la faible largeur des voies de circulation entraîne un empiètement sur les bandes cyclables. Ce qui nécessite la création d'un aménagement en site propre pour les vélos.
- Il existe très peu de continuités piétonnes sur les différents secteurs et presque aucun trottoir PMR dû à l'étroitesse des emprises et/ou aux obstacles générés par les poteaux.

L'enjeu du projet est de réaliser la continuité de la voie verte sur la route de Canéjan afin de compléter le réseau cyclable de la zone .

La mise en accessibilité des trottoirs est également une priorité pour les faire correspondre au normes PMR, afin de rendre la marche et les déplacements plus faciles et attractifs (fauteuils roulants, poussettes, etc.).

Un stationnement privé existant important



Diagnostic du stationnement

- Des parcelles qui possèdent leur propre stationnement.

Paysage et cadre de vie



Composition paysagère et urbaine



- Parc arboré
- Parc de l'Ermitage
- Résidentielle
- Équipements / Services

 Sujets arborés remarquables

Diagnostic urbain et paysager :

- La route de Canéjan entre la route de Pessac et la rue de Loustalot est majoritairement bordée par des **habitations**. Elle présente la particularité d'être à proximité d'un **parc arboré important** à l'ouest accueillant des équipements d'intérêt collectif.
- La route de Canéjan se caractérise par la présence de **nombreux espaces verts** privés mais visibles à tous.
- Les arbres seront conservés dans la mesure du possible au regard des besoins en mobilité et stationnement.

L'enjeu de ce secteur majoritairement résidentiel est de garantir un bon niveau d'accès aux logements.

Le second enjeu est de conserver et conforter la végétation.



Sujets arborés remarquables

Réseaux

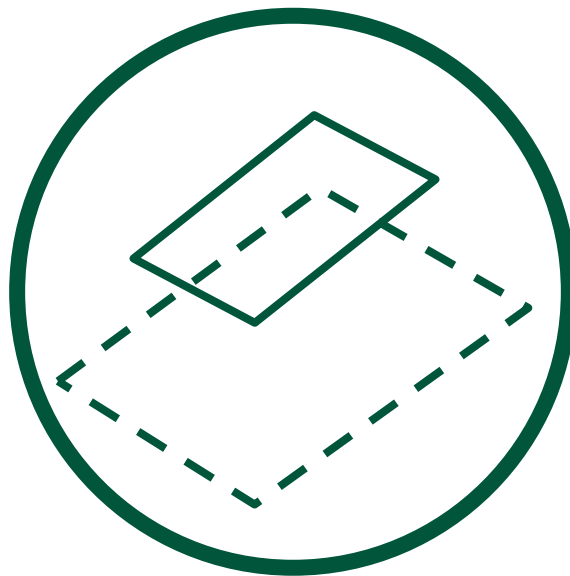


Diagnostic des réseaux :

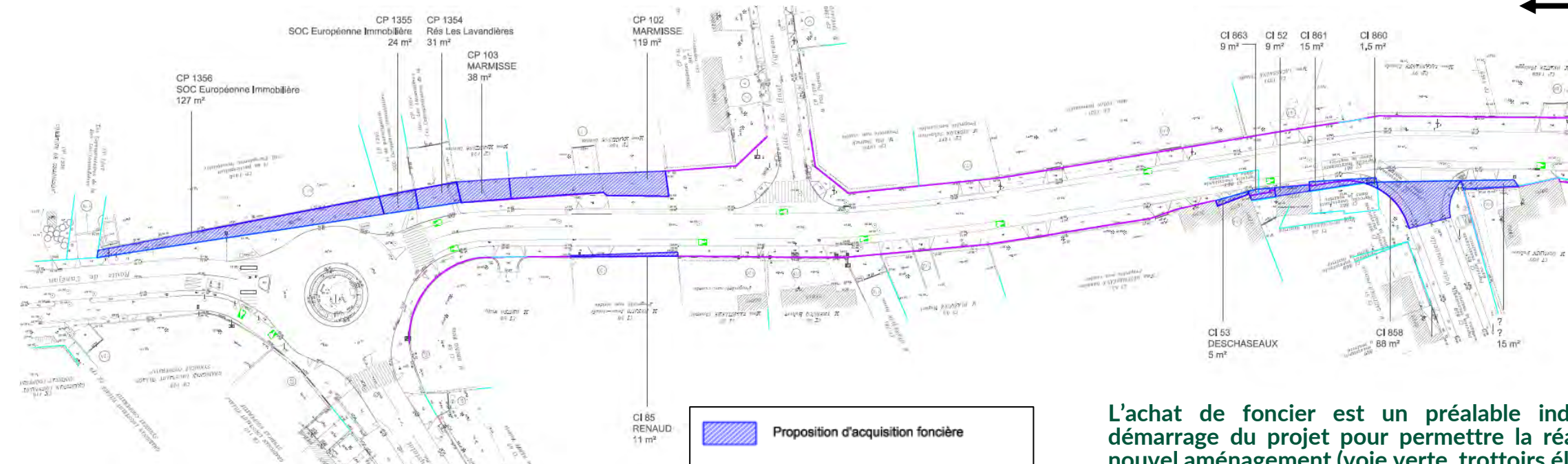
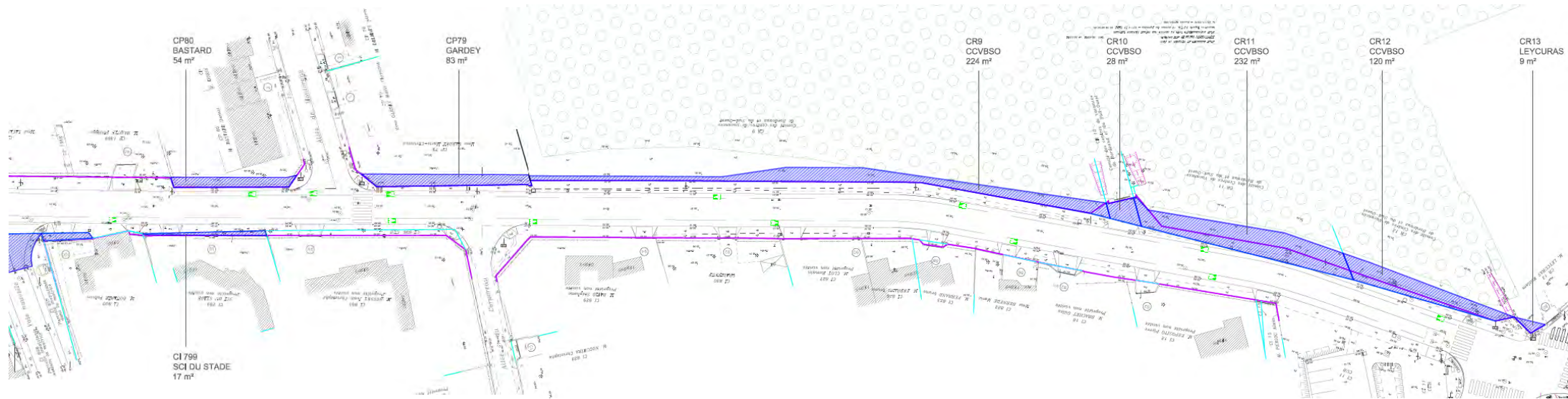
- Le projet se situe dans un contexte urbain avec une forte densité de **réseaux aériens et enterrés**.
- Des **réseaux de gaz** sont présents sur toute la rue, avec notamment des antennes qui desservent les habitations.
- Des **réseaux basse et haute tension (BT et HTA)** sont présents.
- Les **réseaux d'électricité et d'éclairage** actuels sont pour l'ensemble des tronçons aériens.
- Les **réseaux de télécommunications** sont enterrés.
- A noter que les poteaux support des réseaux sont dans l'emprise du trottoir actuel et présentent une gêne pour l'aménagement futur. Des enfouissements seront donc nécessaires dans le cadre du projet.
- A noter la présence de **coffrets électriques** saillants qui se trouvent dans l'emprise de la future voie verte et qui vont donc poser problème pour l'aménagement futur.
- Les **eaux usées et les eaux pluviales** sont dans des réseaux séparatifs.

L'enjeu est d'enfouir les réseaux aériens dans le cadre du projet pour libérer de l'espace sur le trottoir et ainsi disposer d'espaces plus confortables et sans obstacles pour les piétons et les PMR. Ceci permettra une remise à niveau de l'éclairage public et participera également à l'embellissement des espaces publics.

Le foncier



Acquisitions foncières



L'achat de foncier est un préalable indispensable au démarrage du projet pour permettre la réalisation de ce nouvel aménagement (voie verte, trottoirs élargis, etc.).

Synthèse des enjeux par thèmes



VÉLOS : Créer une voie verte dédiée et sécurisée pour un meilleur maillage du réseau cyclable

PIÉTONS : Améliorer et mettre en conformité les aménagements existants selon les normes en vigueur

TRANSPORTS EN COMMUN : Dégager une voie permettant une circulation efficiente des bus et rendre les arrêts accessibles PMR

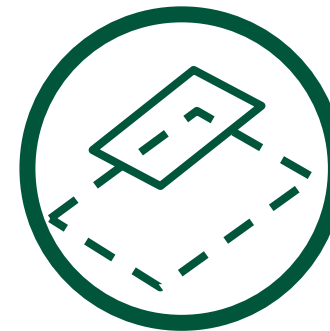
STATIONNEMENT : Pas d'enjeu particulier



PAYSAGE : Conforter la végétation existante et la renforcer quand cela est possible

CADRE DE VIE : Améliorer le cadre de vie des habitants et des usagers en garantissant l'accès aux habitations

RÉSEAUX : Permettre la libération d'espace sur le trottoir pour plus de confort grâce à l'enfouissement des réseaux



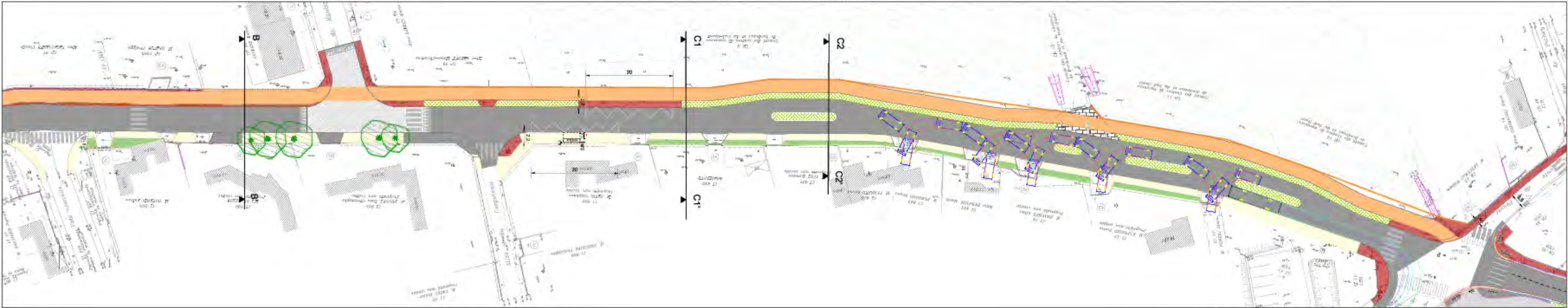
FONCIER : Acquérir du foncier permettant la réalisation d'un aménagement cyclable : voie verte

III. LA PROPOSITION



Premières propositions d'aménagement

Ces éléments sont des propositions d'aménagement et sont soumis à la concertation.

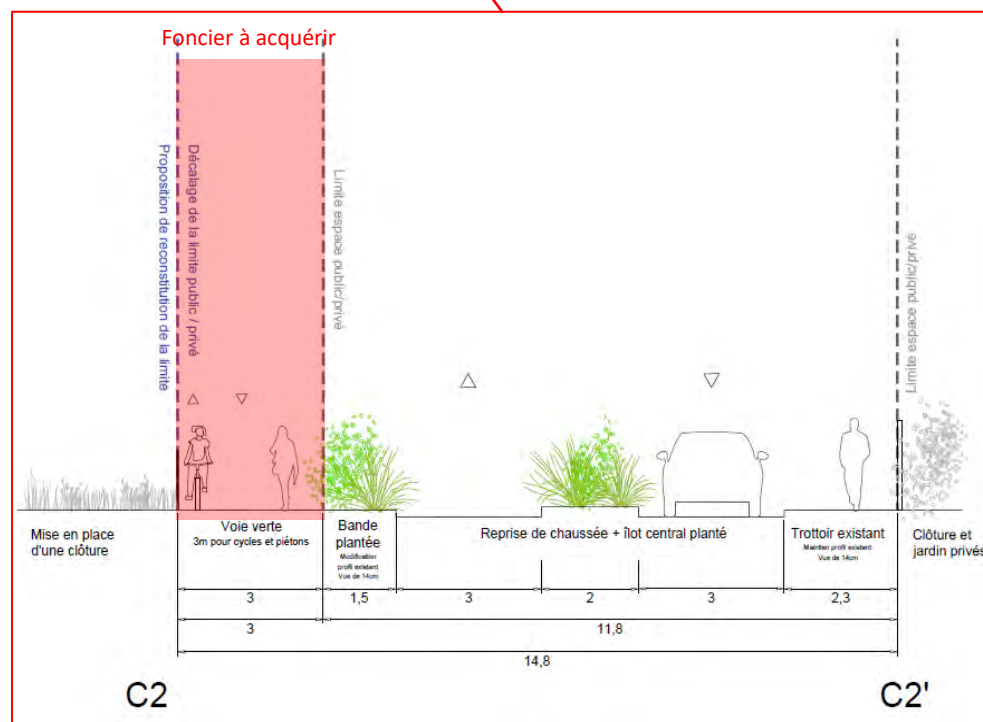


Premières propositions d'aménagement

Zoom sur les plans et coupes d'aménagement de la séquence 1

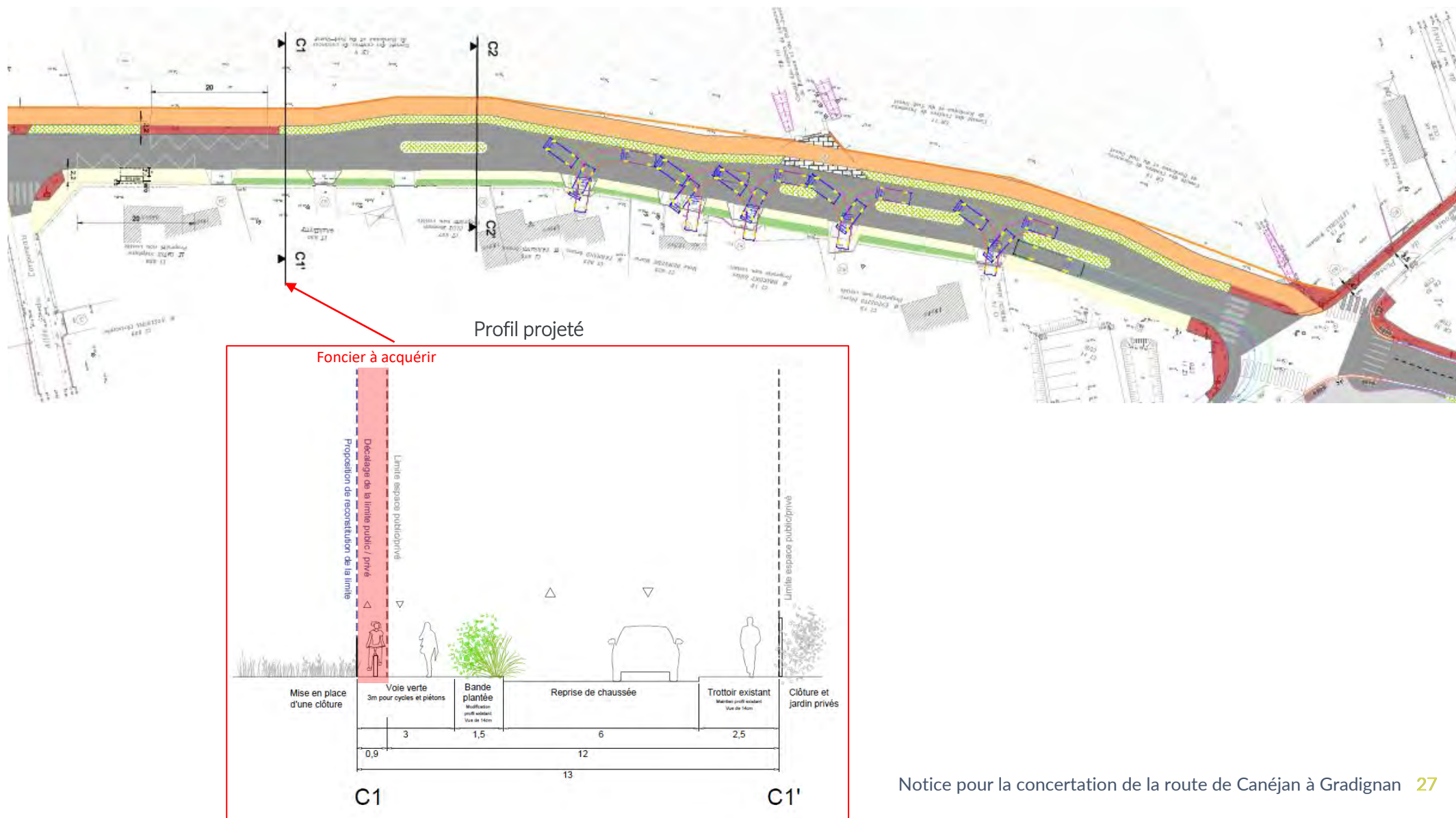


Profil projeté



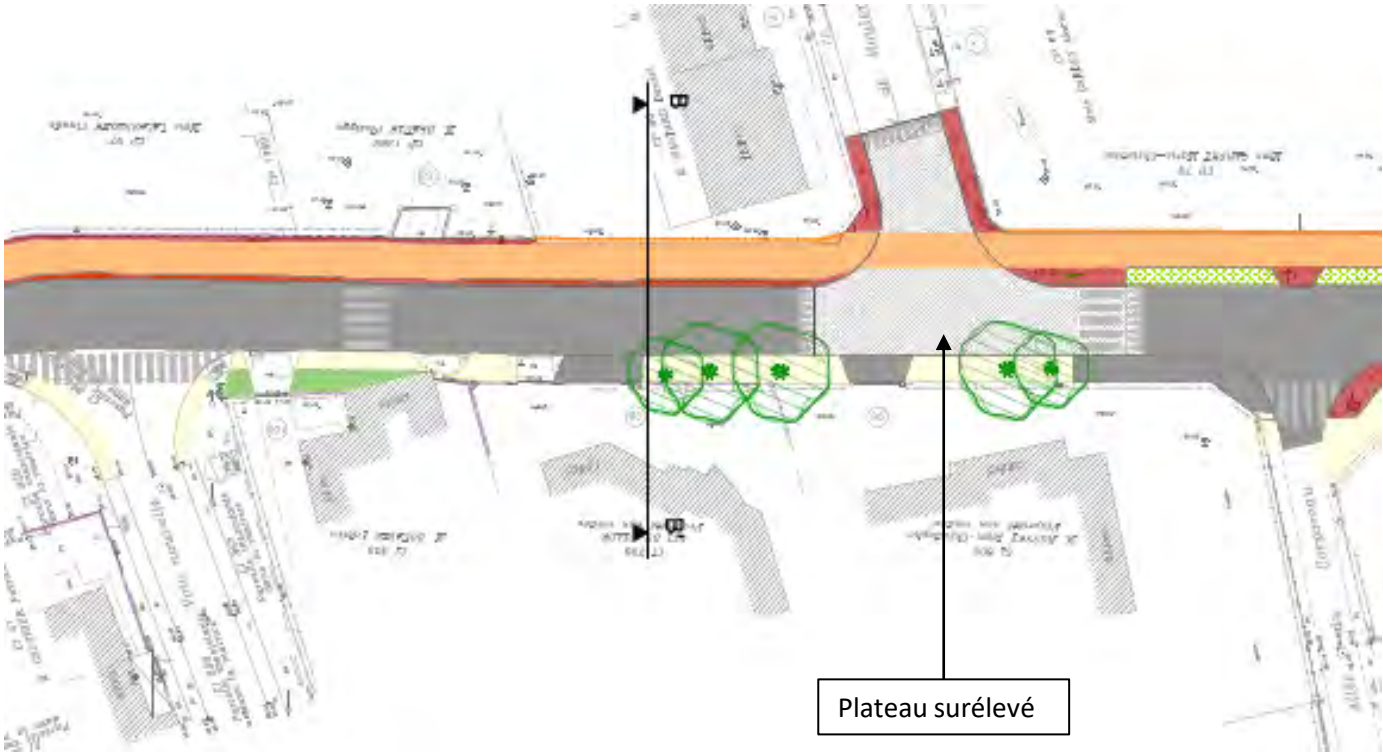
Premières propositions d'aménagement

Zoom sur les plans et coupes d'aménagement de la séquence 1

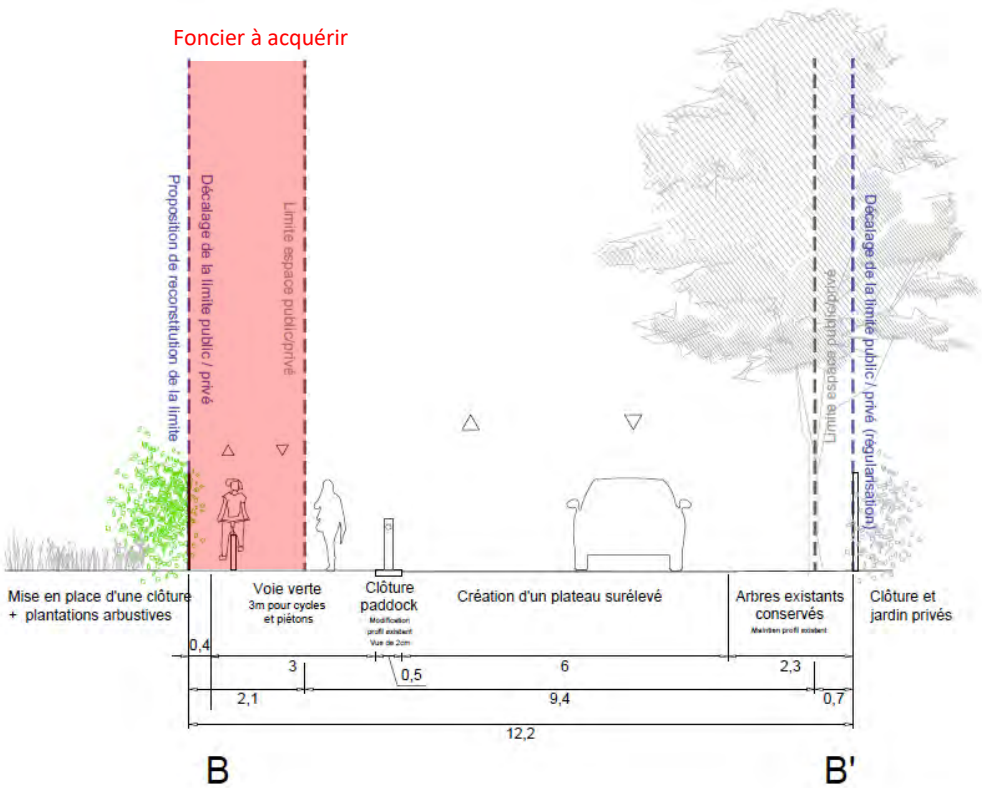


Premières propositions d'aménagement

Zoom sur les plans et coupes d'aménagement de la séquence 2



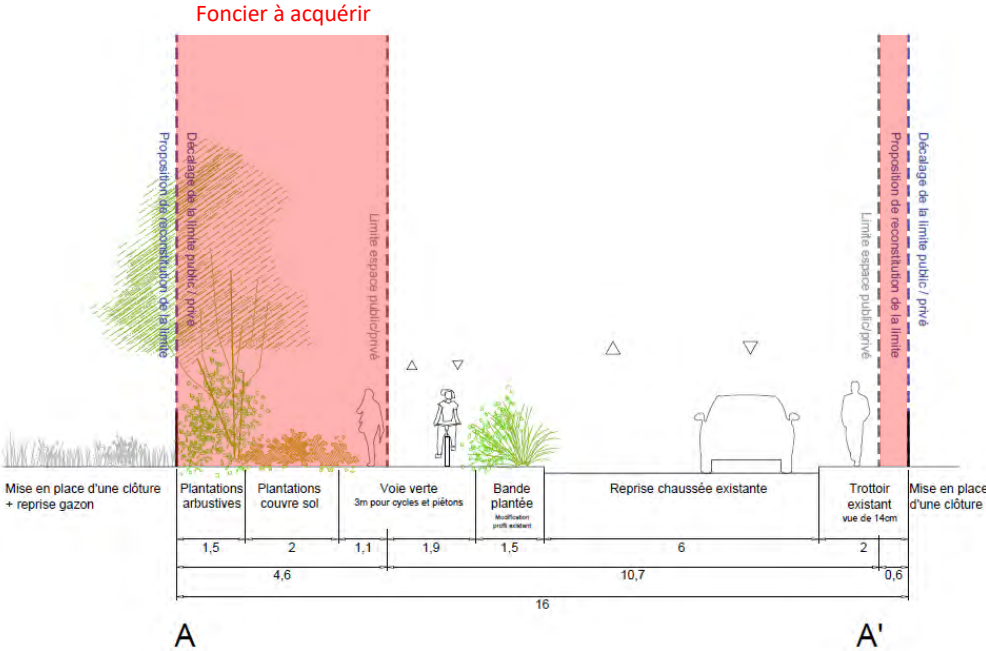
Profil projeté



Premières propositions d'aménagement

Zoom sur les plans et coupes d'aménagement de la séquence 2

Profil projeté



IV. LA CONCERTATION



Pourquoi une concertation ?

Il est nécessaire d'organiser une **concertation réglementaire au sens de l'article L103-2 du code de l'urbanisme**, afin de porter à la connaissance du public les orientations du projet d'aménagement. L'objectif est de permettre au public d'exprimer ses attentes et préoccupations et de présenter des observations ou propositions sur le projet de réaménagement qui devront être intégrées au bilan et contribueront à la définition du projet.

Les objectifs de la concertation :



Informez sur les **enjeux du projet**

Expliquer les enjeux techniques du projet de réaménagement pour faciliter l'expression du public.



Présenter les **scénarios et les dispositifs** envisagés



Échanger lors d'une réunion publique **avec vous, habitants et usagers**, sur les différents scénarios et dispositifs envisagés

Informez et recueillez les avis des habitants, usagers et commerçants sur le projet de réaménagement de la route de Canéjan. Ceux-ci devront pouvoir s'exprimer sur l'ensemble du projet, telles que **leurs pratiques de la rue, le partage des espaces entre les différentes mobilités, le stationnement, la végétation**, etc.



Recueillir vos avis et vos demandes, via les registres en mairie, le site de participation de Bordeaux Métropole, et la réunion publique



Intégrer les avis **dans l'étude préliminaire**

Aider, grâce à **l'expression citoyenne, la décision publique** sur le choix du scénario d'aménagement

Modalités de la concertation



En mairie

Ce présent **dossier de présentation du projet** et un registre de concertation seront respectivement déposés en version papier :

- à la mairie de Gradignan, allée. Prom. Gaston Rodrigues, 33170 Gradignan
- au Pôle Territorial Sud de Bordeaux Métropole, 28 avenue Gustave Eiffel, 33600 Pessac

Ces éléments peuvent 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.



Un site internet pour s'informer

Ce présent dossier de concertation sera également disponible sur le site internet de Bordeaux Métropole à l'adresse suivante <http://participation.bordeaux-metropole.fr>, afin que les usagers puissent faire part de leurs remarques.



Un rendez-vous de la concertation pour échanger

- **Une réunion publique** est programmée le **22 mars 2023**, son objectif sera de présenter le projet, de sensibiliser au contexte et de recueillir les avis et préférences sur le projet de réaménagement de la rue route de Canéjan.

Les informations concernant l'événement seront disponibles via le site de la participation de Bordeaux Métropole

Calendrier de la concertation



V. ANNEXES ET GLOSSAIRE



Glossaire

Acquisitions foncières : Achat de foncier par la collectivité en prévision des futurs aménagements

AMO : Assistant à Maîtrise d'Ouvrage

Aménagement cyclable en site propre : Piste cyclable sécurisée et séparée des autres modes de déplacement

Assainissement : Collecte des eaux usées et des eaux pluviales

Dévoisement des réseaux : Déplacement des réseaux pour des raisons techniques (plantation d'arbres par exemple)

Enfouissement : Mise sous terre des réseaux, et suppression des poteaux supports

Etudes et levée des préalables : Ensemble des études et travaux à réaliser avant de procéder au réaménagement

Normes : Espaces nécessaires pour chaque mode de déplacement et stationnement

PMR : Personnes à Mobilité Réduite

Réseaux aériens : Ensemble des lignes et supports électriques et télécom non enterrés (lampadaires, poteaux électriques)

Séquence : Partie de la rue présentant un caractère commun ou uniforme

Les normes en vigueur dans l'espace public

Les normes ou règles, présentées ci-après sont les préconisations issues du guide de conception des espaces publics métropolitain et également issues du Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement). Le Cerema est un établissement public tourné vers l'appui aux politiques publiques, placé sous la double tutelle du ministère de la transition écologique et du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.

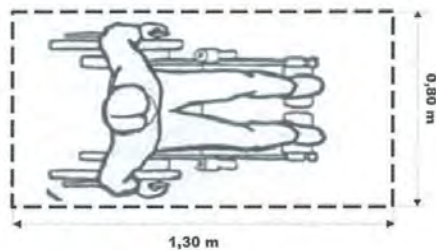
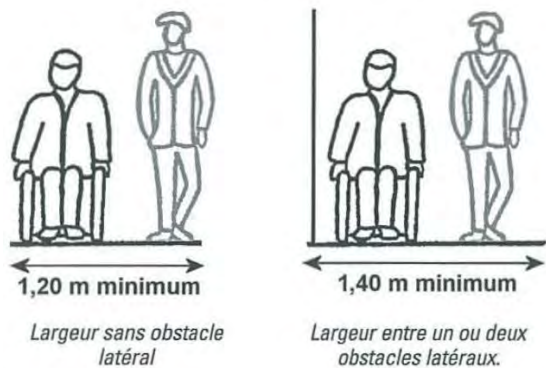
L'objectif est de prendre connaissance des normes présentant l'espace nécessaire pour chaque mode de déplacement (piétons, PMR, vélos, transports en commun et voitures) ainsi que les espaces nécessaires aux stationnements (voitures et PMR).

Ces normes reflètent un enjeu important pour la création de la voie verte sur la route de Canéjan puisque la rue a une largeur parfois trop étroite pour faire cohabiter tous les modes en site propre.

Espaces nécessaires pour chaque mode

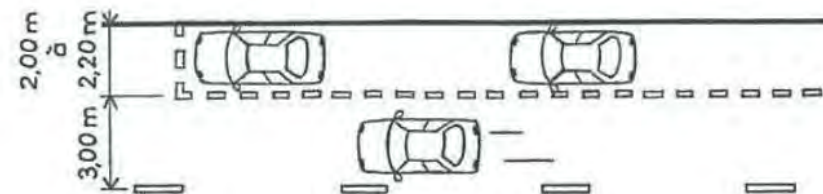
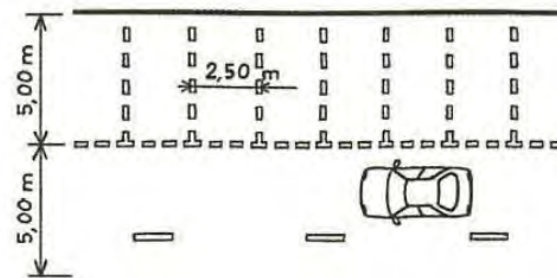
Dimensionnement des trottoirs

- Dimension réglementaire minimale pour les Personnes à Mobilité Réduites : 1,40m, 1,2m sans obstacle latéral



Dimensionnement du stationnement

- En bataille (perpendiculaire) : places de 5m de long par 2,5m de large
- En créneau(longitudinal) : places de 5m de long par 2m de large



Espaces nécessaires pour chaque mode

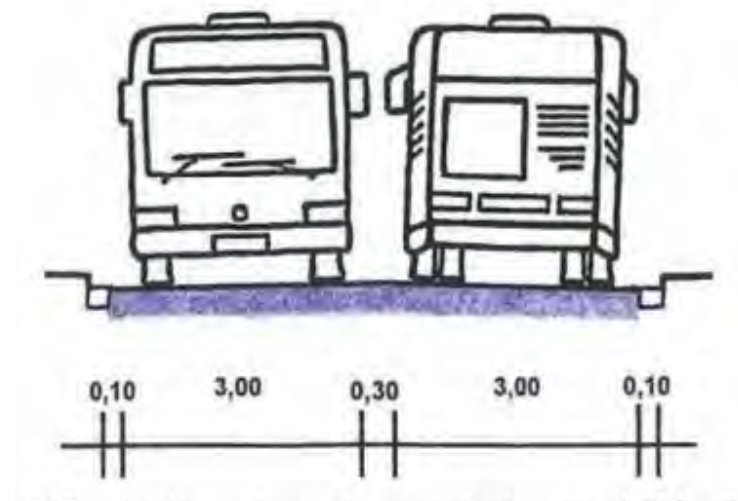
Dimensionnement de la chaussée pour le passage des bus

- Sens unique : de 3m à 3,5m
- Double sens sans bus : minimum à 5m50
- Double sens avec bus : de 5,8m à 6,5m (BM)



3 m

Largeur de voie bus en sens unique

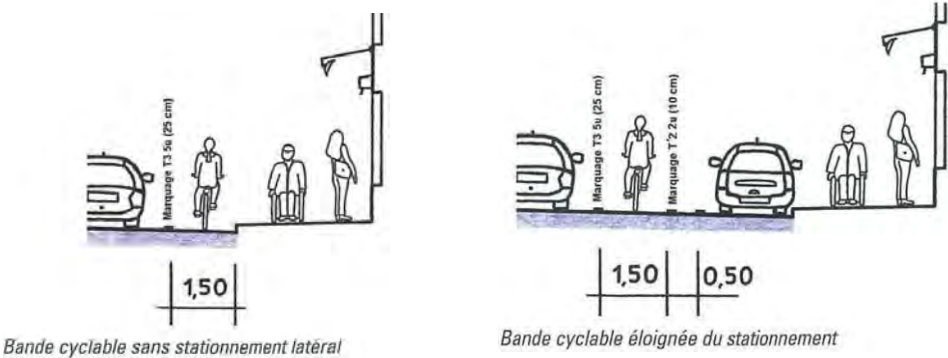


6.50m de chaussée : croisement de deux bus à 50 km/h

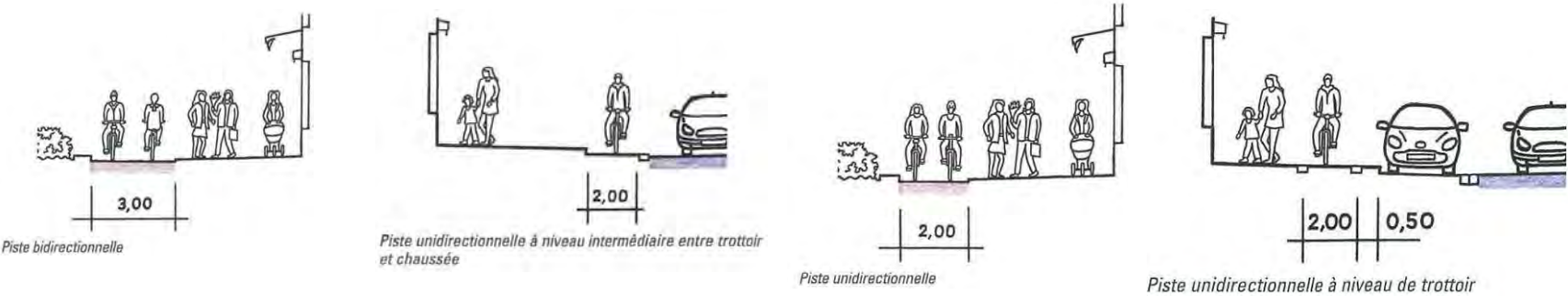
Espaces nécessaires pour chaque mode

Dimensionnement des aménagements cyclables

Bande cyclable (sur chaussée, avec une séparation par du marquage)



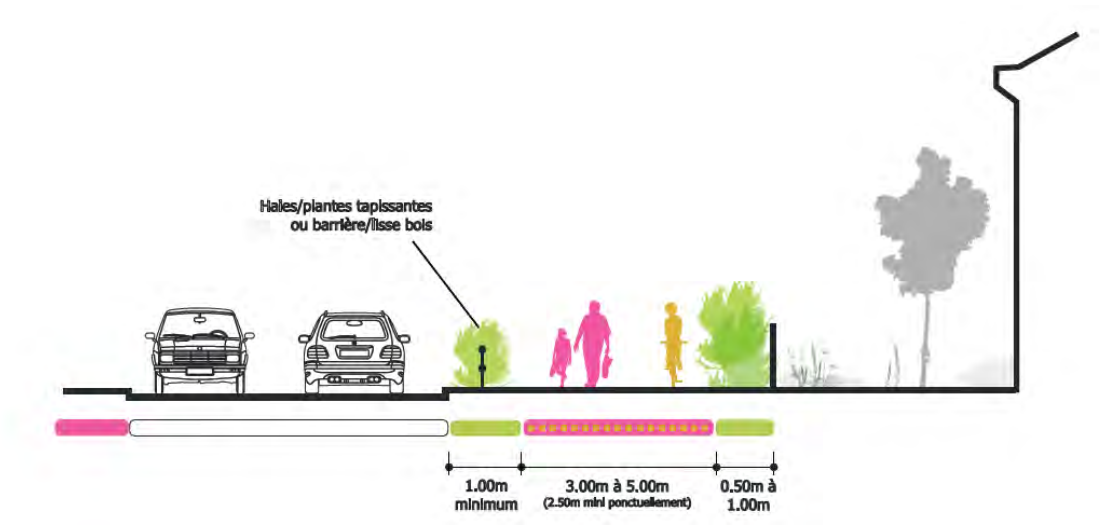
Piste cyclable (séparée de la chaussée par une bordure)



Espaces nécessaires pour chaque mode

Dimensionnement des aménagements mixtes piétons/vélos

Les voies vertes ont une largeur de 3 à 5 m avec un minima de 2,5 m ponctuellement



Coupe de principe

À vous de vous exprimer !

Donner son avis et participer à la réunion publique

Pour vous exprimer sur le projet vous pouvez déposer un avis sur les registres papiers disponibles aux adresses suivantes :

- à la mairie de Gardignan, All. Prom. Gaston Rodrigues, 33170 Gradignan
- au Pôle Territorial Sud de Bordeaux Métropole, 28 avenue Gustave Eiffel, 33600 Pessac

Vous pouvez également laisser un avis en ligne sur le site internet de Bordeaux Métropole :

- <http://participation.bordeaux-metropole.fr>