

 BORDEAUX MÉTROPOLE	<b>EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE</b>	<i>Délibération</i>
	<b>Séance publique du 30 juin 2023</b>	<b>N° 2023-295</b>

Convocation du 23 juin 2023

Aujourd'hui vendredi 30 juin 2023 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Alain ANZIANI, Président de Bordeaux Métropole.

**ETAIENT PRESENTS :**

**EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :**

**LA SEANCE EST OUVERTE**

 <b>BORDEAUX MÉTROPOLE</b>	<b>Conseil du 30 juin 2023</b>	<b>Délibération</b>
	Direction administrative et financière - Pôle ter Sud	<b>N° 2023-295</b>

---

**GRADIGNAN - Cours du Général de Gaulle (secteur nord) de l'avenue de Favard à  
l'allée des Lauriers - Projet de requalification générale - Arrêt du bilan de la  
concertation - Approbation - Décision**

---

Madame Andréa KISS présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

**Le contexte du projet**

Conformément à la fiche action C05920002 du contrat de co-développement, intitulée « aménagement du cours du Général de Gaulle (secteur nord) » et par délibération n° 2021-435 en date du 24 septembre 2021, notre établissement a validé les modalités d'ouverture et de clôture de la concertation réglementaire.

La mise en place de cette concertation résulte de l'application de l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme qui fait obligation de délibérer sur les objectifs poursuivis et sur les modalités d'une concertation associant les habitants, les associations locales et autres personnes concernées pendant la durée de l'élaboration des projets de nature à modifier de façon substantielle leur cadre de vie.

Cette obligation concerne notamment la réalisation d'investissements routiers dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1,9 million d'euros (article R.103-1 du Code de l'urbanisme).

Les principaux objectifs du projet, tels que définis par les élus sont :

- Améliorer la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes en dimensionnant de manière généreuse l'espace piéton et consolidant celui des vélos ;
- Promouvoir un aménagement favorisant la fluidité et la multimodalité ;
- Dissuader le stationnement automobile en dehors des espaces prévus à cet effet ;
- Mettre en scène harmonieusement les différentes séquences de la voie en termes de paysage.
- Limiter l'impact sur les propriétés privées
- Maitriser les coûts.

**Déroulement de la concertation**

La concertation s'est déroulée du 8 décembre 2022 au 17 mars 2023, après publication de l'avis dans la presse locale (journal Sud-Ouest) le 30 novembre 2022 et sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole ([www.participation.bordeauxmetropole.fr](http://www.participation.bordeauxmetropole.fr)).

La clôture de la concertation a également été annoncée par voie de presse (Journal Sud-Ouest) le 6 mars 2023 et publiée sur le site internet de la participation de Bordeaux

Métropole.

Conformément aux modalités qui avaient été annoncées par délibération précitée du 24 septembre 2021, la concertation s'est organisée en lien avec la ville de Gradignan et sous différentes formes complémentaires :

- un dossier et un registre ont été mis à disposition du public en mairie de Gradignan. Il était composé d'une notice explicative définissant les objectifs poursuivis, d'un plan de situation, les plans masse de l'étude technique préliminaire de voirie et réseaux divers (VRD) et la délibération d'ouverture de la concertation du 24 septembre 2021. Le public pouvait être reçu aux jours et heures d'ouverture des services.
- un dossier et un registre (comprenant les mêmes éléments que le dossier précité) ont été mis à disposition du public dans les locaux du Pôle Territorial Sud de Bordeaux Métropole. Le public pouvait être reçu aux jours et heures d'ouverture des services.

Aucun avis n'a été déposé dans ce registre.

- le site internet de la participation de Bordeaux Métropole ([www.participation.bordeaux-metropole.fr](http://www.participation.bordeaux-metropole.fr)), comprenant les mêmes éléments que les dossiers papier précités, a permis de mettre à disposition du public l'ensemble des documents d'information sur le projet et d'informer le public sur le calendrier de la concertation au fur et à mesure de son avancée. Le site de la participation permettait également au public de s'exprimer sous forme d'avis ou réactions via un registre électronique.

- La tenue d'une réunion publique

Le 2 février 2023, une réunion publique a été organisée afin de rappeler aux habitants le dispositif de concertation et d'exposer les objectifs et enjeux du projet, les études préliminaires, le calendrier et aborder les conditions d'exploitations. Le diaporama présenté lors de cette réunion a été versé aux dossiers le 16 février 2023.

Le public a été informé de la tenue de cette réunion par plusieurs médias :

- la publication le 20 janvier 2023 sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole,
- le dépôt dans les boîtes aux lettres de courriers d'invitations non nominatifs à l'ensemble des riverains du secteur.

Cette réunion publique a rassemblé une centaine de personnes dont une majorité d'habitants riverains et des représentants d'associations de cyclistes. Lors de cette réunion, le projet a été décrit dans son contexte. Le parti d'aménagement tel que proposé dans les études préliminaires a été détaillé. Le public a pu poser des questions auxquelles il a été répondu, et faire part de ses préoccupations et attentes.

### **Bilan de la concertation**

Les dossiers avec registres de concertation, mis à la disposition du public, à la mairie de Gradignan, au pôle territorial Sud de Bordeaux-métropole ainsi que sur le site internet de la participation de Bordeaux-métropole, font état au total de vingt (20) contribution de seize (16 participants) :

- Vingt contributions déposées sur le site [www.participation.bordeaux-metropole.fr](http://www.participation.bordeaux-metropole.fr) sous forme de message « post »
- Aucune observation sur les registres déposés à la mairie de Gradignan et au pôle territorial sud de Bordeaux- métropole.

Globalement, les contributions écrites et orales lors de la réunion publique expriment leur satisfaction sur les objectifs proposés. Toutefois, certaines contributions sont plus critiques. Les observations émises par le public concernent principalement :

- La circulation tous modes et la sécurité routière
- L'environnement

- Le stationnement
- Les aspects économiques du projet

Avec une déclinaison par thématique, et de façon synthétique, les observations formulées par le public et les réponses que le maître d'ouvrage Bordeaux Métropole peut y apporter, sont les suivantes :

### **Les aménagements pour les modes doux**

De nombreuses contributions ont porté sur le traitement des espaces publics et également sur le partage de l'espace envisagé dans le projet. Beaucoup de cyclistes se sont exprimés dans le cadre de la concertation et la pertinence de requalifier le cours en faveur des modes doux.

#### Séparation des piétons et des cyclistes / choix du type d'aménagement cyclable

Un contributeur trouve qu'il serait plus judicieux de maintenir des bandes cyclables en les élargissant et en les sécurisant par une bordure sépi-cycle comme cela avait été fait par la métropole, sur l'avenue de Lahouneau à Gradignan.

Un autre contributeur évoque l'aménagement récent du Cours du Général de Gaulle entre Cayac et le centre-ville qu'il trouve très réussi. Pourquoi ne pas avoir prévu un aménagement identique ici ?

A contrario et d'une manière générale, la majorité des contributeurs dont une association vélo considère le projet comme très qualitatif et bien conçu. Ils expriment le souhait d'avoir un maximum de pistes cyclables sécurisées et confortables en sites propres tout le long du tracé, afin de sécuriser les déplacements en mode doux.

#### Réponse du maître d'ouvrage.

*Concernant les bandes cyclables : compte tenu du trafic du niveau de trafic ((5000 véhicules/jour/sens, côté centre-ville jusqu'à 9000 V/J/S coté rocade) et les vitesses pratiquées (l'indicateur V85 – Vitesse en dessous de laquelle circulent 85% des usagers – supérieur à 59km/h au niveau de la rue des Fauvettes), les recommandations officielles en vigueur du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) préconise un aménagement en site propre. Cette solution a donc été écartée.*

*Concernant le deuxième aménagement cyclable bidirectionnelle unilatérale évoqué, cette physionomie répond aux contraintes d'emprise mais reste moins confortable pour les liaisons d'une rive à l'autre, avec nécessité de traverser la chaussée pour atteindre son cheminement. Sur la section nord, l'espace-rue est plus important, est permet d'optimiser les échanges par la réalisation de pistes unidirectionnelles de chaque côté.*

*Les trottoirs le long du cours ont souvent une largeur suffisante pour répondre à la circulation des personnes à mobilité réduite, cependant, la qualité de ceux-ci, ainsi que les pentes, en particulier en travers, ne permettent pas actuellement de répondre totalement à cette problématique. La plupart des passages piétons sont cependant accessibles mais restent peu nombreux. Des améliorations seront recherchées quant à l'intégration des personnes à mobilité réduite.*

*Parmi les contraintes on note :*

- *Des besoins d'équipement des passages piétons (vue, dalles podotactiles)*
- *Des cheminements piétons dégradés*
- *Des conflits entre voiture en stationnement illicite et piétons*
- *Des lieux d'attentes de transports en commun mal équipés.*

*Aussi, il est fait le choix de pistes cyclables pour cet itinéraire structurant du plan vélo de BM.*

## La Sécurisation des traversées douces

Des contributeurs questionnent sur le choix proposé pour sécuriser les traversées des modes doux au intersections avec les rues adjacentes non traitées par carrefour à feux.

### Réponse du maître d'ouvrage

*Il est proposé de mettre en place des plateaux surélevés sur les voies adjacentes, ce qui impliquera que les véhicules laissent la priorité aux piétons et aux cycles. Une signalisation spécifique sera également proposée par le service signalisation de Bordeaux Métropole pour indiquer que les véhicules doivent laisser la priorité aux modes actifs.*

L'association vélo indique qu'il semble de manière générale compliqué pour les cyclistes de quitter, la piste cyclable et le cours du Général de Gaulle pour prendre un axe transversal lorsque celui-ci est de l'autre côté de la voie : il y a bien des traversées de cycles de prévues mais souvent que d'un seul côté de l'axe perpendiculaire ce qui impliquerait alors de prendre un bout de la piste cyclable à contresens. Ces traversées de voies semblent donc soit insuffisantes, soit mal placées.

L'association demande d'autre part :

- d'écartier d'un mètre les traversées cycles de celle des passages piétons, de façon à faciliter les girations aux extrémités en limitant les conflits avec les piétons
- d'arrondir les angles de giration aux extrémités des traversées vélo
- d'élargir à 3m les traversées vélo double sens le long de tous les passages piétons
- de supprimer les bordures dans les refuges centraux qui sont situées dans les traversées vélo
- d'aligner la traversée cyclable sur le cours avec la voie verte de la rue du Professeur Villemin.

Plusieurs cyclistes considèrent qu'une déviation de la piste cyclable au droit du carrefour des intersections avec les voies non prioritaires à trafic peu dense (rue Saint François Xavier, avenue Saint Géry) serait intéressante de manière à prévoir un espace de stockage pour les voitures quittant le cours du Général de Gaulle ou voulant s'y insérer.

### Réponse du maître d'ouvrage :

*Ces propositions qui visent à améliorer la sécurité et le confort des cyclistes pourront être dans les études ultérieures.*

## La continuité des circulations des cyclistes

Cinq contributions soulignent l'intérêt de sécuriser le cheminement des cyclistes par une piste prolongée jusqu'au carrefour à feux de de l'avenue Favard et l'une d'elles évoque un feu vélo avancé permettant un départ anticipé du vélo sur les voitures

### Réponse du Maître d'ouvrage :

*Il est effectivement possible de prolonger l'aménagement en site propre jusqu'au sas vélo du carrefour à feux de l'avenue Favard. Cette solution sera précisée au stade ultérieur de l'étude.*

8 contributions dont celle d'une association vélo indiquent qu'il est indispensable de prolonger la piste cyclable jusqu'aux aménagements récents du centre-ville de Gradignan.

### Réponse du maître d'ouvrage :

*Pour donner suite aux premières contributions du public et eu égard à la largeur du cours plus étroite et à la demande de stationnements devant les commerces de centre-ville, une nouvelle proposition a été présentée en réunion publique pour prolonger la piste cyclable jusqu'au carrefour du cours avec l'allée des platanes qui est repensé avec un plateau surélevé pour faciliter les traversées des modes doux et apaiser le trafic.*

*Dans la suite des études, des solutions variantes pourront être étudiées, en vue de prendre en compte les objectifs de la loi LOM (l'article L.228-2 du code de l'environnement).*

Deux contributions considèrent que le traitement du carrefour à feux De Gaulle / Lahouneau/Fontaines de Monjous pourrait être amélioré pour faciliter les franchissements des modes doux et la fluidité du carrefour.

Réponse du maître d'ouvrage :

*Une étude complémentaire va être lancée pour optimiser la géométrie du carrefour et maintenir sa fluidité pour possiblement permettre des mouvements complets des cycles et une continuité vers les aménagements cyclables ou la solution alternative des traversées de cycles en diagonale de carrefour.*

### **Choix des matériaux et assainissement pluvial**

Une association vélo valide la proposition de bordures chanfreinée et la proposition de matériaux permettant de différencier les usages. Toutefois, il est constaté que cette différenciation n'apparaît pas au droit de l'entrée / sortie de la station essence.

Un contributeur évoque la proposition alternative de matériaux perméables pour la piste ou le trottoir pour limiter les problèmes récurrents de la chaussée inondée lors de forte pluie.

Réponse du maître d'ouvrage :

*La différenciation des matériaux de l'accès à la station essence sera corrigée dans les études ultérieures. Le choix des matériaux qui n'est pas abouti à ce stade des études sera un compromis entre d'une part, les contraintes d'usage, la nature du revêtement, l'occupation du sous-sol et, d'autre part, la nécessité d'économie de matériaux, de l'énergie, et la durabilité.*

*La solution d'aménagement proposée réduit l'imperméabilisation en offrant d'avantage d'espace végétalisé.*

*Un diagnostic hydraulique a été fait sur le secteur. Il prend en compte les volumes d'eaux pluviales à écouler dans le cas d'une pluie décennale.*

### **Les aménagements pour les transports en commun**

Deux contributeurs demandent ce qui est prévu pour faciliter le croisement des bus sur la chaussée et leurs girations aux intersections avec les rues Lahouneau, Fontaines de Monjous et Professeur Villemin. Un contributeur considère que le niveau de service des bus pourrait être amélioré avec l'insertion de couloir bus partiel ou la mise en place d'un couloir de bus axial bidirectionnel.

Réponse du maître d'ouvrage :

*Plusieurs lignes de bus empruntent le Cours du Général de Gaulle. Le scénario de réorganisation prochaine des lignes de bus confirme des besoins circulatoires importants.*

*Le projet a pour ambition de permettre d'améliorer l'offre de déplacement à pied et à vélo tout en contribuant au maillage du réseau de transport. Toutefois le projet tend à limiter au maximum les acquisitions foncières, en particulier le foncier pavillonnaire et commercial ; il est fait préférentiellement la proposition de sécuriser les modes doux dans les emprises contraintes en conservant les bus dans la circulation générale.*

*Ces besoins circulatoires et les études de girations sont et seront confirmées à chaque phase d'études de maîtrise d'œuvre en lien avec la direction de la mobilité de Bordeaux métropole et de son délégataire sur les intersections et tronçons identifiées comme supportant un tracé de transport en commun. L'ajout d'une voie dédiée de tourne à gauche au sud, sur le cours du Général de Gaulle en direction de la rue du Professeur Villemin sera intégré dans la poursuite des études.*

## **Les aménagements pour réduire la vitesse motorisée**

Plusieurs contributeurs sollicitent un apaisement des vitesses des véhicules et questionnent sur les installations mises en œuvre pour la modérer.

### Réponse du maître d'ouvrage :

*Afin d'apaiser la vitesse sur le cours, il est proposé la mise en place des aménagements suivants :*

- o La mise en place de plateaux sur les voies adjacentes afin de sécuriser les traversées piétonnes sécurisées et cycles*
- o La réduction de la largeur de la voirie à 6,40m ainsi que son encadrement par des bandes plantées arborées afin de resserrer visuellement l'espace*
- o L'étirement de la zone 30 du centre-ville avec plateau surélevé.*
- o La suppression de plusieurs files dédiée au mouvement de Tourne-à-Gauche,*
- o la formalisation de nombreuses traversées piétons/cycles et la mise en place d'arrêts de bus sur chaussée qui visent à créer des retenues ponctuelles sur le cours et ainsi à permettre de réduire la vitesse sur le cours.*

*Ces ponctuations offrent autant de capacités de tourne-à-gauche pour un véhicule, en créant des interstices suffisant dans le flot de la circulation.*

## **Le stationnement**

Trois contributions expriment des inquiétudes quant à la proximité des stationnements en bordure de pistes cyclables ou le besoin de bien « sanctuariser » les cheminements réservés aux modes doux et l'un critique plus spécifiquement le stationnement en « lincoln » qui engendre des blocages de la circulation pendant le créneau du véhicule.

### Réponse du maître d'ouvrage :

*Les pistes étant généralement séparées de la chaussée par une bande plantée, l'intrusion de véhicules sur la piste est fortement complexifiée, voire impossible. Si des points durs de l'aménagement laissent la possibilité aux véhicules d'emprunter la piste, des mobiliers de type potelets pourront être mis en place.*

*La présence du stationnement, en files latérales ou « lincoln », a pour effet de ralentir la vitesse des voitures et d'améliorer la sécurité des piétons ; la manœuvre n'implique pas d'immobiliser les deux files de circulation sur le cours.*

*Le risque d'emportière d'un cycliste à proximité des zones de stationnement latéral autorisé sera diminué par une marge de sécurité dans la suite des études.*

*En termes d'usages, le volume de places de stationnement est globalement suffisant mais des pratiques génèrent ponctuellement des dysfonctionnements. Il y a une soixantaine de places autorisées avec des pics de congestion de stationnement au sud du projet (stationnement lié aux commerces) et au niveau de la rue du parc (stationnement résidentiel) et une vingtaine de véhicules qui peuvent rester stationnés toute une journée. Le projet permet de restituer un bilan stable de place de stationnement mais avec une meilleure répartition en fonction des usages constatés.*

Une contribution du conseil syndical d'un ensemble d'habitations pointe le manque de visibilité au carrefour Rue de Rochefort / Cours du Général de Gaulle en raison de masques à proximité de l'intersection (stationnements autorisés ou non et arrêt de bus), L'association Vélo constate aussi des stationnements situés à moins de 5 mètres d'un passage piéton au droit des n°78 et 101.

### Réponse du maître d'ouvrage :

*Les intersections et leur franchissement seront optimisés avec l'application des règles de co-visibilité avec neutralisation des places de stationnement à proximité des traversées sécurisées (application de la loi d'orientation des mobilités).*

## **Les plantations et l'éclairage**

Certaines contributions formulent des propositions alternatives d'éclairage avec panneaux photovoltaïques et l'intérêt d'envisager de planter des espèces résistantes à la chaleur (comme les Erables champêtres, les caroubiers, ou encore les Myrtes) d'autres précisent que les arbres caducs peuvent entraîner de la glissance avec leurs feuilles sur les cheminements doux.

### Réponse du maître d'ouvrage :

*Bordeaux métropole propose des orientations en matière d'espace verts et d'éclairage pour une mise en œuvre par la Ville.*

*L'intégration d'arbres persistants est bien prévue. Plus largement, il a été pris le parti de :*

- De proposer une palette ouverte et diversifiée,*
- De considérer le potentiel allergisant des végétaux,*
- De ne choisir que des espèces cohérentes du point de vue de la « zone de rusticité » en termes de climat.*

*L'espace public pourra ainsi, par la variété de ses nouvelles plantations, s'affirmer en une constituante de la richesse écologique locale. Il est proposé donc de pousser cette action le plus loin possible avec une palette mêlant un maximum d'espèces.*

## **Le mobilier urbain**

La question du choix du mobilier est posée.

### Réponse du maître d'ouvrage :

*Le choix du mobilier, des équipements sera précisé dans la suite des études détaillées.*

*Les emprises plus larges de trottoir et la bande végétale peuvent devenir ponctuellement des espaces multifonctionnels pour de nombreux usages (lieux de pose, arceaux vélos, bornes de gonflage de vélo...)*

## **Extension du périmètre**

Un avis souligne l'attente d'une extension du périmètre de requalification du cours en direction de la rocade au-delà de l'avenue Favard.

### Réponse du maître d'ouvrage :

cette demande est hors projet et sera analysée dans le cadre de l'Opération d'Intérêt Métropolitain Bordeaux Inno campus

## **Coût de l'opération**

La question du coût du projet été mise en avant par 3 contributeurs, favorables ou non au projet. Ils se questionnent à la fois sur l'opportunité, mais aussi sur la capacité de bordeaux métropole à financer ce projet ambitieux dans un délai attractif pour les usagers actuels.

### Réponse du maître d'ouvrage :

*L'ambition de requalifier profondément cette pénétrante urbaine, voie historique très circulée, en grande allée métropolitaine doit permettre de répondre aux enjeux urbains actuels. Ainsi, les objectifs prioritaires du projet tels que l'accessibilité, la sécurisation du domaine public, la mobilité et la multimodalité, la mise à niveau des*

*réseaux et le paysagement qui sont en lien avec le développement durable sont recherchés.*

*L'évaluation de l'opération présente un coût global au ratio. Il affiche également le chiffrage des dépenses communales associées aux espaces verts et arrosage, éclairage et mobilier urbain d'agrément.*

*Sans ignorer les importants coûts d'investissement liés à la réalisation de l'ensemble des nouveaux projets en cours sur la métropole, ainsi que les coûts associés au renouvellement du patrimoine existant, Bordeaux Métropole souligne que cette requalification fait partie des axes majeurs de stratégie métropolitaine (plans mobilités et contrats de codéveloppement).*

Bordeaux Métropole en lien avec la ville de Gradignan entend maintenir le parti d'aménagement proposé avec des ajustements afin d'optimiser le projet notamment en matière de circulation des modes doux.

**Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :**

**Le Conseil de Bordeaux Métropole,**

**Vu** les dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales et notamment l'article L5217-2 relatif aux compétences des métropoles,

**Vu** les dispositions du Code de l'Urbanisme notamment l'article L.300-2,

**Vu** la délibération sur les modalités d'ouverture et de clôture de la concertation préalable n°2019-35 en date du 25 janvier 2019,

**Vu** les contributions déposées et écrites dans les registres de concertation et sur la plateforme internet dédiée,

**ENTENDU** le rapport de présentation

**CONSIDERANT QUE** la concertation réglementaire s'est déroulée conformément aux modalités prescrites dans la délibération n°2019-35 du 25 janvier 2019 et que les habitants et usagers ont pu s'exprimer via les supports mis à leur disposition,

**CONSIDERANT QUE** l'analyse des observations montre que l'opportunité même du projet n'est pas remise en cause,

**DECIDE**

**Article 1 :** le Conseil métropolitain approuve le bilan de la concertation relative à l'opération susvisée, tel qu'il est dressé ci-dessus.

**Article 2 :** le Conseil métropolitain confirme la poursuite du projet selon les caractéristiques principales précitées en prenant en compte les enseignements issus de la concertation.

**Article 3 :** Monsieur le Président est chargé de l'exécution de la présente délibération, et notamment de l'accomplissement des formalités de publicité du bilan de la concertation.

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 30 juin 2023

	<p>Pour expédition conforme, la Vice-présidente,  Madame Andréa KISS</p>
--	--