



Gradignan – Cours du Général De Gaulle

Projet de requalification entre la rue des Lauriers et l'Avenue Favard

Concertation réglementaire



Réunion publique du 02 février 2023



Les objectifs de la réunion publique

- > Le dispositif de la concertation
- > Les objectifs et les enjeux du projet
- > Le parti pris d'aménagement

La concertation réglementaire *

(au titre du code de l'urbanisme Article L300.2)
est ouverte depuis le 8 décembre 2022

Vous pouvez faire **VOS** observations :

- **Sur le site internet :** www.participation.bordeaux-metropole.fr,
Rubrique « participations en cours »
- **Sur les registres mis à disposition :**
 - **Hôtel de Ville de Gradignan**
Allée Gaston Rodriques, 33173 Gradignan
 - **Pôle territorial sud de Bordeaux-Métropole,**
Service droit des sols, 28 avenue Gustave Eiffel, 33600 Pessac

The screenshot displays the Bordeaux Métropole participation portal. At the top, there are navigation links for 'PRÉSENTATION', 'COMMENT ÇA MARCHE ?', 'SE CONNECTER / CRÉER UN COMPTE', and a search bar. The main header features the 'PARTICIPATION' logo and the Bordeaux Métropole logo. Below this, there are menu items: 'PARTICIPATIONS PAR THÉMATIQUES', 'CARTE DES PARTICIPATIONS', 'AGENDA', 'COMMUNAUTÉ', 'AIDE', and 'CONTACT'. A breadcrumb trail reads: 'Vous êtes en: Accueil > Agenda > Mobilisation du cours du Général de Gaulle à Gradignan(entre l'avenue Favard et la rue des Lauriers) : ouverture de la concertation'. The main content area is titled 'REQUALIFICATION DU COURS DU GÉNÉRAL DE GAULLE À GRADIGNAN(ENTRE L'AVENUE FAVARD ET LA RUE DES LAURIERS) : OUVERTURE DE LA CONCERTATION'. To the right, there is a purple box with the text 'Bordeaux Métropole a besoin de vous' and a 'Créer un compte' button. Below that is a yellow box for 'PARTICIPATIONS EN COURS' with a 'PARTAGER' button. The main content box includes a map, the date '08 décembre 2022 à 09h', and a list of objectives: 'améliorer le confort des cyclistes et des piétons', 'promouvoir un aménagement de la voie favorisant la fluidité et la multimodalité', 'dissuader le stationnement automobile en dehors des espaces prévus à cet effet', and 'mettre en scène les différences séquentielles de la voie en terme de paysage'. At the bottom, there are links for ' Consulter l'avis d'opposition ' and ' Documents à télécharger '.

La concertation réglementaire

Les documents mis à disposition du public :

- Un plan de situation ;
- Une notice explicative rappelant les enjeux liés au projet, les objectifs poursuivis et présentant la synthèse des études ;
- Un avis de concertation
- Une étude préliminaire
- Un registre de concertation

Sera versée à la concertation :

- La présente projection.

Les contributions du public feront l'objet d'un bilan délibéré en conseil métropolitain suite à la clôture de la concertation envisagée mi mars 2023

Le périmètre du projet

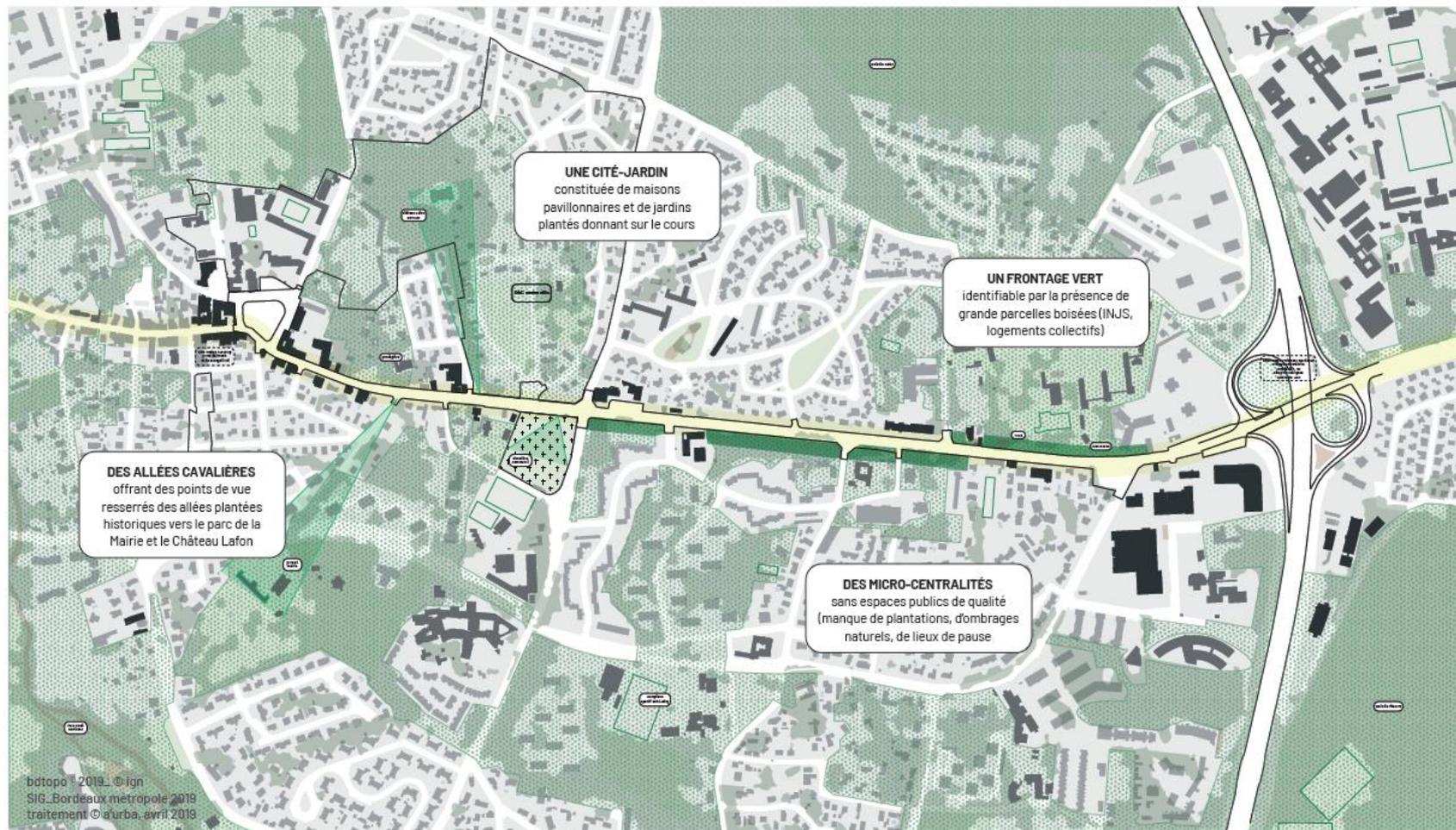
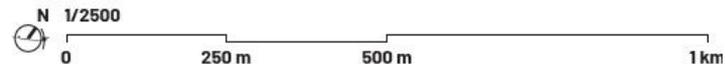


Les enjeux contextuels



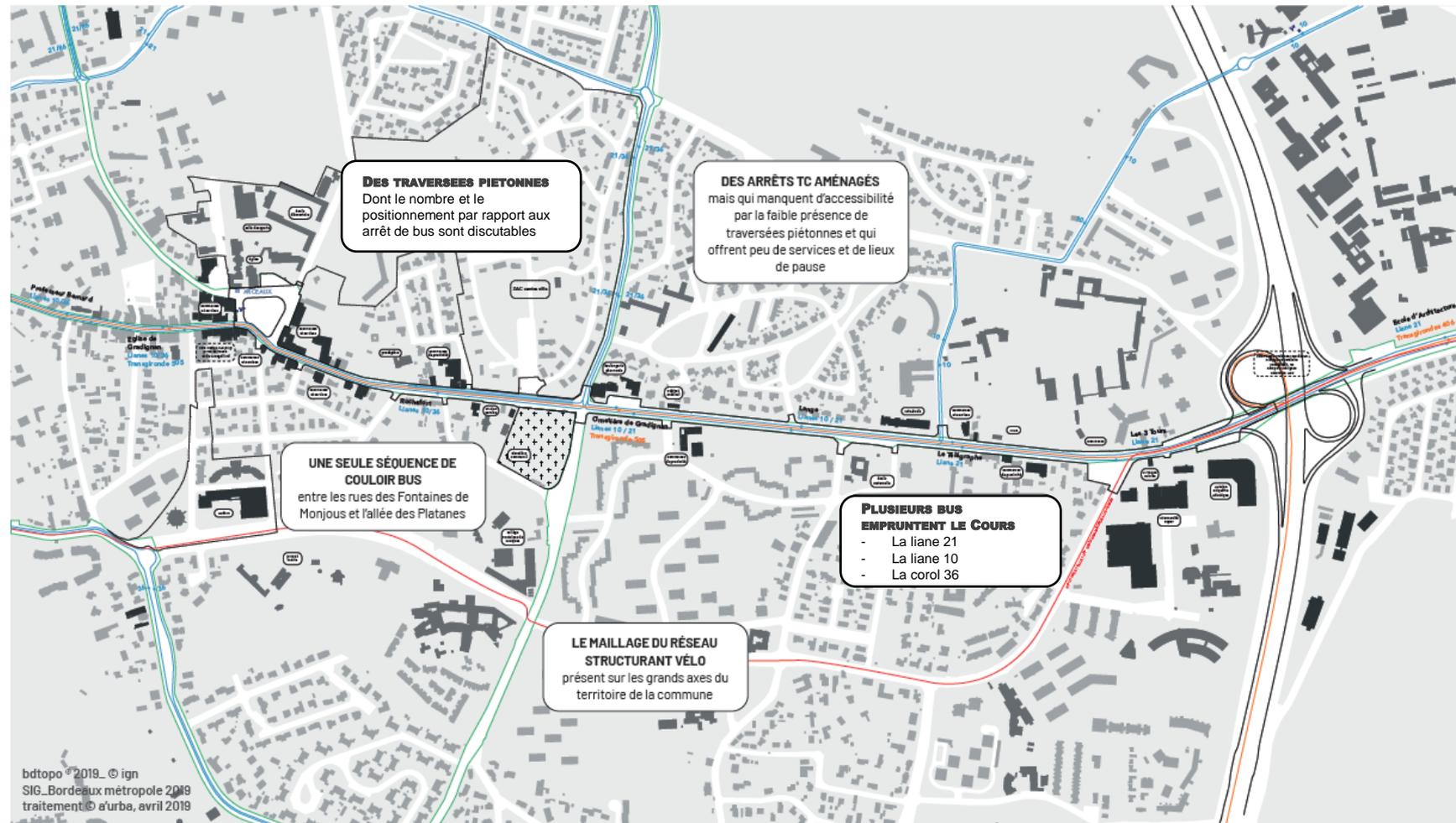
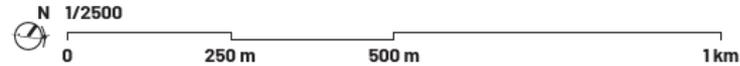


2. Le paysage , élément structurant le long du cours



bdtopo 2019 © ign
SIG Bordeaux métropole 2019
traitement © a'urba, avril 2019

3. Un axe multimodal



4. Les usages aujourd'hui

N 1/2500

0 250 m 500 m 1 km



bdtopo © 2019_ © ign
SIG_Bordeaux métropole 2019
traitement © a'urba, avril 2019

ATOUS :

- Une voirie urbaine historique et structurelle au service de la fluidité circulaire
- Une voie d'accès directe vers et depuis la rocade via l'échangeur n°16
- Des micro-centralités commerciales et économiques (commerces de proximité, services, professions libérales dans le médical notamment) ;
- Une largeur conséquente de voirie et de trottoirs en rive Ouest ;
- Une Zone d'Aménagement Concerté qui va conforter la dimension résidentielle en rive Ouest, la ZAC Centre-Ville (avec une construction d'environ 950 logements accompagnés d'équipements et de services) ;
- Une ambiance de parc habité sur certaines sections en rive Est ;
- Un dégagement des vues en rives Est et une ambiance végétale boisée rendue possible par le recul important des immeubles de logements collectifs ;
- De fait, des qualités de paysage urbain compte-tenu de la présence de la cité-jardin, des grands espaces boisés devant les immeubles de logements collectifs et des allées cavalières d'accès au parc de la mairie au sud et au château Lafon au nord, dont la perspective est visible depuis le cours.



FAIBLESSES

- Une chaussée surdimensionnée avec une file centrale inutilisée sauf pour les tournes à gauche ;
- Un trafic important notamment sur plusieurs intersections représentant un niveau de congestion moyen ;
- Quelques intersections sous pression circulaire (le cours du Général de Gaulle fait office de rabattement obligatoire vers la rocade) ;
- Un site propre TC (trop) ponctuel sous forme d'un couloir bus ;
- Un manque de visibilité des arrêts de bus et de continuité dans les itinéraires des lignes de bus dans l'accessibilité au centre bourg ;
- Un déficit de traversées piétonnes (seulement 11 sur 1,54km pris dans le périmètre du cours) ;
- Du stationnement illicite sur trottoir relevé même en journée lorsque les emplacements de stationnement sont en sous-occupation ;
- Certains trottoirs inaccessibles aux PMR ;
- Des continuités cyclables peu lisibles voire absentes.
- Un manque de visibilité des arrêts de bus et de continuité dans les itinéraires des lignes de bus dans l'accessibilité du centre-ville et du cimetière communal.
- Un cimetière communal peu visible.



Les objectifs du projet

- **Réaménager** la voie urbaine principale existante au service des usagers
 - => Améliorer la **sécurité** et le **confort cyclable** et **piéton** en dimensionnant de manière très généreuse l'espace piéton et en consolidant celui des vélos ;
 - => Promouvoir un aménagement de la voie favorisant la **fluidité, la sécurité** et la facilité de **déplacement** de tous les modes (piétons, cyclistes, **transports en communs...**) ;
- **Dissuader** le **stationnement automobile** en dehors des espaces prévus à cet effet ;
- **Mettre en scène** les différentes séquences de la voie en termes de **paysage (végétalisation, îlots de fraîcheur...)**.
- **Maîtriser** les coûts.

Le parti pris d'aménagement

Philosophie des aménagements :

Formaliser un cours qui répond aux enjeux des mobilités et de l'environnement :

- Des **espaces piétons généreux**, continus, et toujours conformes aux normes PMR (> 1.40m, généralement autour de 2m)
- Des **cheminements cyclables structurants, lisibles et confortables** avec des traversées sécurisées
- Des **plantations généreuses**, de part et d'autre de l'avenue, qui mettent **l'arbre au cœur de l'espace public**.
- Une action forte cohérente avec l'opération métropolitaine « **1 million d'arbres** »
- Une **chaussée justement dimensionnée**, répondant aux besoins déterminés par la catégorie de trafic, mais sans excès
- Une **offre de stationnement public normalisée**, pouvant être règlementée (arrêt-minute, livraison, zone bleue...)



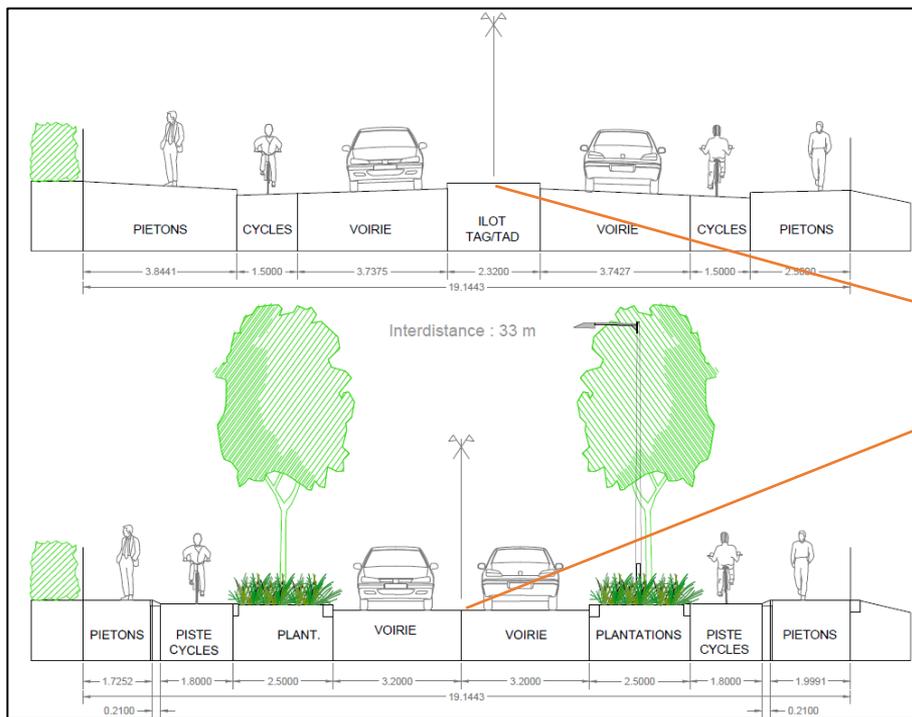
Le parti pris d'aménagement

Sécurisation du cours par un apaisement de la vitesse de circulation favorisé par les aménagements suivants :

- Séparation des modes de circulation
- Réduction de la largeur de la voirie à 6,40m
- Suppression de plusieurs voies de Tourne-à-Gauche
- Création de bandes plantées arborées de part et d'autre de la chaussée
- Mise en place d'arrêts de bus normalisés et sécurisés sur chaussée
- Mise en place de plateaux au niveau des carrefours
- Traversées piétonnes sécurisées
- Traversées cycles sécurisées

Le parti pris d'aménagement

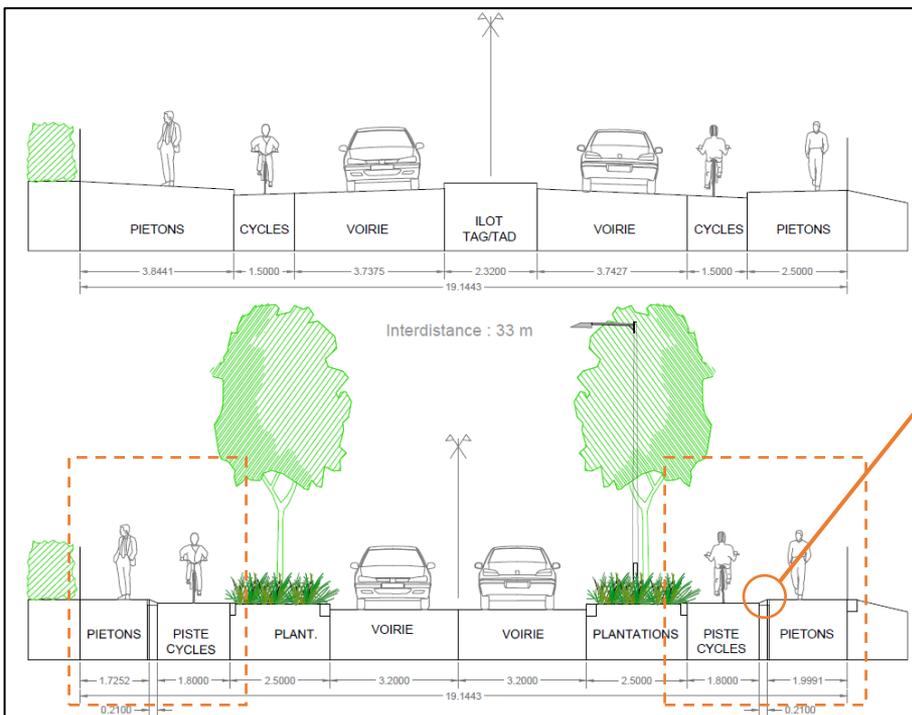
- Une **chaussée bidirectionnelle compacte** de 6,40m → Suppression des voies Tourne-à-Gauche et de l'îlot central existant



Suppression des voies TàG et îlot central existants

Chaussée compacte de 6,40 m permettant d'élargir les accotements

Le parti pris d'aménagement

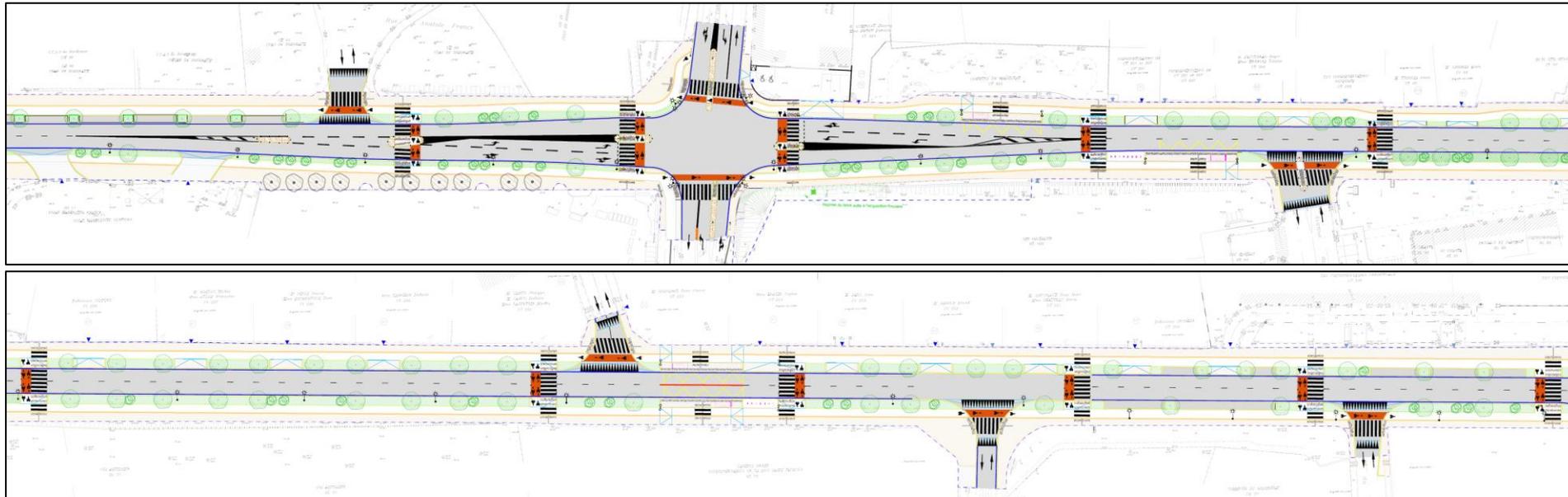


- Des trottoirs larges et désencombrés (2m en général)
- Des pistes cyclables unidirectionnelles bilatérales, larges et confortables
- Une bordure distingue la piste du trottoir, tout en autorisant les écarts



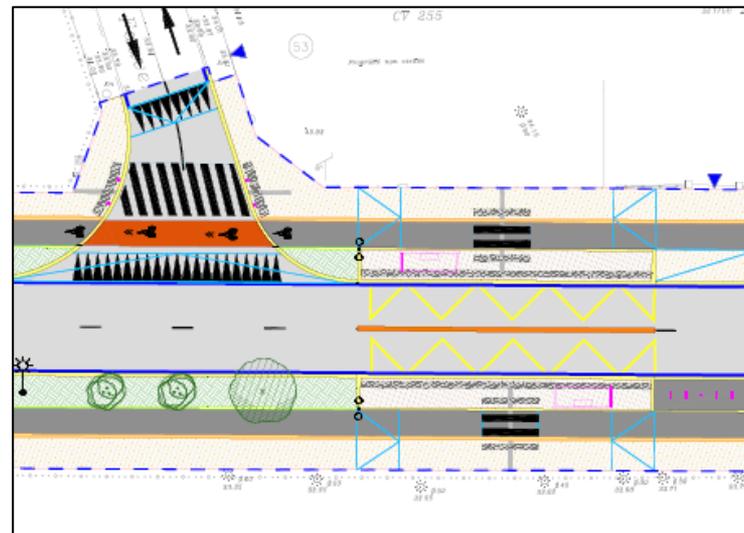
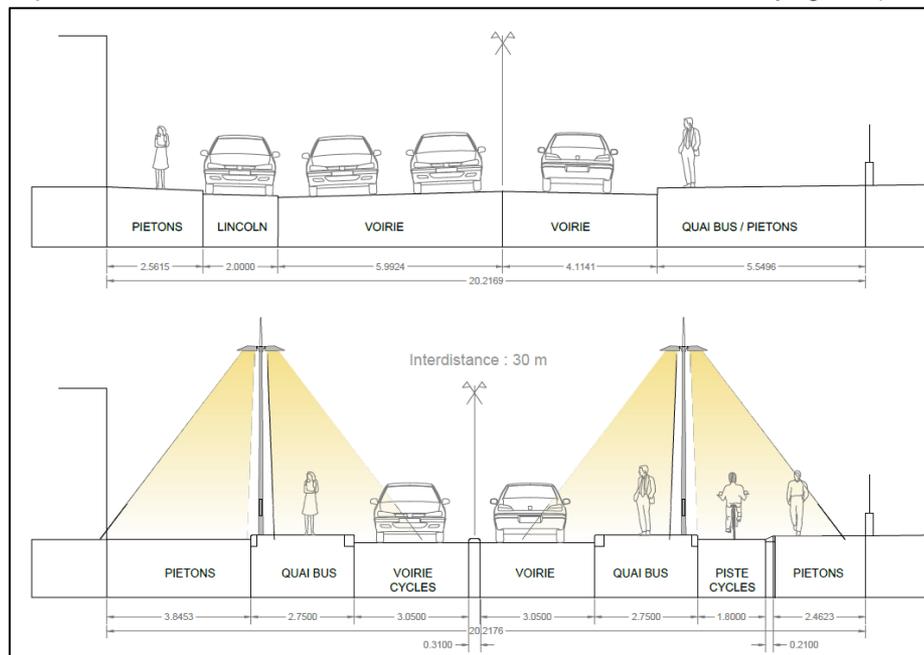
Le parti pris d'aménagement

- Des bandes arborées de part et d'autre de la chaussée



Le parti pris d'aménagement

- Des **quais bus sur chaussée et accessibles** : 4 couples d'arrêts de bus, quai avec vue de 18 cm, pour l'accessibilité des PMR, des quais bus normalisés et confortables avec tous un abri voyageur (hormis l'arrêt Rochefort en direction du centre-ville)



Le parti pris d'aménagement

Les revêtements pressentis

- Trottoirs : un béton désactivé esthétique sur les cheminements piétons



- Pistes cyclables : un béton balayé



- Chaussée : un enrobé noir classique

- Quai Bus: un béton désactivé esthétique



Le parti pris d'aménagement

Le projet végétal

- Espaces verts : 2 275m² (8%)
- **Arbres plantés : 142u**, en tiges (89u) et cépées (53u)
- Une palette diversifiée, avec des végétaux adaptés au contexte climatique et à ses évolutions à venir

Arbres de haute-tige



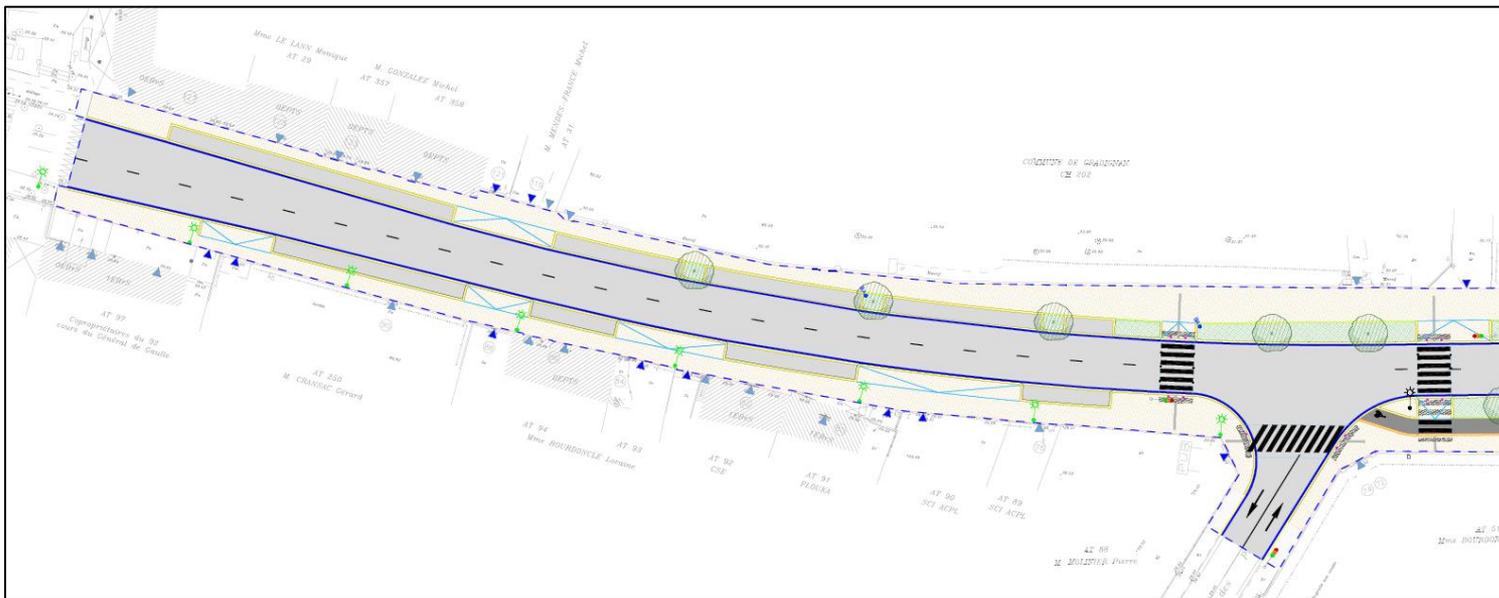
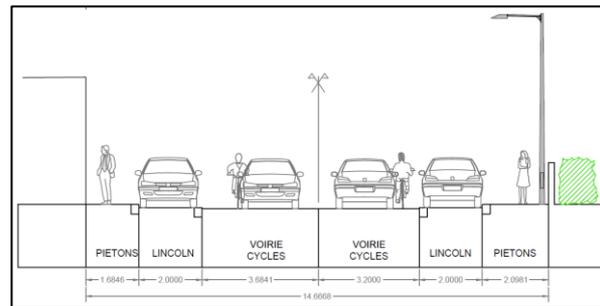
Arbres cépées



L'aménagement par section

Rue des Lauriers → Allée des Platanes

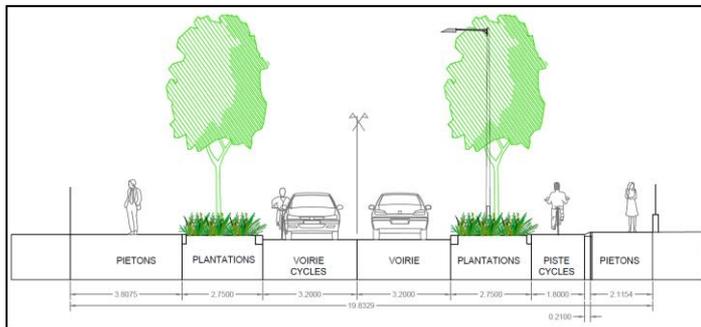
Ce tronçon ayant une largeur de voirie contrainte et étant situé à proximité du centre-ville de Gradignan et de ses commerces, il est proposé de privilégier l'implantation de stationnement au réseau cyclable. Les déplacements cyclables sont ainsi maintenus sur chaussée, insérés dans le flux tout véhicule.



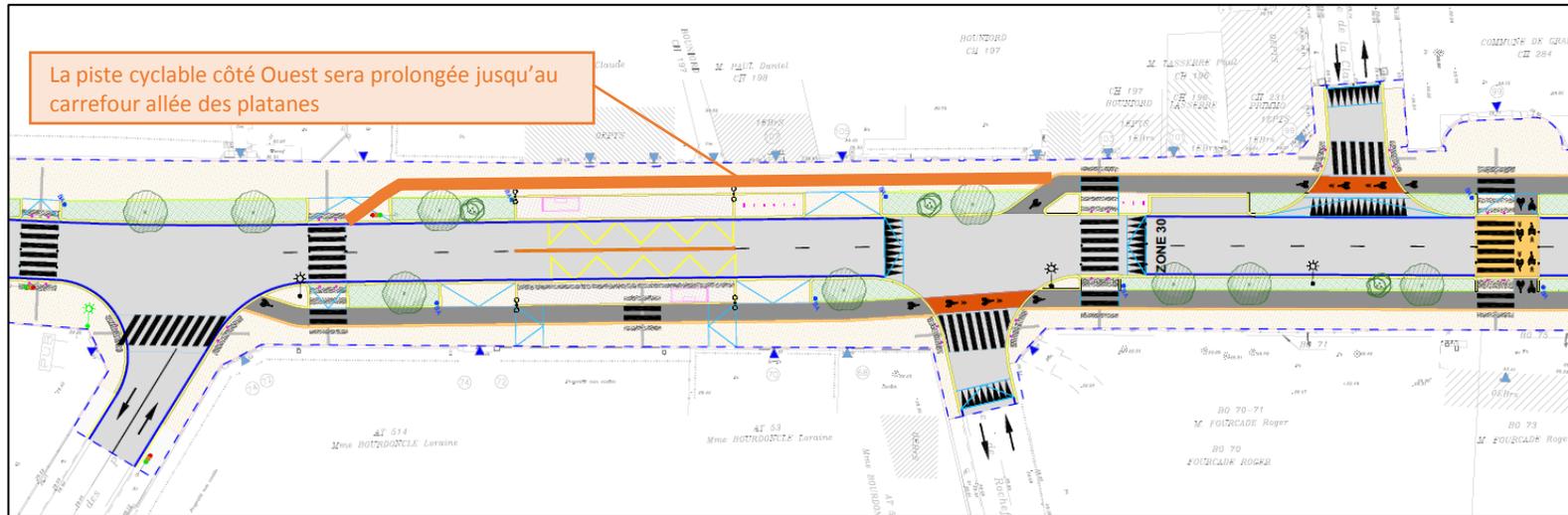
L'aménagement par section

Allée des Platanes → Rue de la Clairière

Les pistes cyclables sont créées à partir de la rue de la Clairière,



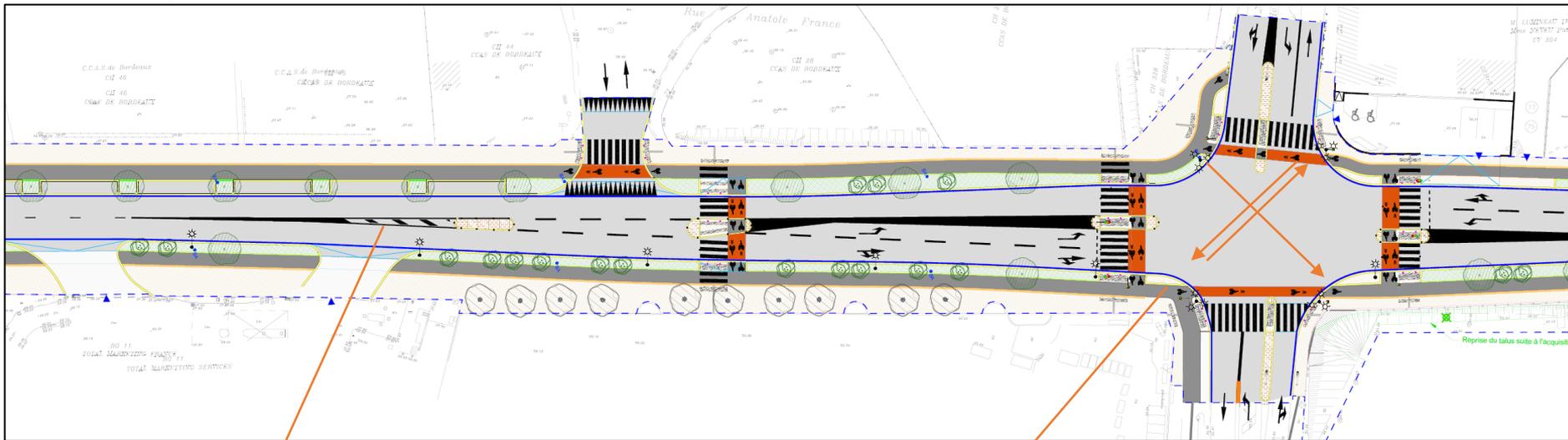
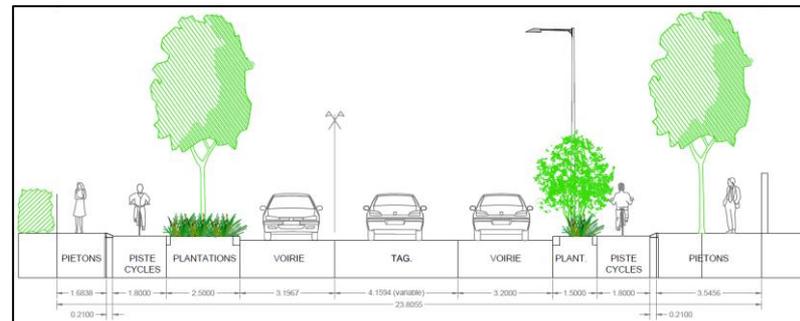
La piste cyclable côté Ouest sera prolongée jusqu'au carrefour allée des platanes



L'aménagement par section

Rue de la Clairière → Rue des Fontaines de Monjous

- Carrefour à feux et voies de TàG conservés
- Aménagement des traversées cyclables

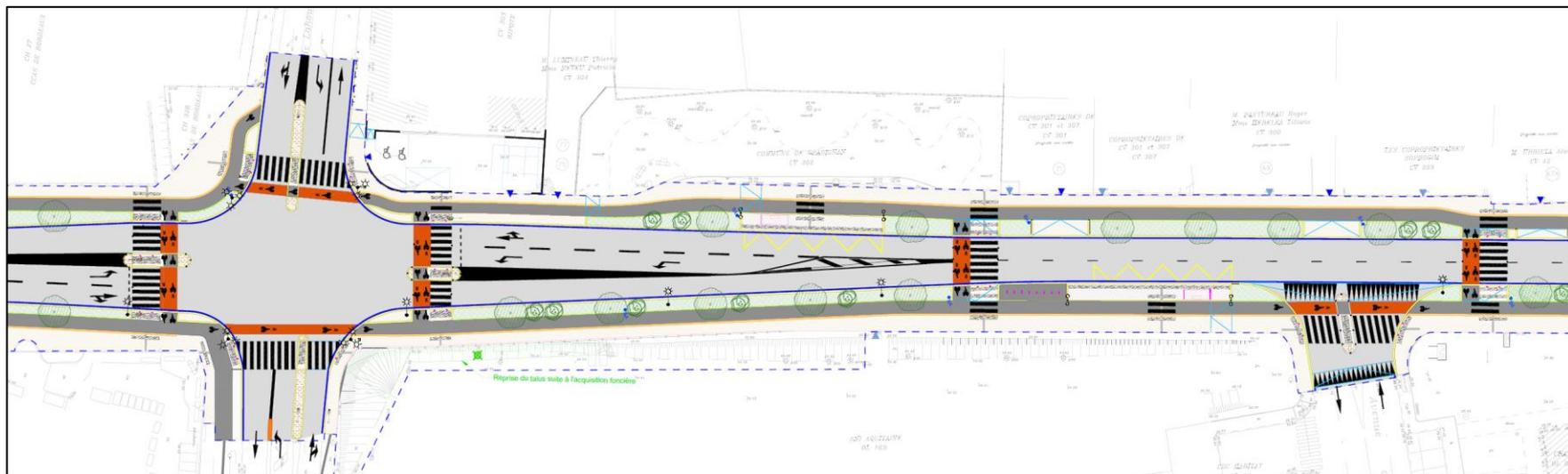
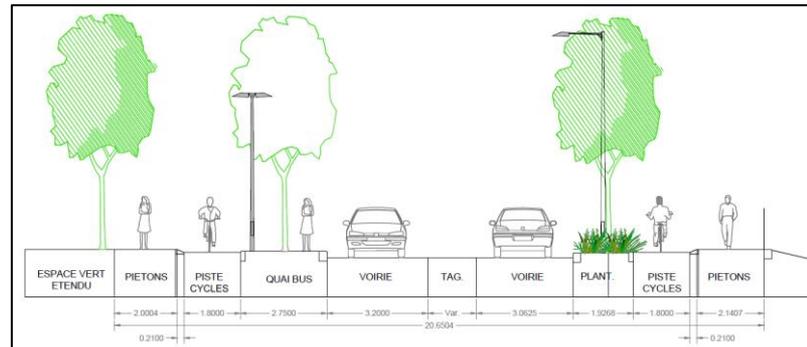


Le TàG sera autorisé depuis la sortie de la station essence

Des traversées cycles diagonales seront étudiées

L'aménagement par section

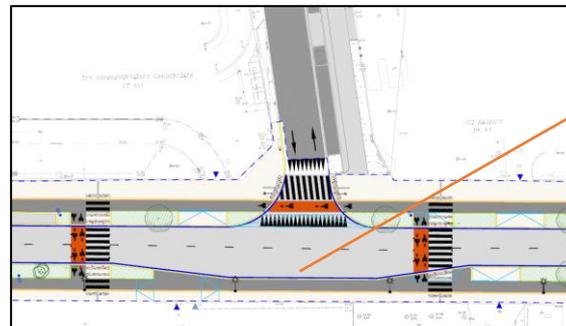
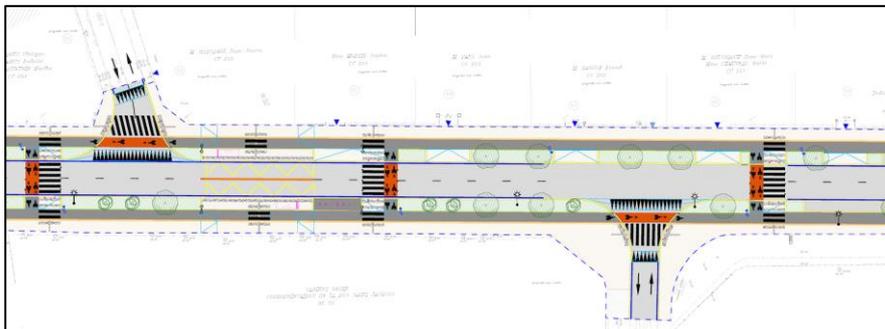
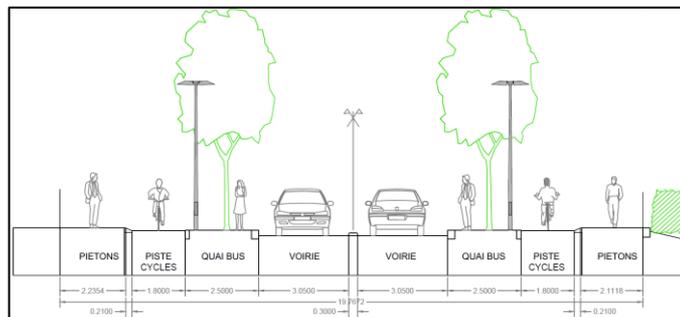
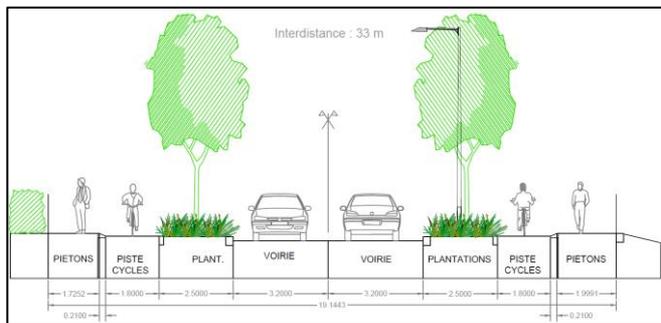
Rue des Fontaines de Monjous → Avenue de Saint Géry



L'aménagement par section

Avenue Saint Géry → Rue du Professeur Villemain

Sur ce tronçon, il est proposé de supprimer les voies de Tourne- -Gauche des rues (avenue Saint Géry, rue des Fauvettes, rue Saint François Xavier, rue du parc) et de mettre en place une chaussée ponctuellement élargie au carrefour De Gaulle Villemain. Cette suppression de voie de T G permet de restituer de l'espace aux modes doux et aux plantations.

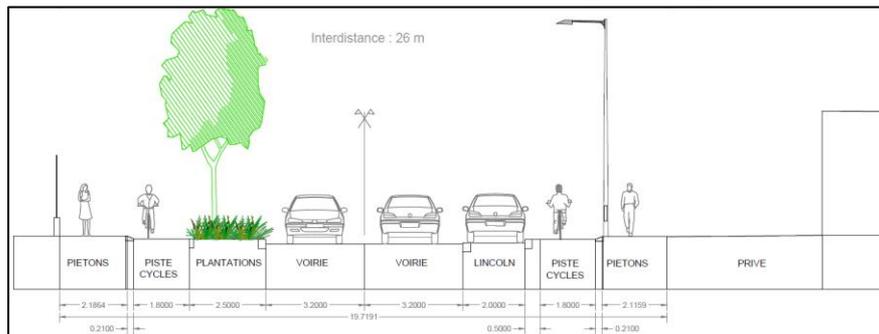


R evaluation en cours du tourne-à-gauche Villemain afin de tenir compte des trafics futurs

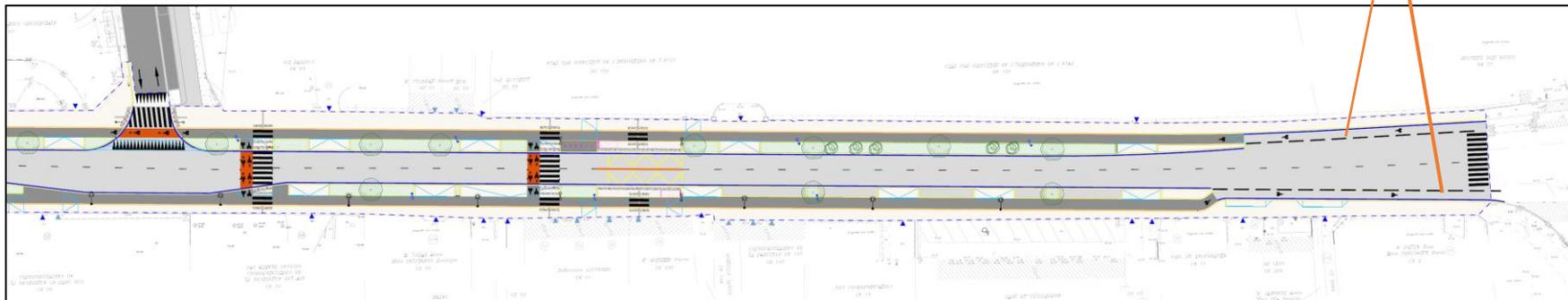
L'aménagement par section

Rue du Professeur Villemin → Avenue Favard

Au droit des commerces, où des stationnements privés en bataille sont présents, mais nécessitent en réalité des interactions dangereuses avec le domaine public (manœuvres sur le trottoir), il est proposé de normaliser le profil fonctionnel par la création de stationnements longitudinaux publics, libérant l'espace nécessaire pour la piste cyclable et un trottoir normatif.



Le prolongement des pistes cyclables jusqu'au SAS vélo du carrefour Favard sera étudié



Bilan des stationnements

65 places de stationnement existantes

66 places de stationnement projetées

→ Equilibre des places de stationnement : restitution des places au droit des commerces centre-ville et côté Favard

Bilan de l'aménagement

Ratio surfacique : piéton / cycles en site propre / automobiles

- Trottoir :	9 480m ² / 32%	(actuel : 9 500m ² / 32%)
- Piste cyclable en site propre :	4 820m ² / 16%	(actuel : 165m ² / < 0.5%)
- Espaces verts :	2 275m ² / 8%	(actuel : 10m ² / < 0.5%)
- Chaussée + Stationnement :	12 950m ² / 44%	(actuel : 19 770m ² / 67%)

Le calendrier

Poursuite des
études de
conception



Passation des
marchés de
travaux

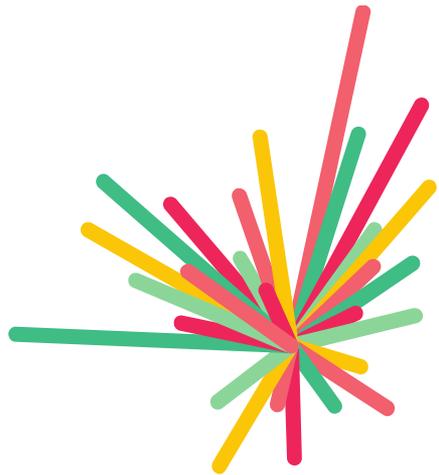


Enfouissement des
réseaux secs,
renforcement et
dévoiements de réseaux



Travaux par
phases





**BORDEAUX
MÉTROPOLE**