

## VILLENAVE D'ORNON AVENUE FERNAND COIN

### PHASE 2 – PROGRAMME Indice B



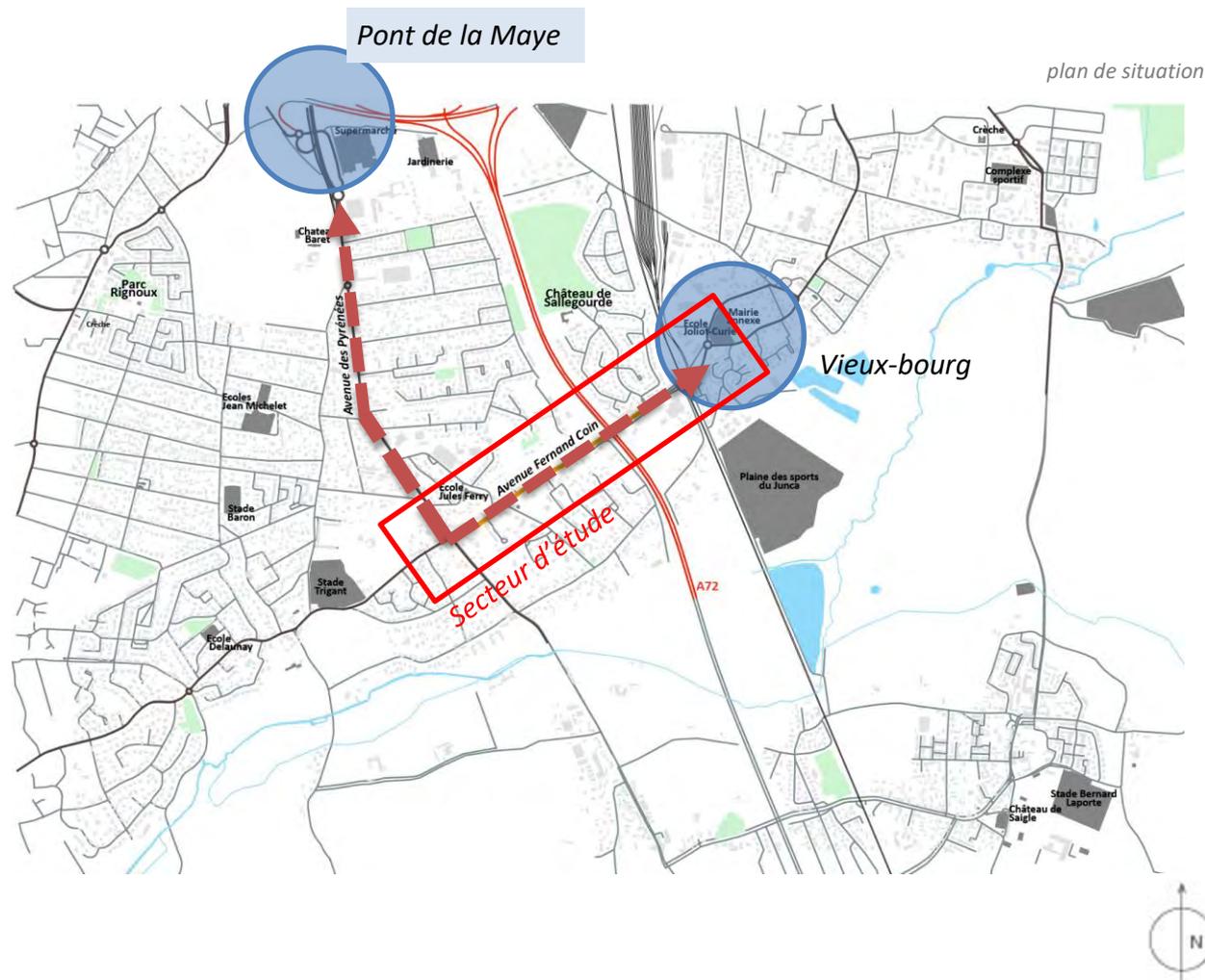
|  |       |
|--|-------|
| OBJET DE L'ETUDE                                   | P. 03 |
| 01. RAPPEL DU DIAGNOSTIC                           | P. 04 |
| APPROCHE URBAINE / PAYSAGE                         | P. 05 |
| CADRE REGLEMENTAIRE                                | P. 06 |
| CIRCULATION VL & TRANSPORTS EN COMMUN              | P. 07 |
| AMENAGEMENTS CYCLABLES                             | P. 08 |
| RESEAUX  | P. 09 |
| 02. PROGRAMME                                      | P. 10 |
| ELEMENTS GENERAUX                                  | P. 11 |
| SECTION 1 – AVENUE DES PYRENEES A L'A62            | P. 13 |
| SECTION 1 – AVENUE DES PYRENEES A L'A62 (Variante) | P. 18 |
| SECTION 2 – 0A A62 ET VOIE FERREE                  | P. 20 |
| MATERIAUX  | P. 25 |
| 03. ESTIMATION                                     | P. 26 |
| 04. CALENDRIER                                     | P. 28 |
| 05. ANNEXES  | P. 30 |

## OBJET DE L'ETUDE

L'étude porte sur la création d'un aménagement cyclable sur l'avenue Fernand Coin à Villenave-d'Ornon afin de créer une liaison entre le Vieux-Bourg et le secteur du Pont de la Maye où se situe plusieurs polarités : mairie, commerces, le terminus du tramway ligne C...

Le secteur est notamment marqué par les franchissements du fuseau ferroviaire sud-est de Bordeaux et de l'A62 qui contraignent les emprises disponibles.

Le présent document porte sur la phase de programme.



**01.**  
**RAPPEL DU**  
**DIAGNOSTIC**

## APPROCHE URBAINE / PAYSAGE



Aucune polarité n'est en prise directe avec l'avenue Fernand Coin.  
Un intérêt d'une liaison modes doux depuis l'avenue des Pyrénées jusqu'à la gare TER.  
Une traversée vers le groupe scolaire à sécuriser.  
Un flux de poids-lourds lié à la distribution de boissons à prendre en compte.



Une végétalisation peu présente sur l'avenue Fernand Coin.

Toutefois, de nombreux EBC dans les quartiers résidentiels et des espaces boisés le long de l'A62 à préserver / valoriser.

## CADRE REGLEMENTAIRE

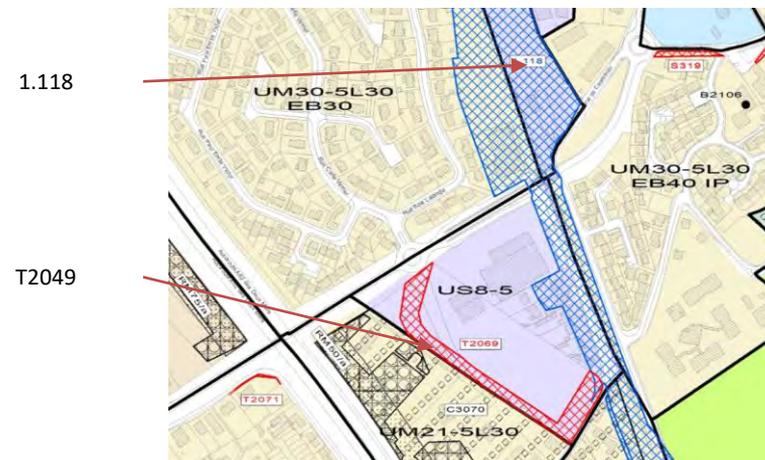
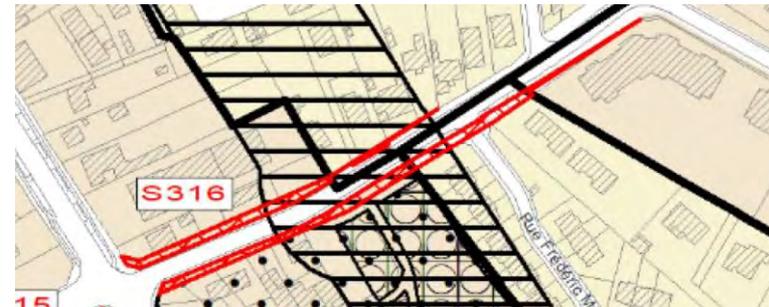
Plusieurs ER sont portés au PLU dans le secteur d'études :

- S316 : Porte l'emprise du domaine public à 16 m en plusieurs points de l'avenue F. Coin. Un impact foncier important au niveau du raccordement sur l'avenue des Pyrénées où le domaine public est limité.



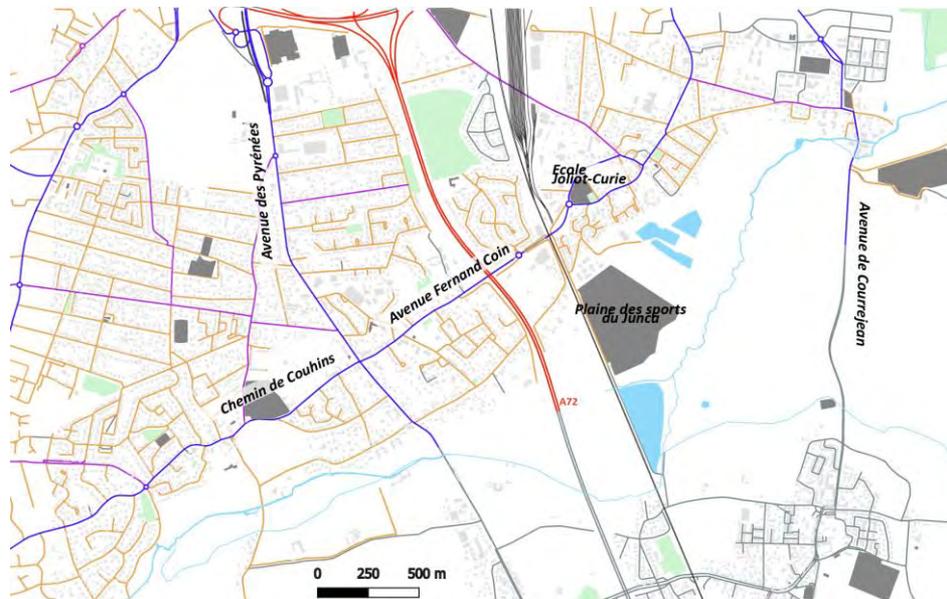
Av. F. Coin au  
carrefour avec  
l'av. des Pyrénées

- T2069 : porte sur la création d'une voie nouvelle de rétablissement en compensation de la suppression de la rue Paul Ramadier.
- 1.118 : emplacement réservé de superstructures pour les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (bénéficiaire : SNCFR).



**Le projet retenu permettra d'arbitrer sur les emplacements réservés à mobiliser et/ou à proposer**

## CIRCULATION VL &amp; TRANSPORTS EN COMMUN

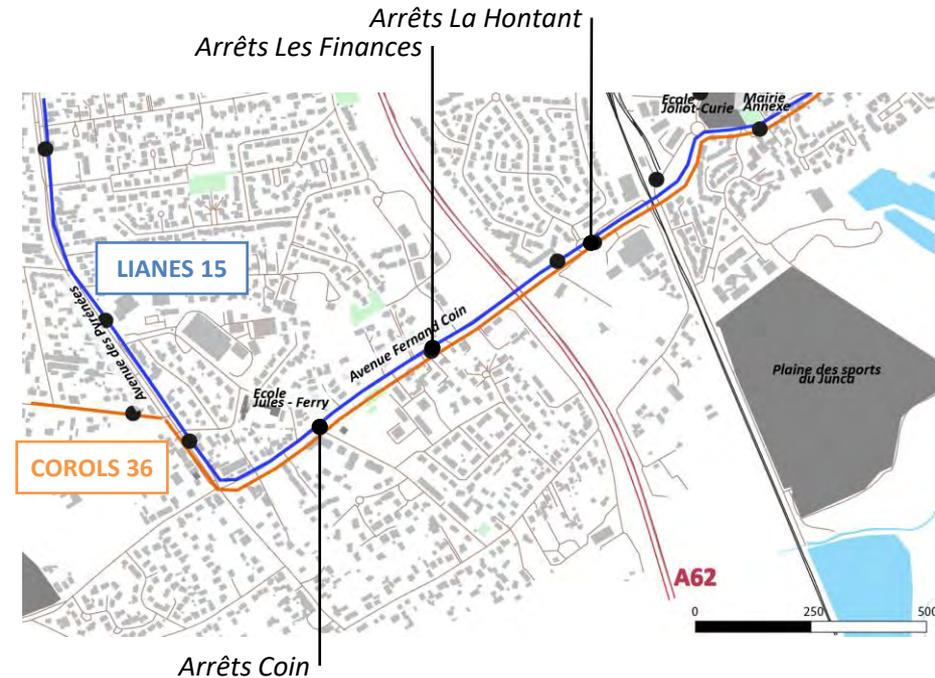


- |   |                 |   |                 |
|---|-----------------|---|-----------------|
|  | RHV catégorie 1 |  | RHV catégorie 3 |
|  | RHV catégorie 2 |  | RHV catégorie 4 |

L'avenue Fernand Coin est une voie structurante pour le trafic intercommunal aux caractéristiques routières incitant à la prise de vitesse.

Compte tenu du trafic de 7 500 véh/j, un aménagement cyclable est à créer en dehors de la chaussée.

Aucun stationnement n'est formalisé dans l'espace public.

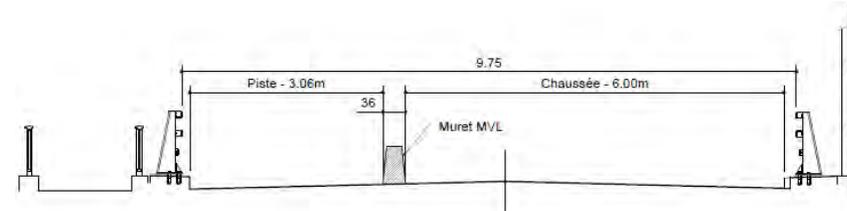
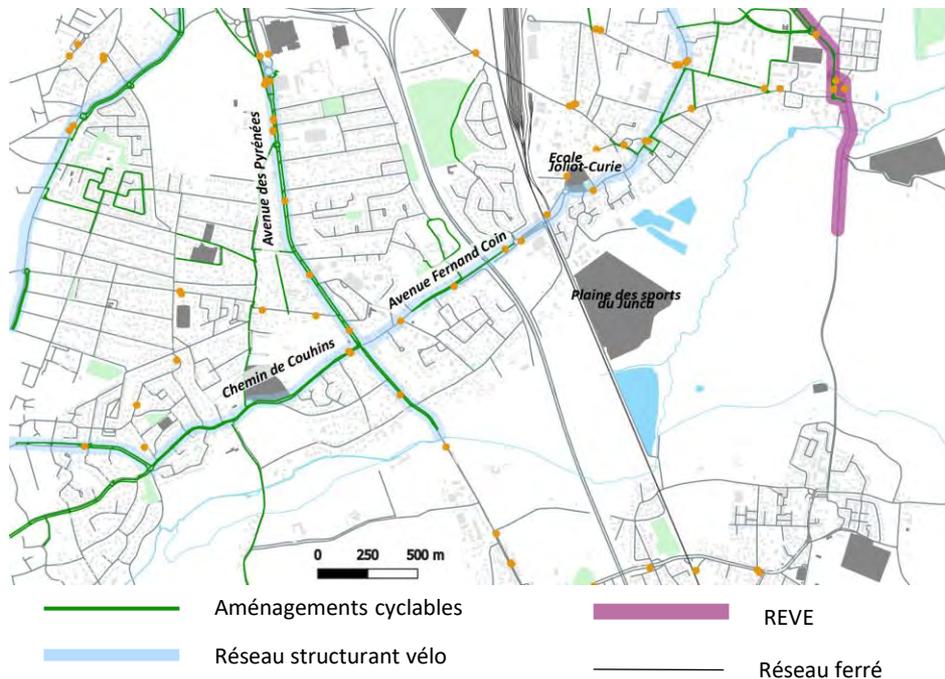


La LIANES 15 (Courrejan / Bordeaux Lac) et la COROLS 36 (Villeneuve Bourg / Le Haillan Roissant) desservent l'av. F. Coin.

La largeur de chaussée devra être compatible avec le passage des bus : 6.40 m minimum sur voie de cat.2.



## AMENAGEMENTS CYCLABLES



L'avenue Fernand Coin fait parti du réseau cyclable structurant de Bordeaux Métropole.

Un aménagement cyclable est à intégrer au programme.

Les deux ouvrages de franchissement de l'A62 et de la voie ferrée sont des points durs pour la continuité cyclable du fait des emprises contraintes.

L'étude préliminaire réalisée par INGEROP propose de réaliser une voie verte de 3m sur les ouvrages de franchissement en déportant la chaussée.



# 02. PROGRAMME

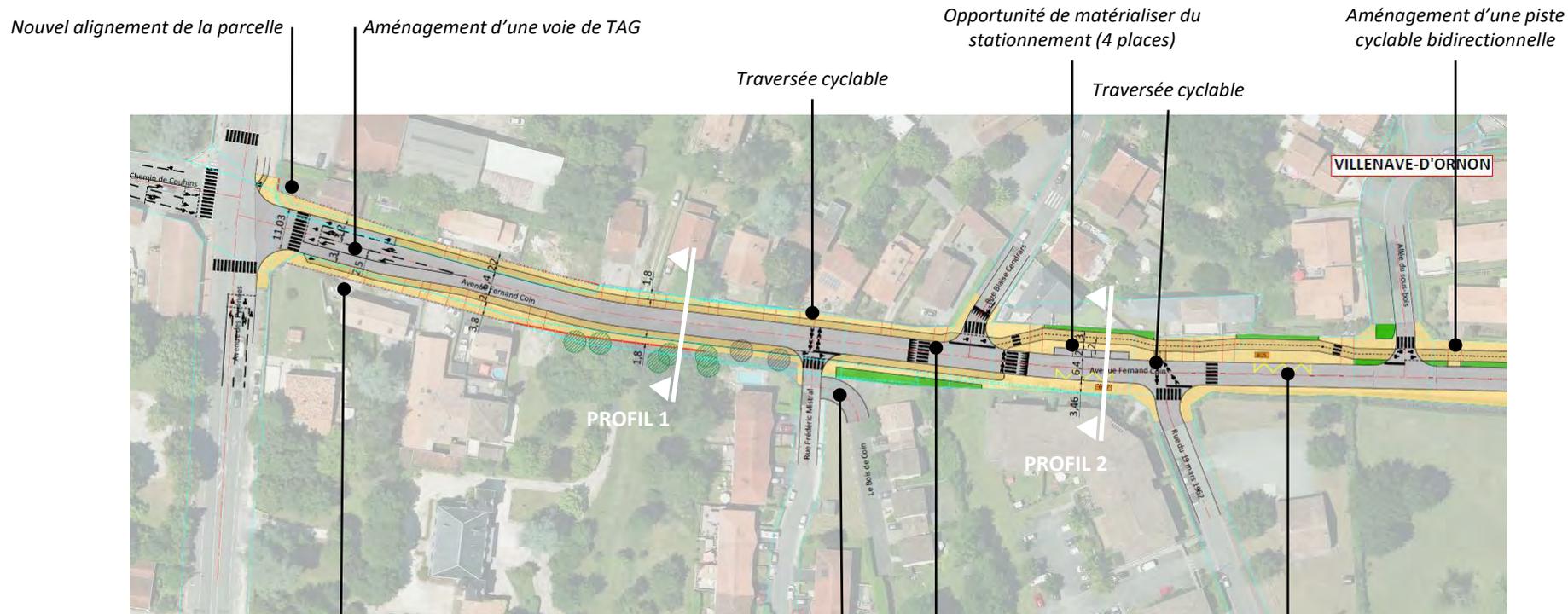
## ELEMENTS GENERAUX

Le programme d'aménagement de l'avenue Fernand Coin prend en compte les éléments suivant :

- Des trottoirs accessibles PMR
- Une chaussée compatible avec le passage des bus (minimum 6 m en alignement droit, 6,5m en courbe de faible rayon)
- Des aménagements de modérations des vitesses sur l'itinéraire et notamment aux traversées importantes
- La création d'un aménagement cyclable sur tout l'itinéraire :
  - En site propre (piste cyclable) de l'avenue des Pyrénées à l'ouvrage de franchissement de l'A62
  - En site partagée piétons/vélos (voie verte) de l'ouvrage de franchissement de l'A62 au giratoire avec l'avenue Maréchal Foch
- Une offre de stationnement lorsque les emprises le permettent
- La création d'espaces verts lorsque les emprises le permettent. Un traitement paysager des talus des ouvrages de franchissement est également à prévoir.
- Les emplacements réservés au PLUI seront mobilisés pour la réalisation des aménagements (coûts associés non chiffrés dans le programme)
- Un enfouissement des réseaux est à prendre en compte (non chiffré dans le programme)

### SECTION 1 – De l'avenue des Pyrénées à la rue du 19 mars 1962

Depuis l'avenue des Pyrénées, des pistes cyclables unidirectionnelles est aménagée en continuité avec les aménagements existants. A partir de la rue Blaise Cendrars, une piste bidirectionnelle est aménagée côté nord.



#### Légende chaussée

- Bordure
- Chaussée
- Trottoir
- Voie Verte / Piste cyclable
- Glissière / Barrière de sécurité
- Muret MVL
- Nouvelles limites foncières

Mobilisation des ER

Proposition de reporter l'accès au lotissement du Bois de Coin sur une voie secondaire afin d'éviter 2 intersections successives

Création d'un plateau pour sécuriser les traversées piétonnes et vélos vers le groupe scolaire et la suite de l'aménagement cyclable

Déplacement des arrêts de bus

### SECTION 1 – De l'avenue des Pyrénées à la rue du 19 mars 1962

Les emprises disponibles avec mobilisation des ER permettent de dégager :

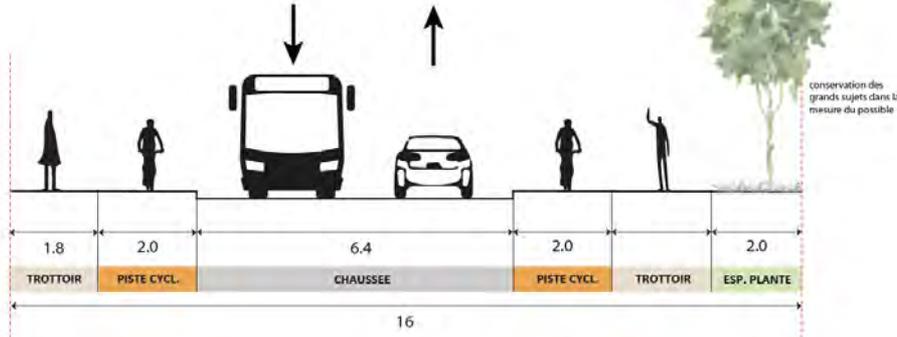
- Une chaussée large de 6,4 m compatible avec le passage des bus
- Des pistes cyclables de 2 m (dont 0,50 m de séparation avec la chaussée)
- Des trottoirs confortables de 1,8 m minimum

⇒ Le fuseau ne permet pas d'inclure des espaces plantés en profil courant mais un traitement des surlargeurs peut être envisagé en accord avec les pratiques de la commune.

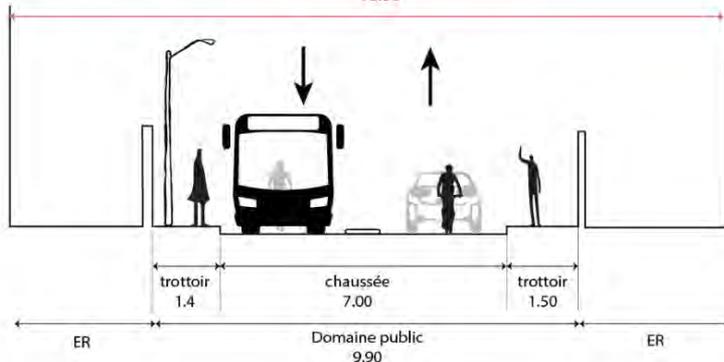
La piste cyclable bidirectionnelle est proposée avec une largeur de 3 m, conformément aux dernières recommandations des aménagements cyclables.

Elle passerait en fond de trottoir sur cette séquence pour permettre l'intégration du stationnement et de l'arrêt de bus.

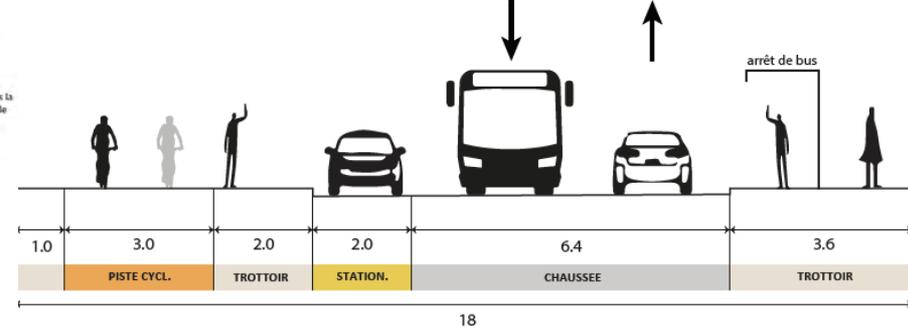
Profil 1 – Pistes unidirectionnelles



Domaine public + Emprises réservées  
16,00

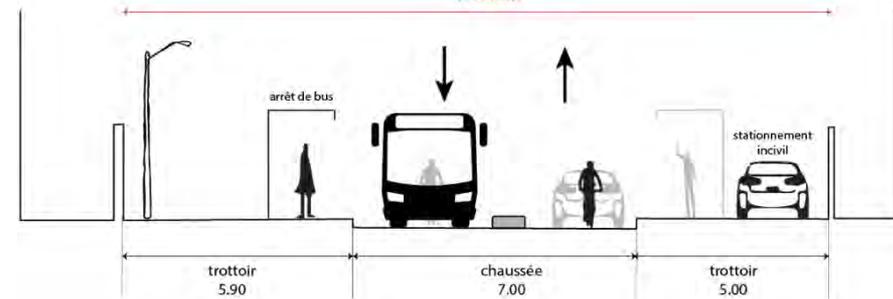


Profil 2 – Piste bidirectionnelle



Profils projetés

Domaine public  
16 à 18m



Profils existants

## SECTION 1 – De l'avenue des Pyrénées à la rue du 19 mars 1962

FOCUS FONCIER :

Ci-après une indication des surfaces à acquérir (valeur approximative) :

- BO 0019 : 200 m<sup>2</sup> (partielle)
- BO 0676 : 85 m<sup>2</sup> (partielle)
- BO 0677 : 75 m<sup>2</sup> (partielle)
  
- BO 0403 : 100 m<sup>2</sup> (totalité, déjà détachée)
- BO 0402 : 85 m<sup>2</sup> (totalité, déjà détachée)
- BO 0510 : 30 m<sup>2</sup> (partielle)
- BO 0605 : 30 m<sup>2</sup> (totalité, déjà détachée)
- BO 0617 : 15 m<sup>2</sup> (totalité, déjà détachée)
- BO 0618 : 15 m<sup>2</sup> (totalité, déjà détachée)
- BO 0626 : 3 m<sup>2</sup> (totalité, déjà détachée)
- BO 0627 : 45 m<sup>2</sup> (totalité, déjà détachée)
- BO 0628 : 40 m<sup>2</sup> (totalité, déjà détachée)

Ces valeurs ne sont données qu'à titre indicatif et seront recalculées précisément lors des phases ultérieures d'études.

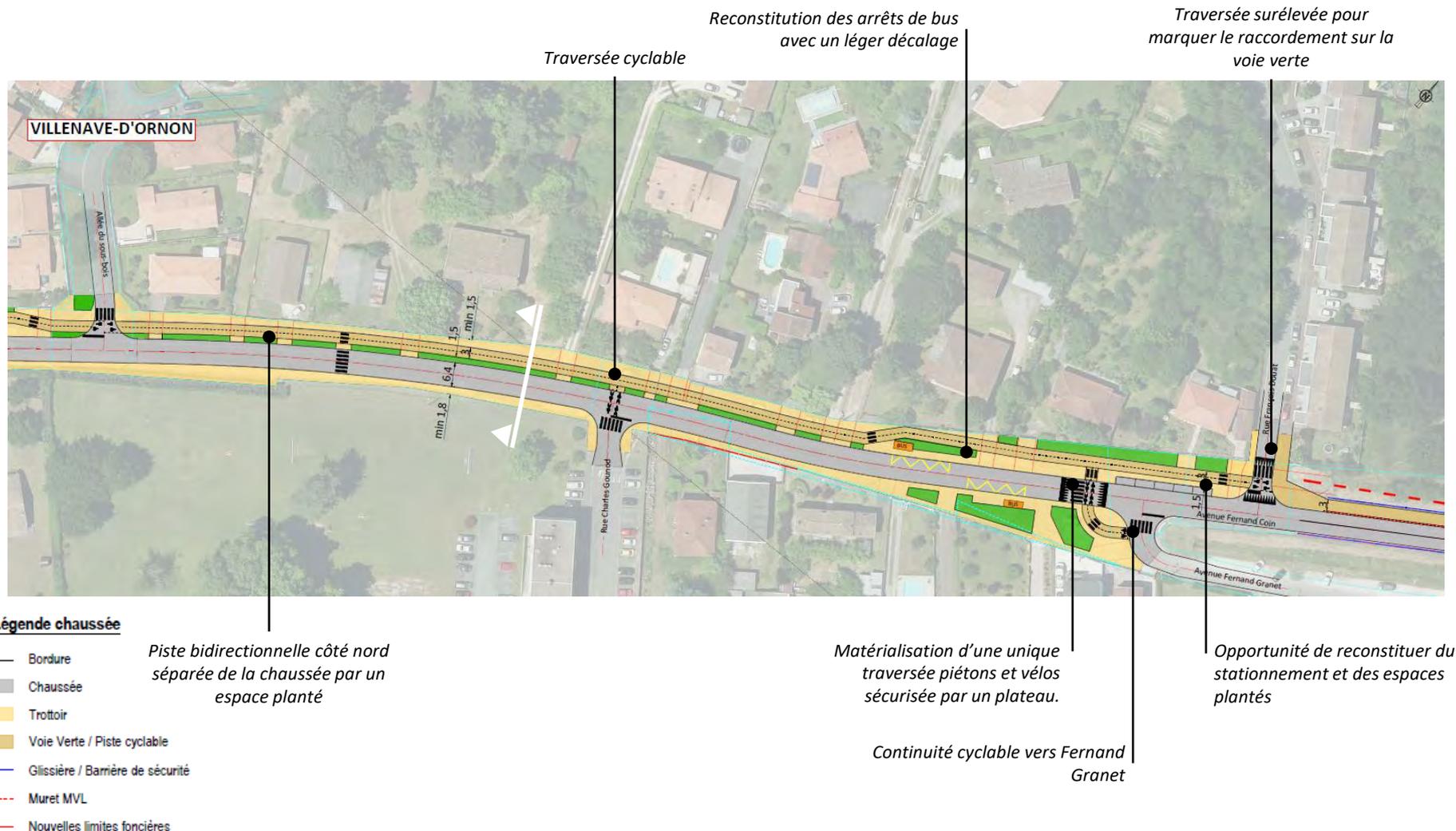


BO 0626

BO 0617

## SECTION 1 – De la rue du 19 mars 1962 à l'OA A62

Cette section est aménagée en piste bidirectionnelle côté nord dans les emprises existantes.

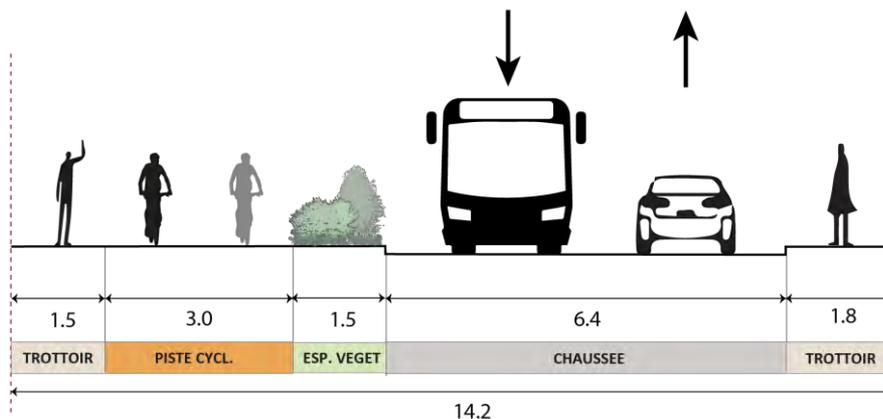


## SECTION 1 – De la rue du 19 mars 1962 à l'OA A62

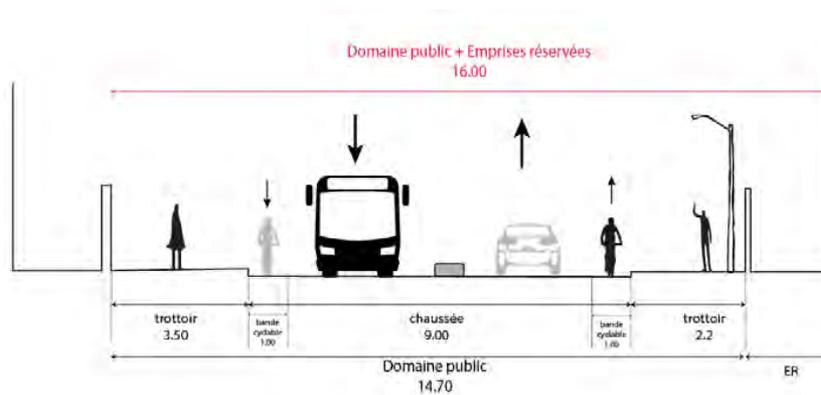
Le profil type proposé est le suivant :

- Trottoir de minimum 1,5 m
- Piste cyclable de 3 m
- Espace végétalisé de 1,5 m
- Chaussée de 6,4 m
- Trottoir de minimum 1,8 m (du fait de la proximité avec la chaussée).

Ce profil s'inscrit dans les emprises existantes. Il sera toutefois nécessaire de mobiliser certains ER côté sud.



Profil projeté

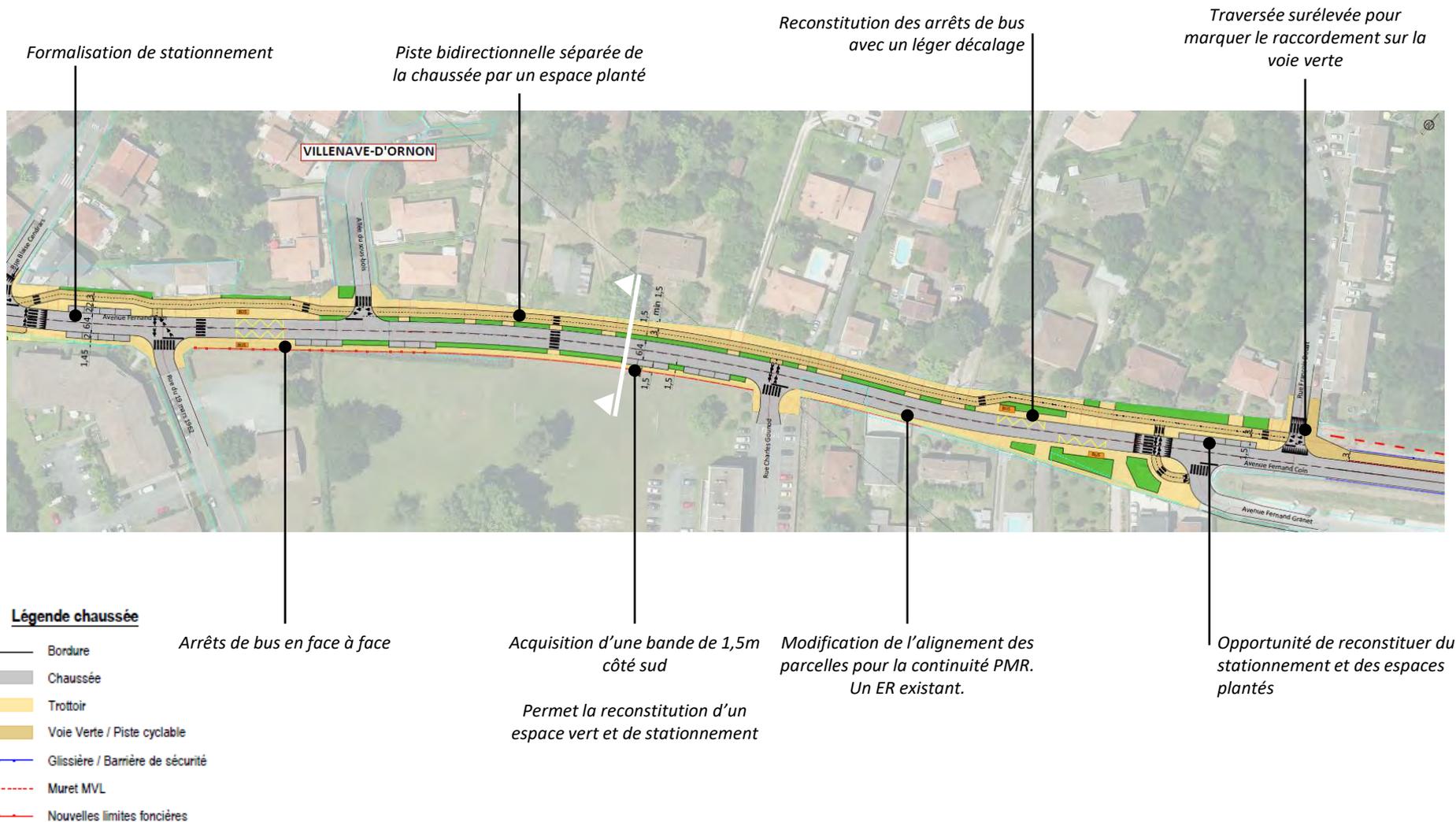


Profil existant

Profil existant

### SECTION 1 – **VARIANTE avec acquisitions**

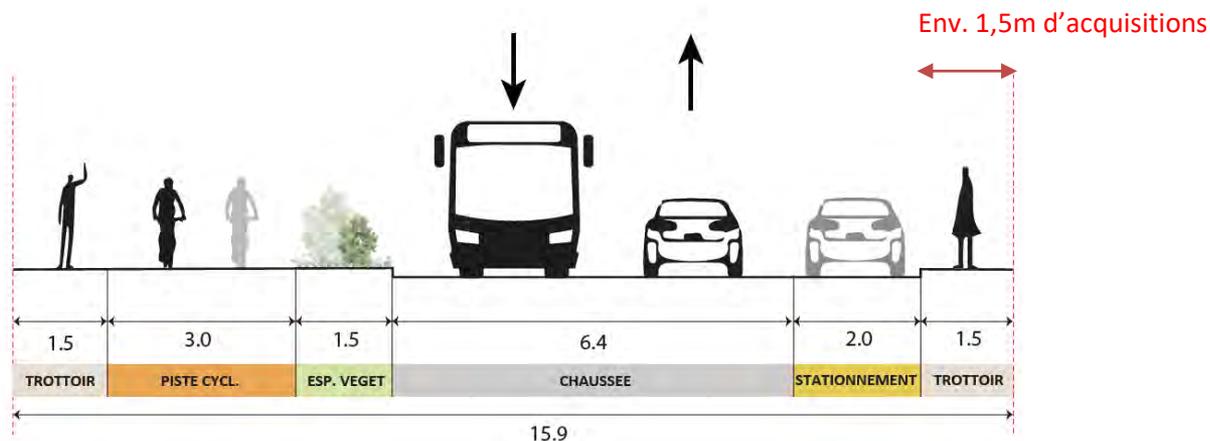
Dans cette variante, des acquisitions sont réalisées côté sud pour permettre l'intégration de stationnement et d'espaces plantés dans le profil. Ces acquisitions concernent les espaces verts le long de l'aménagement ainsi qu'un nouvel alignement des parcelles sous ER à l'est.



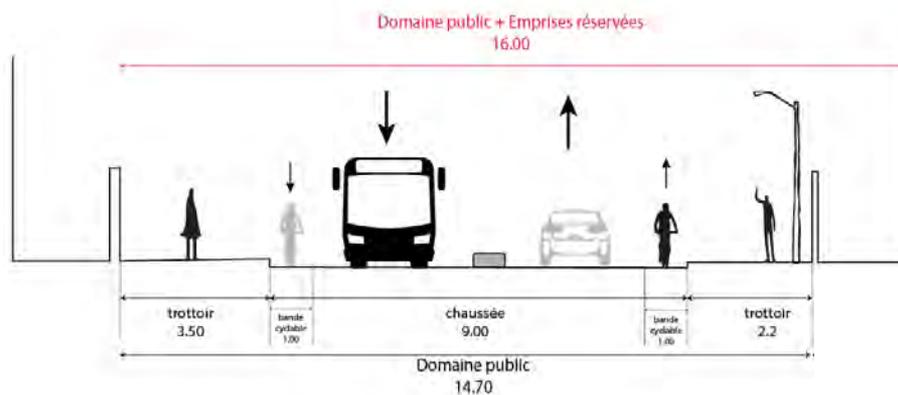
## SECTION 1 - De la rue du 19 mars 1962 à l'OA A62 - **VARIANTE avec acquisitions**

Ce profil nécessite l'acquisition d'une bande de 1,5m environ côté sud.

Afin de reconstituer du stationnement et un espace planté de part et d'autre de la voirie, les trottoirs sont réduits à 1,5m.



Profil projeté



Profil existant

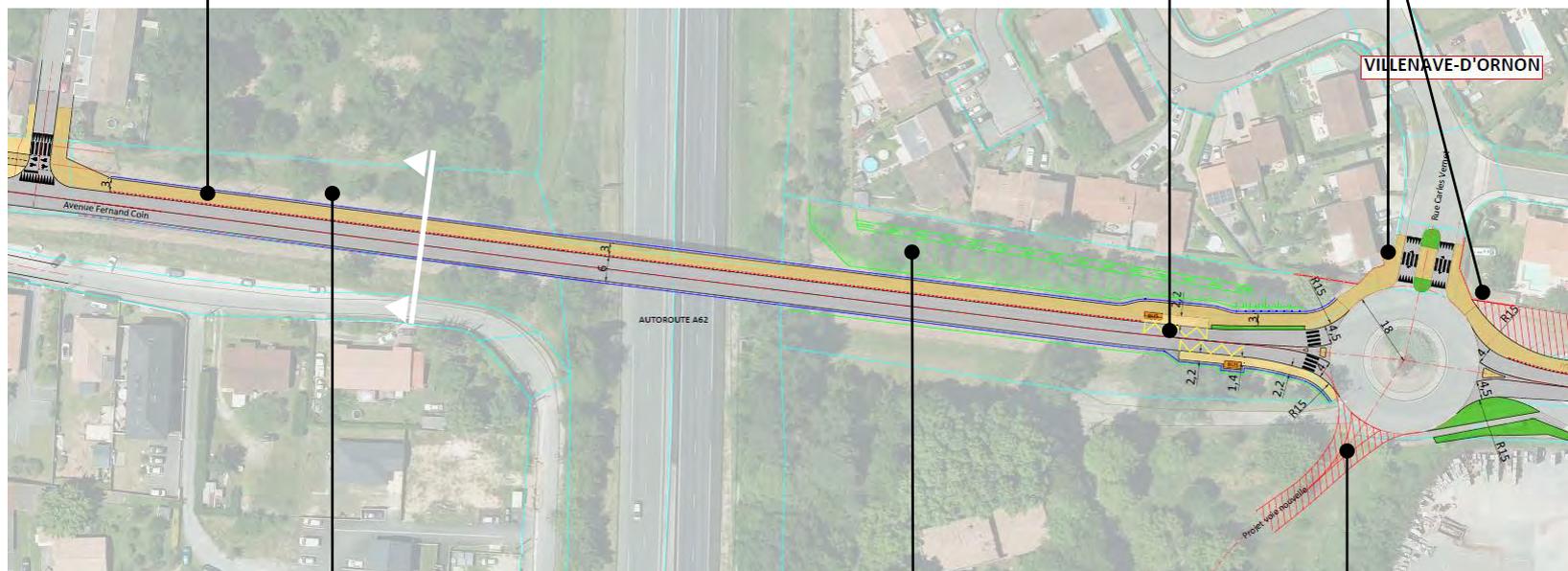
### SECTION 2 – Franchissement de l'A62

La solution retenue pour le franchissement des ouvrages est la création d'une voie verte côté nord.  
Des acquisitions seront nécessaires sur la bande nord Coin/Ramadier pour permettre la continuité cyclable

*Création d'une voie verte côté nord.  
Impact sur les talus à confirmer.*

*Proposition de regrouper les deux arrêts de bus à l'ouest du giratoire.*

*Acquisitions nécessaires pour l'aménagement de la voie verte*



#### Légende chaussée

- Bordure
- Chaussée
- Trottoir
- Voie Verte / Piste cyclable
- Glissière / Barrière de sécurité
- Muret MVL
- Nouvelles limites foncières

*Accès au talus d'A62 à maintenir*

*L'aménagement de la voie verte va conduire à un engraissement des talus.  
La limite foncière étant reculée, il n'y a pas d'acquisitions à prévoir ici.*

*La modification de l'axe de l'avenue Fernand Coin impacte la géométrie du rétablissement de la rue Paul Ramadier.  
La cohérence des deux projets est nécessaire au niveau du raccordement sur le giratoire.*

## SECTION 2 – Franchissement de l'A62

L'aménagement de la voie verte sur les ouvrages de franchissement se fait par le décalage de la chaussée côté sud.

Le trottoir est supprimé pour ne laisser qu'un tirant d'air devant le dispositif de retenu.

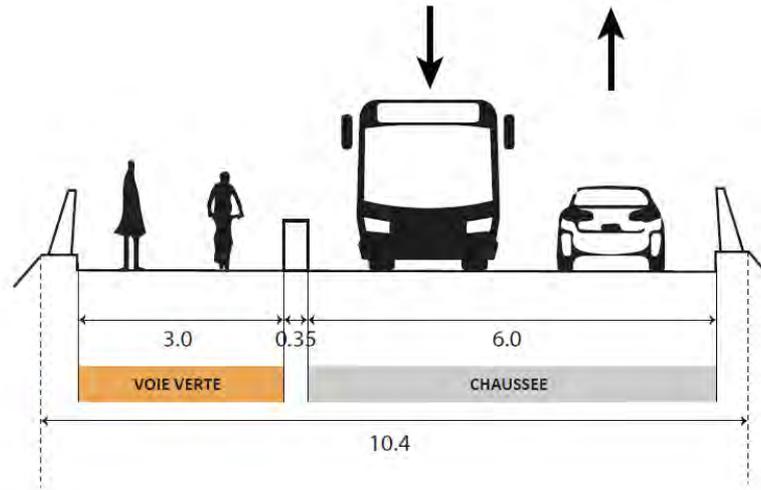
La chaussée est réduite à 6 m en alignement droit.

Ainsi une voie verte de 3 m peut être aménagée.

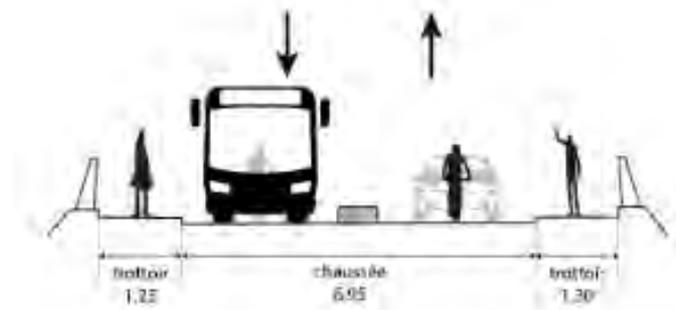
Elle sera isolée de la chaussée par un muret MVL (largeur 0,36 m / hauteur 0,60m).

Or mise en conformité éventuelle, les barrières de sécurité sur les ouvrages ne sont pas impactées.

Les glissières de sécurité dans les rampes seront pour leur part remplacées.



Profil projeté



Profil existant

### SECTION 2 – Franchissement du fuseau ferroviaire

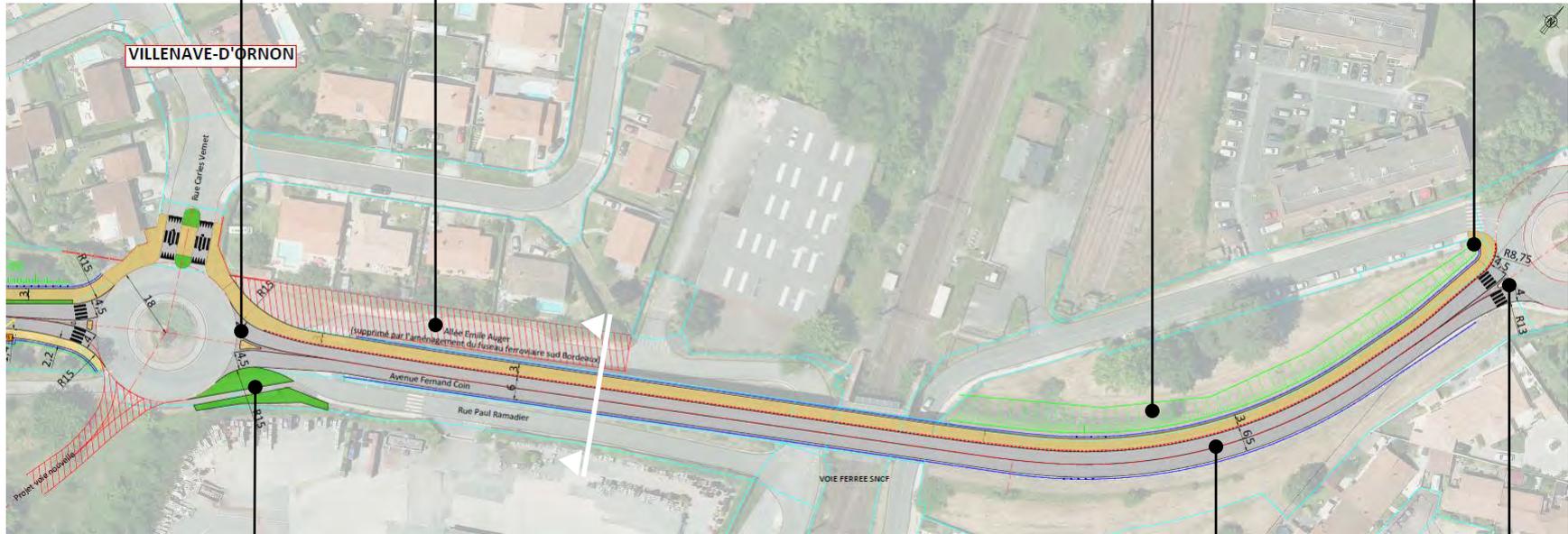
La voie verte se poursuit jusqu'au giratoire Coin/Foch.

*Proposition de supprimer cette traversée peu sécuritaire.*

*L'évolution de l'allée Emile Augier dans le cadre des aménagements de la halte de Villenave d'Ornon est à prendre en compte.*

*L'aménagement de la voie verte va conduire à un engraissement des talus.*

*Fin de la voie verte sur le Chemin de Cadaujac. Réinsertion des vélos dans le trafic VL.*



#### Légende chaussée

- Bordure
- Chaussée
- Trottoir
- Voie Verte / Piste cyclable
- Glissière / Barrière de sécurité
- Muret MVL
- Nouvelles limites foncières

*L'arrêt supprimé peut être transformé en un espace vert*

*Elargissement de la chaussée à 6,5 m dans la courbe pour permettre le croisement des bus.*

*Reprise des rayons de raccordement pour de meilleurs girations*

## SECTION 2 – Franchissement du fuseau ferroviaire

L'aménagement de la voie verte sur les ouvrages de franchissement se fait par le décalage de la chaussée côté sud.

Le trottoir est supprimé pour ne laisser qu'un tirant d'air devant le dispositif de retenu.

La chaussée est réduite à 6 m en alignement droit et est portée 6,5m en courbe

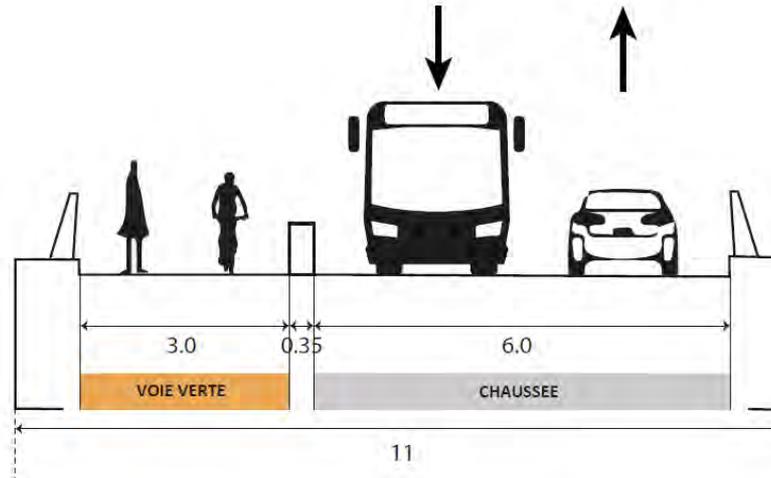
Ainsi une voie verte de 3 m peut être aménagée.

Elle sera isolée de la chaussée par un muret MVL (largeur 0,36 m / hauteur 0,60m).

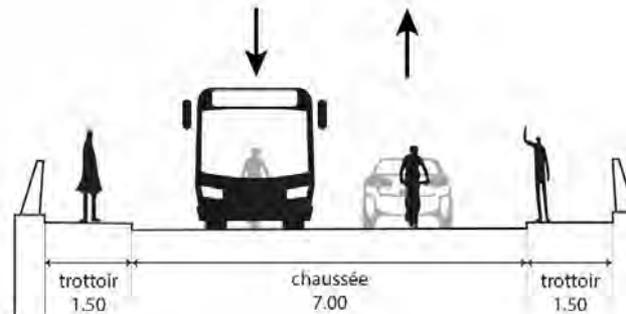
Or mise en conformité éventuelle, les barrières de sécurité sur les ouvrages ne sont pas impactées.

Les glissières de sécurité dans les rampes seront pour leur part remplacées.

L'éclairage public se situe sur le trottoir sud de l'ouvrage. Il peut être intégré côté nord avec réduction ponctuelle de la voie verte.

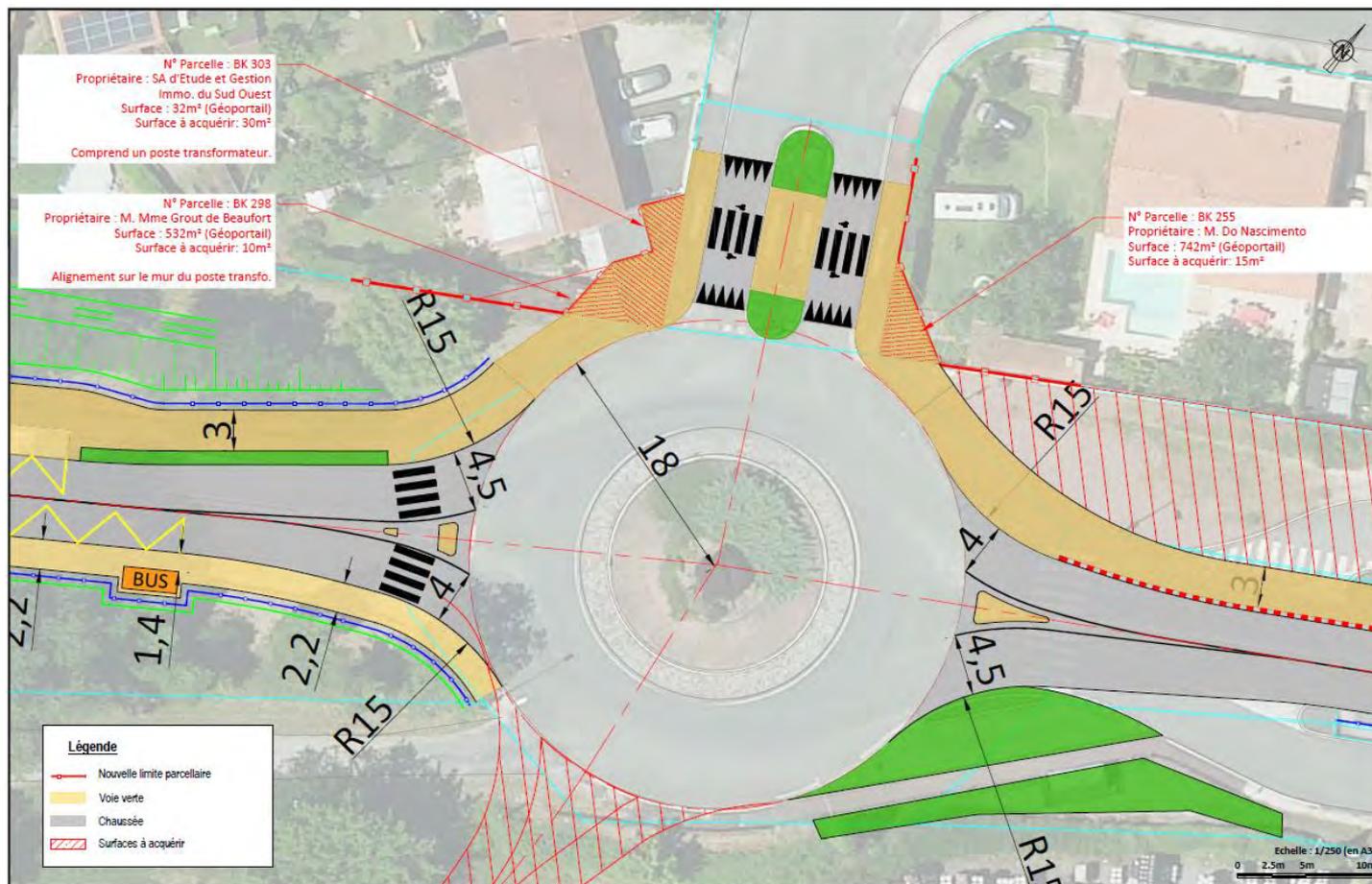


Profil projeté



Profil existant

## SECTION 2 – FOCUS FONCIER



Les surfaces approximatives à acquérir sont les suivantes :

- BK 255 : 15 m<sup>2</sup>
- BK 298 : 10 m<sup>2</sup>
- BK 303 : 30 m<sup>2</sup> (hors transformateur)

Elles seront recalculées précisément lors des phases ultérieures d'études.

# MATERIAUX

Une gamme de matériaux de couleur claire (en dehors de la chaussée) pour lutter contre l'effet d'Ilot de Chaleur Urbain



Trottoir :  
béton désactivé



Piste cyclable :  
béton balayé en base  
A noter que sur les ouvrages, la piste sera en enrobés pour ne pas recharger l'ouvrage.



Piste cyclable :  
une variante en enrobés clairs ou au liant végétal pour un traitement unifié ?



Pour les espaces plantés, quelques grands sujets pourraient être plantés pour amener un peu d'ombre ponctuellement.

Des espèces nécessitant peu d'entretien et résistance à la chaleur sont à privilégier.

A concerter avec la commune.

Proposition de mise en œuvre de bordure chanfreinée entre la piste cyclable et le trottoir conformément aux dernières recommandations  
Exemple : rue François de Sourdis à Bordeaux



# **03.**

# **ESTIMATION**

## ESTIMATION

## HYPOTHESES :

- Les coûts unitaires ou forfaitaires sont en Euros HT.
- Les conditions économiques sont celles de décembre 2021.
- Une somme à valoir de 20% des travaux est comptabilisée.
- Les quantités linéaires, surfaciques et volumiques sont majorées respectivement de 5%, 10% et 15%.
- L'estimation ne comprend pas les acquisitions foncières.
- L'estimation ne comprend pas les éventuels travaux sur les réseaux des concessionnaires dont l'enfouissement.

| Villenave d'Ornon<br>Avenue Fernand Coin  | Section 1<br>De l'avenue des Pyrénées<br>au pied de l'OA A62 | Section 2<br>Franchissement de l'A62<br>et du fuseau ferroviaire | TOTAL            |
|---|--|--|------------------|
| Désignation   | Montant  | Montant  | Montant          |
| <b><u>I. Maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, études et contrôles<br/>(15% du poste travaux)</u></b> | <b>200 000</b>   | <b>160 000</b>   | <b>360 000</b>   |
| <b><u>II. Travaux</u></b>   | <b>1 605 000</b>   | <b>1 275 000</b>   | <b>2 880 000</b> |
| II.1. Dégagement des emprises - Travaux préparatoires   | 354 150  | 232 700  | 586 850          |
| II.2. Terrassements   | 26 900   | 179 150  | 206 050          |
| II.3. Assainissement  | 70 000   | 25 000   | 95 000           |
| II.2. Chaussées Trottoirs   | 610 800  | 446 150  | 1 056 950        |
| II.5. Mobilier urbain et équipements divers   | 63 000   | 26 000   | 89 000           |
| II.6. Signalisation - Eclairage public - Réseaux  | 193 000  | 142 000  | 335 000          |
| II.7. Aménagements paysagers  | 20 000   | 10 000   | 30 000           |
| Aléas (20% du poste travaux)  | 268 000  | 212 000  | 480 000          |
| <b>Total I et II arrondi € H.T.</b>   | <b>1 805 000</b>   | <b>1 435 000</b>   | <b>3 240 000</b> |
| <b>T.V.A. (20%)</b>   | <b>361 000</b>   | <b>287 000</b>   | <b>648 000</b>   |
| <b>Total € T.T.C.</b>   | <b>2 166 000</b>   | <b>1 722 000</b>   | <b>3 888 000</b> |

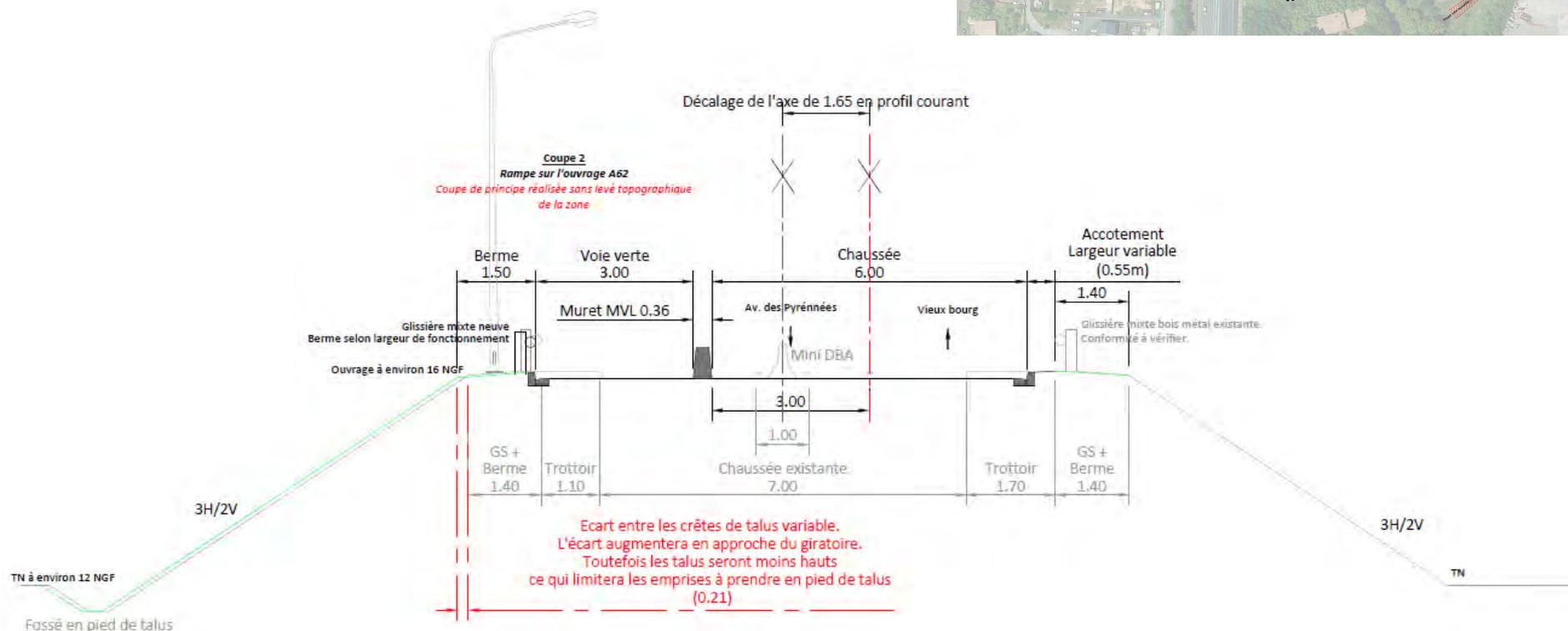
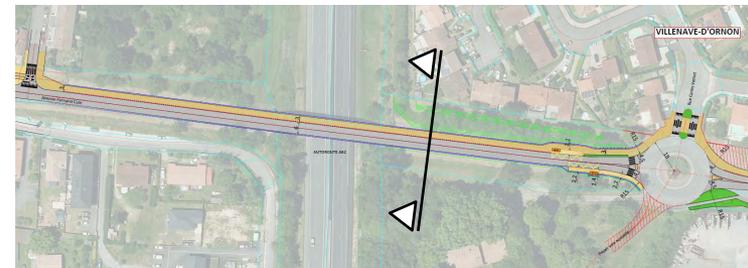
# 04. CALENDRIER



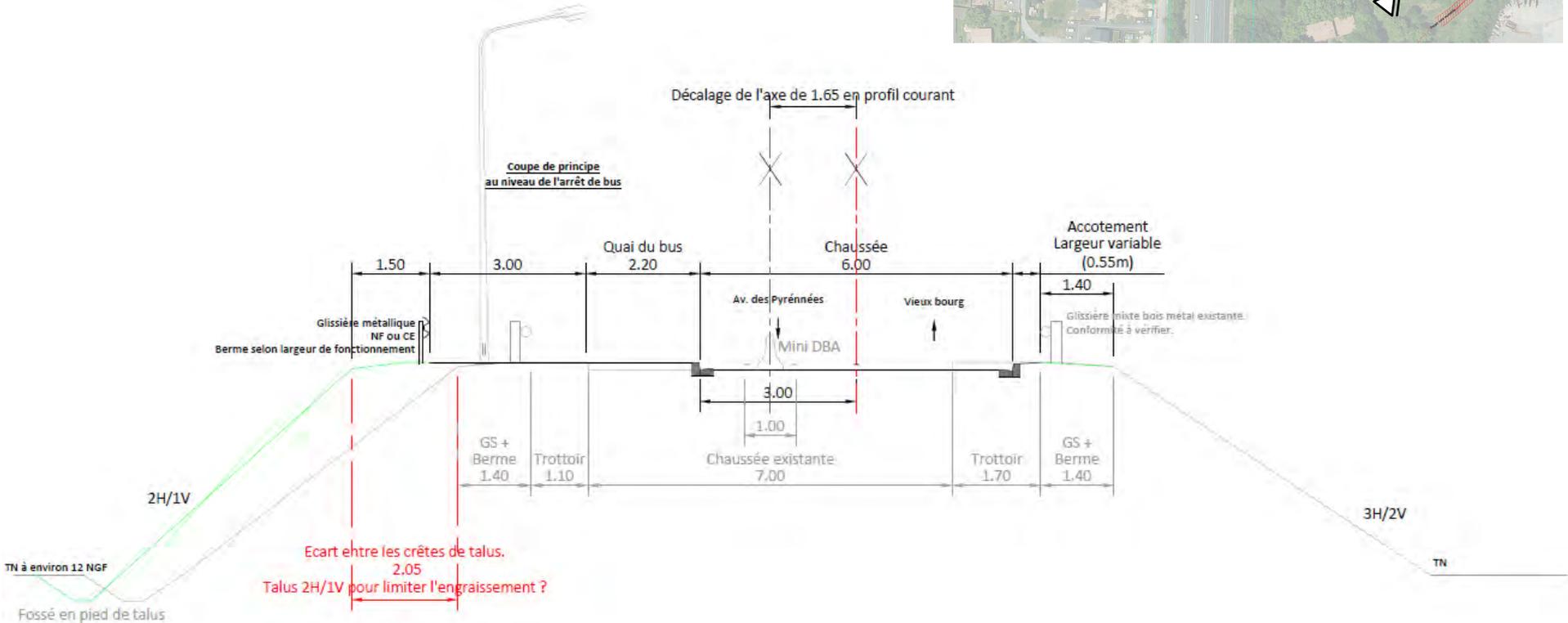
# **05.**

# **ANNEXES**

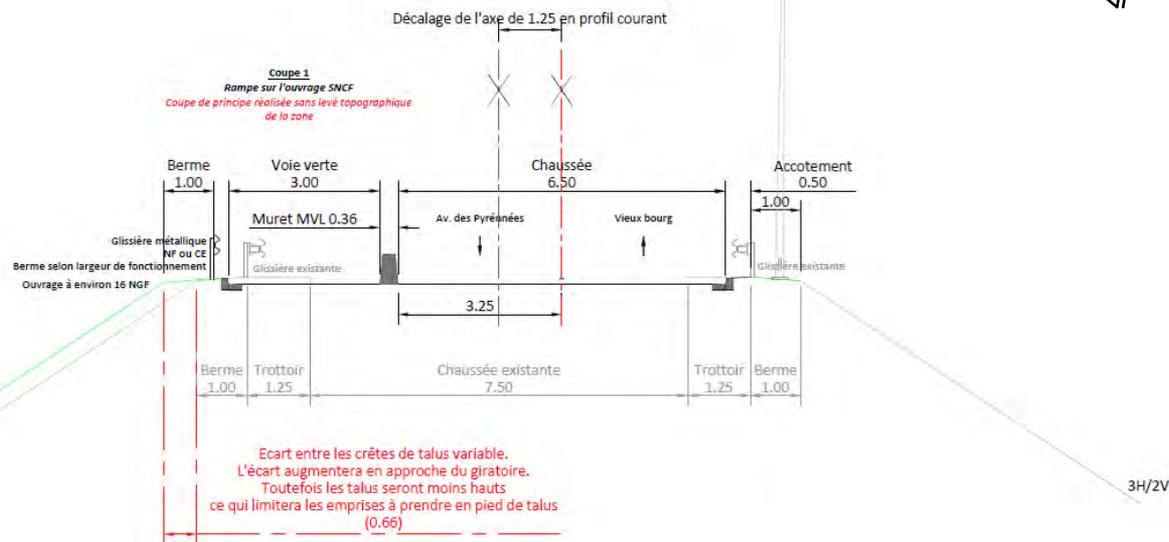
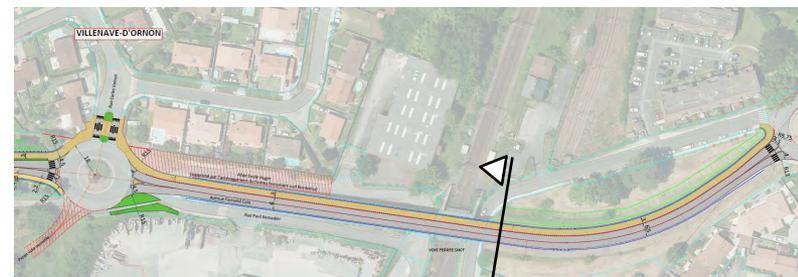
# COUPE SUR L'OUVRAGE A62



COUPE SUR L'OUVRAGE A62



# COUPE SUR L'OUVRAGE SNCF



TN à environ 9 NGF

TN