
BILAN DE LA CONCERTATION

Réaménagement de la Route de Léognan, du Giratoire de la Médiathèque Jean Vautrin à la rue du Barbut, à Gradignan

Sommaire

I. Contexte du projet de réaménagement et sa localisation	3
II. Contexte de mise en œuvre de la concertation : modalité de mise en œuvre et objectifs retenues	5
III. Outils de la concertation	7
A. Les moyens d'information	7
B. Les moyens d'expression	7
IV. Synthèse des remarques faites au cours de la concertation et intégration dans le projet d'aménagement	9
V. Suite du projet	16

I. Contexte du projet de réaménagement et sa localisation

La route de Léognan, entre la médiathèque et la rue du Barbut, est un axe structurant et passant de la commune de Gradignan, située au Sud de la métropole de Bordeaux. Il 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.

Celui-ci supporte un **important trafic motorisé important**, avec environ 6300 véhicules / jour sur la section nord, qui est la plus chargé. 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.

Cet axe dessert également **plusieurs attracteurs sources de circulation dans le cadre de déplacements de proximité** dont : des 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. 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.

Enfin, 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.

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.

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, la végétalisation et la gestion des eaux pluviales du site afin de favoriser les mobilités alternatives à la voiture et de s'inscrire dans une démarche d'adaptation au changement climatique.

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.

II. Contexte de mise en œuvre de la concertation : modalité de mise en œuvre et objectifs retenus

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.

Ainsi par délibération n°2025-170 en date du 4 avril 2025, le Conseil de Bordeaux Métropole a décidé d'ouvrir une concertation réglementaire sur le projet de requalification de la Route de Léognan entre Poumey et Barbut, selon les modalités suivantes :

- **La mise à disposition, en version papier, à la mairie de Gradignan et au Pôle territorial Sud,** et consultable par le public, aux jours et heures d'ouverture de leurs bureaux :
 - o **D'un dossier de concertation**, comportant une notice explicative rappelant synthétiquement les enjeux liés au projet, les objectifs poursuivis et les caractéristiques principales des différentes variantes d'aménagement étudiés et un plan de situation et du périmètre de l'étude ;
 - o **D'un registre de concertation**, en vue de recevoir les observations ou suggestions éventuelles de la population ;
- **La publication d'un dossier de concertation sur le site internet de Bordeaux Métropole** à l'adresse suivante <http://participation.bordeaux-metropole.fr>;
- **Le versement de documents additionnels** pendant la période de concertation pour alimenter et enrichir les informations portées à la connaissance du public, **notamment si des études complémentaires venaient à être menées**, le public étant informé du versement de ces compléments via une information sur le site internet de la participation et un avis d'affichage en mairie.
- **L'organisation**, a minima, d'une réunion publique dont l'objectif sera de présenter le projet, de sensibiliser au contexte et de recueillir les avis sur le projet.

- La publicité d'avis de concertation publique ; indiquant son ouverture et sa clôture, au moyen :
 - o D'une insertion dans un journal local ;
 - o D'une large diffusion et par voie d'affichage sur la commune de Gradignan, au Pôle Territorial Sud de Bordeaux Métropole et sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole ;
- Une délibération en Conseil métropolitain tirant le bilan de la concertation.

La concertation s'est tenue du **17 juin 2025 au 08 septembre 2025**.

Les objectifs de celle-ci étaient les suivants :

- Informer le public du lancement de l'opération ;
- Enrichir le projet en recueillant l'avis des usagers et riverains, pour une plus grande qualité de l'aménagement.

III. Outils de la concertation

A. Les moyens d'information

> Le dossier de présentation du projet

Un dossier de concertant, présentant le projet dans son ensemble, éclairant sur les études à caractère technique, environnemental et socio-économique en cours, abordant l'opportunité du projet et présentant les différentes solutions alternatives étudiées, a été réalisée.

Celui-ci a été mise à disposition pour consultation en version papier :

- En mairie, Allée Gaston Rodrigues 33170 Gradignan ;
- Au Pôle Territorial Sud de Bordeaux Métropole, 28 avenue Gustave Eiffel, 33600 Pessac.

Une version numérique a également été proposée sur le site de la participation :
[Réaménagement de la Route de Léognan - Participation Bordeaux Métropole](#)

> Annonces légales de la concertation

Les avis d'ouverture et de clôture de la concertation ont été affichés par voies légales, et des encarts dans le journal Sud-Ouest ont été publiés lors d'une parution commune en date du 05 juin 2025.

B. Les moyens d'expression

> Les registres papier de la concertation

Deux registres papier ont été déposés à la Métropole et dans la commune de Gradignan :

- En mairie, Allée Gaston Rodrigues 33170 Gradignan ;
- Au Pôle Territorial Sud de Bordeaux Métropole, 28 avenue Gustave Eiffel, 33600 Pessac.

Au 08 septembre 2025, date de la prise en compte des avis pour la réalisation du présent rapport, **deux avis ont été déposés sur le registre papier en mairie de Gradignan**. En revanche, aucun n'a été consigné sur le registre à disposition au Pôle Territorial.

> Les outils numériques, le site de la participation :

Bordeaux Métropole conduit de nombreux projets qui sont, le plus souvent et selon leur nature, présentés en réunions publiques avant leur réalisation. La Charte de la participation citoyenne à l'action publique communautaire, élaborée en 2009 lorsque Bordeaux Métropole était une Communauté urbaine et renouvelée en 2021 sous le nom Charte métropolitaine du dialogue citoyen, fixe le cadre général de cette politique participative.

Bordeaux Métropole a souhaité aller plus loin en proposant un espace d'expression plus adapté au rythme de vie de chacun, accessible de n'importe où via la plateforme en ligne [Concertations - Participation Bordeaux Métropole](#).

La page dédiée au [réaménagement de la route de Léognan](#) sur le site de la participation permet de prendre connaissance du projet et d'exprimer des avis. Au 08 septembre 2025 à 17h00 (date et heure de clôture de la concertation), **la page d'expression comptait 8 avis/propositions, 5 commentaires et 3 soutiens**

> Les réunions publiques

Une réunion publique s'est tenue à la suite de l'ouverture de la concertation le 17 juin 2025. Elle a réuni une centaine de participants et a visé à présenter le projet, sensibiliser au contexte et recueillir les avis et préférences sur le projet de réaménagement de la route de Léognan. Cette réunion a également été l'occasion de rappeler au public : les modalités de la concertation, le contexte de l'étude, des éléments de diagnostic, les grands enjeux, les premières hypothèses d'aménagement ainsi que les scénarios alternatifs étudiés non retenus.

> Analyse des modalités de concertation

Les modalités effectives de concertation correspondent bien aux modalités prévues dans la délibération d'ouverture de la concertation.

IV. Synthèse des remarques faites au cours de la concertation et intégration dans le projet d'aménagement

Les avis exprimés lors de la concertation via les réunions publiques, les registres papiers et site de la participation de Bordeaux Métropole sont présentés ci-après par thématique. Pour chacune, les réponses des collectivités et les intégrations dans le projet d'aménagement sont détaillées.

En introduction à la présentation des contributions thématiques, il nécessaire de rappeler que pour aider la compréhension du site (enjeux, nature des orientations d'aménagement soumises à la concertation) et faciliter la formulation d'observations par le public, **trois séquences ont été identifiées :**

- La **séquence 1**, du **giratoire de la médiathèque à la rue de Branlac** (zone résidentielle et d'équipements de loisirs sportifs, récréatifs et culturels);
- La **séquence 2**, de la **rue de Branlac au carrefour avec l'allée des Joncs** (habitat diffus à l'ambiance forestière) ;
- La **séquence 3**, du **carrefour de l'allée des Joncs à la rue du Barbut** (polarité commerciale accompagnée de tissus résidentiels plus dense et d'une emprise viaire plus contrainte) ;

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.



Par ailleurs, il est aussi important d'indiquer que les participants aux réunions publiques et aux dispositifs de concertation, se sont prononcés en faveur de l'aménagement de la route de Léognan, entre le giratoire de la médiathèque et la rue du Barbut.

IV – 1 – Qualité des aménagements piétons et cyclables

Contributions :

L'ensemble des participants et contributeurs se montre très satisfait de l'aménagement d'un itinéraire cyclable sécurisé ainsi que de l'amélioration de la marchabilité sur l'ensemble du périmètre du projet. Beaucoup ont relevé l'importance de cette sécurisation, la route de Léognan étant un itinéraire plébiscité par les collégiens notamment. Pour un contributeur, il pourrait être pertinent d'imposer l'utilisation de ce futur aménagement aux cyclistes, afin d'assurer leur sécurité.

Toutefois, plusieurs interventions en réunion et contributions (3 observations) dans les registres papier et numériques regrettent l'absence d'intervention sur la route de Léognan entre l'allée des Joncs et la rue de Peycamin (séquence 3 - section 1). Même si un itinéraire cyclable sécurisé y est présent, les trottoirs restent impraticables. Ces derniers servent de stationnements aux riverains de la zone, malgré le fait que cela ne soit pas autorisé. Certains proposent que cette portion soit intégrée au périmètre d'intervention. La réalisation d'une voie verte le long de l'allée des Joncs et de Peycamin étant proposée, la suppression de la bande cyclable existante est présentée, par un riverain, comme une solution pour assurer la création de places de stationnement hors des emprises piétonnes.

Réponses des collectivités :

Bordeaux Métropole explique que le réaménagement de cette section n'a pas été privilégié car elle dispose déjà de trottoirs confortables et d'une bande cyclable sécurisée par des cépicycles, contrairement à la rue de Peycamin et à l'allée des Joncs. Il est rappelé que l'application des mesures visant à assurer le respect des normes de stationnement relève de la compétence de la ville, au titre de la police du maire. De plus, il est souligné que le domaine public n'est pas destiné à accueillir l'ensemble du stationnement lié aux résidents ou aux activités, lequel doit s'organiser et être assuré sur les propriétés privées. L'opportunité d'obliger les cyclistes à circuler sur les aménagements à venir pourrait être étudiée dans le cadre de la poursuite du projet.

IV – 2– Réduction de la vitesse de circulation

Contributions :

Plusieurs participants et contributeurs ont souligné l'importance du trafic et des vitesses de circulation des véhicules. Plusieurs participants à la réunion publique s'interrogent sur l'effet des aménagements proposés sur l'organisation des flux et la vitesse des automobiles.

Des comportements dangereux sont régulièrement constatés par les habitants du quartier, en raison de vitesses excessives, et l'aspect rectiligne des aménagements envisagés suscite des inquiétudes. Certains carrefours sont perçus comme dangereux par les résidents, notamment celui de la route de Léognan avec la rue du Barbut, où la vitesse des véhicules est élevée et la visibilité réduite. Un contributeur estime que la mise en œuvre d'écluses pour réduire la vitesse est contre-productive en raison de l'agacement qu'elle provoque chez les automobilistes.

Réponses des collectivités :

Bordeaux Métropole précise que les comptages réalisés en décembre 2022 témoignent d'un trafic important, avec environ 6 300 véhicules par jour sur la section nord, la plus chargée. Le projet propose la mise en sens unique de la section commerciale de la route de Léognan, tout en maintenant les flux dans le sens Est-Ouest. Cela permettrait de réduire les flux sur la route de Léognan, Peycamin et l'allée des Joncs de 70 %, répondant ainsi aux souhaits d'apaisement des riverains.

Bordeaux Métropole explique que les aménagements proposés modifieront le contexte dans lequel s'insère la voie et sa perception, ce qui induira une baisse des vitesses des véhicules. En effet, le projet prévoit la séparation des usages piétons, cycles et motorisés. Les aménagements pour les cycles et piétons auront une altimétrie supérieure à celle de la chaussée. Des bordures hautes seront donc aménagées et des plantations basses réalisées là où les emprises le permettent, afin d'isoler la voie verte. Ces aménagements auront donc un effet dissuasif.

Par ailleurs, des écluses sont proposées sur la séquence 2 pour plusieurs raisons : la conservation de la canopée existante et l'apaisement de la circulation. Ces écluses réguleront les vitesses sur les sections concernées, en organisant un régime de priorité entre les véhicules. Selon les recommandations françaises (Cerema, « Guide des chicanes et écluses sur voirie urbaine »), la mise en place de ce type de dispositif est envisageable sur des voies à circulation modérée, sensibles au trafic de transit, telles que la route de Léognan. La mise en sens unique de la séquence commerciale permettra de réduire suffisamment le flux de véhicules aux heures de pointe, ce qui rendra possible la mise en place de tels dispositifs au droit des arbres à conserver, sans engendrer de dysfonctionnements.

IV – 3- Sécurisation des traversées piétonnes

Contributions :

Plusieurs participants et contributeurs souhaiteraient que les traversées piétonnes prévues à l'intersection de la route de Léognan avec l'allée de Terrefort (séquence 1), la rue de Peycamin (séquence 3, section 1) et enfin la rue du Barbut (séquence 3, section 3) soient revues et davantage sécurisées.

Réponses des collectivités :

Bordeaux Métropole souligne que le projet propose la réalisation de plateaux surélevés aux intersections de la route de Léognan avec la rue de Peycamin (séquence 3, section 1) et avec la rue du Barbut (séquence 3, section 3). En revanche, le traitement des passages piétons et l'insertion des vélos pourra être affiné dans le cadre de la suite des études.

Le projet prévoit également une traversée piétonne à proximité de l'allée de Terrefort afin de faciliter la traversée des piétons du parking vers le trottoir. Sa position pourra être réinterrogée afin de la rapprocher du carrefour. La mise en place d'un dispositif pour réduire la vitesse sera étudiée, afin de proposer une solution technique minimisant les risques de nuisances sonores.

IV – 4 – Suppression de stationnements sur le domaine public

Contributions :

Plusieurs participants et contributeurs se montrent inquiets de la suppression des possibilités de stationnement au niveau des séquences 3, sections 1 et 2, utilisées par les résidents, les visiteurs et les consommateurs des commerces du hameau de Canteloup. Ils indiquent que le nombre de places proposé ne répond pas aux besoins existants et que la suppression de l'offre actuelle risque de conduire à davantage de stationnements sur les trottoirs qu'à l'heure actuelle.

Les résidents de la route de Léognan, entre la rue de Peycamin et l'allée des Joncs (section hors périmètre d'aménagement), s'inquiètent du report du stationnement des véhicules sur leur rue, dont les trottoirs sont déjà encombrés par du stationnement illicite.

Les riverains de la rue de Peycamin (séquence 3, section 1) s'interrogent sur la façon dont ils pourront continuer à garer leur véhicule, car la majorité d'entre eux se gare actuellement sur les espaces enherbés ou les trottoirs. Une fois la section réaménagée, cela ne sera plus possible.

Par ailleurs, d'autres participants alertent sur le besoin de plus de places de stationnement au niveau des commerces, car un manque semble exister. À ce sujet, un contributeur préconise la mise en place de stationnements en épis plutôt qu'en longitudinal afin de maximiser le nombre de places proposées.

Réponses des collectivités :

Bordeaux Métropole confirme que les stationnements tolérés sur la séquence 3, section 1, rue de Peycamin, ne seront plus permis à terme. Aujourd'hui, aucun espace de stationnement n'est aménagé dans cette rue, et celui-ci s'organise de manière spontanée, anarchique, et au détriment de la sécurité des déplacements en modes actifs sur les accotements et trottoirs.

Afin d'améliorer la situation, le projet prévoit la réalisation d'une voie verte ainsi qu'une reprise des trottoirs et de la chaussée, ce qui impose la suppression des zones accessibles aux véhicules pour le stationnement.

Sur cette section, du fait des emprises disponibles, aucun stationnement ne pourra être restitué.

En revanche, sur la section commerciale (séquence 3, section 2), le projet propose :

- Dans le scénario « zone de rencontre », 12 places de stationnement, soit 6 de plus qu'à l'existant. Celles situées au droit des commerces seront restituées en lieu et place de celles existantes sous forme longitudinale ;
- Dans le scénario « zone 30 » avec ou sans contre-sens cyclable, 6 places de stationnement seront conservées au droit des commerces (conforme à l'existant).

La collectivité indique également que la réalisation de places en épis sur cette séquence a été étudiée. Toutefois, les emprises disponibles restent insuffisantes, même dans l'hypothèse d'une acquisition foncière, ce qui rend impossible ce type d'aménagement.

Face à l'importance du sujet pour les résidents et commerçants, la Métropole lancera une étude sur le stationnement afin de disposer d'un état des lieux objectif des besoins et du fonctionnement des stationnements sur les séquences 3, sections 1 et 2.

IV – 5 –Mise en sens unique du hameau commercial de Canteloup (Séquence 3 section 2)

Contributions :

Les participants et contributeurs comprennent l'intérêt d'une mise en sens unique de la séquence 3, section 2. Cependant, pour eux, cette mise en sens unique ne pourra être acceptable que si les conditions de stationnement des véhicules offertes sont suffisantes et répondent aux besoins des commerçants et des résidents de la section. Un contributeur estime que la mise en sens unique de l'axe pourrait être assurée, sans aménagement, afin de ne pas remettre en cause les capacités de stationnement de la zone.

Par ailleurs, les participants à la réunion publique expriment des inquiétudes quant aux régimes de priorité qui s'appliqueront au carrefour avec la rue de Canteloup dans le cadre de la mise en sens unique du hameau commercial de Canteloup. Ils alertent sur la capacité du carrefour Canteloup/route de Léognan et sur le risque de remontées de files aux heures de pointe du matin. Si les véhicules circulent dans le sens Nord → Sud, l'insertion des véhicules arrivant du sud risque d'être difficile. À l'inverse, si les véhicules circulent dans le sens Sud → Nord, les vitesses des automobilistes risquent d'être excessives. Pour eux, cette mise en sens unique conduira à des reports de trafic sur la rue de Canteloup jusqu'à Cayac et sur la rue de Calisor, ce qui sera source de nuisances.

De plus, un contributeur, opposé à la mise en sens unique de l'axe, ne comprend pas l'absence d'intervention en faveur des modes actifs sur la rue de Canteloup et la rue de Calisor, alors que dans le cadre de cette mise en sens unique, celles-ci connaîtront un accroissement conséquent des flux de véhicules et ne sont pas suffisamment dimensionnées.

Réponses des collectivités :

Bordeaux Métropole explique que, compte tenu du niveau de trafic actuel, des préconisations du tableau d'aide à la décision du CEREMA et des contraintes d'emprises sur cette séquence, la mise en sens unique de la voie est indispensable pour assurer la mise en œuvre d'une liaison cyclable conforme à la loi d'orientation des mobilités (LOM).

Consciente de l'impact d'une mise en sens unique sur cet axe, la Métropole précise qu'une modélisation des flux a été réalisée en 2022. Cette étude intègre dans son périmètre la rue de Canteloup et la rue de Calisor et a conduit à quantifier, selon le sens de circulation maintenu, la nature et l'importance des reports de flux à venir sur ces deux axes.

Il ressort de cette étude que la mise en sens unique de la voie, avec un maintien des circulations voitures du Nord → Sud, est le scénario qui permet de réduire le plus fortement les flux de véhicules sur la section commerciale de Canteloup, la rue de Peycamin et l'allée des Joncs de 70 %. En contrepartie, elle conduirait à un accroissement des flux d'environ 40 % sur la rue de Canteloup et à un doublement de ceux existants sur la rue de Calisor. Ce scénario présente ainsi l'avantage de conserver le flux de transit du soir à son maximum, ce qui est peut-être plus adapté à la fréquentation des commerces.

De plus, la Métropole explique qu'une actualisation de ces modélisations, sur la base de comptages réalisés en 2025, est en cours, ce qui conduira probablement à réinterroger le sens à privilégier selon les capacités du carrefour Canteloup/route de Léognan et les objectifs à poursuivre dans la suite des études.

Ainsi, quel que soit le sens de circulation retenu, le sens unique devra être effectif d'ici 2028, date de démarrage des travaux d'aménagement entre la rue de Branlac et l'allée des Joncs (séquence 2). La Métropole rappelle que la mise en place des écluses sur cette séquence 2 est conditionnée à l'abaissement des flux de véhicules sur la route de Léognan. Cette préfiguration permettrait d'expérimenter la mise en sens unique en amont des travaux et d'ajuster, si nécessaire, le schéma de circulation à venir.

Concernant l'offre de stationnement, selon le scénario proposé, le nombre de places est maintenu à l'identique ou doublé. Comme évoqué précédemment, la Métropole lancera une étude sur le stationnement sur la séquence 3, sections 1 et 2.

Enfin, la Métropole précise que, face à l'augmentation des flux à venir sur les rues de Canteloup et de Calisor, la mise en sécurité des modes actifs apparaît indispensable. L'élaboration d'un programme sur chacune d'elles est planifiée pour 2026.

IV - 6 - Scenarios d'aménagement de la séquence commerciale (séquence 3 section 2)

Contributions :

Les participants et contributeurs sur les registres s'accordent à dire que le scénario du statu quo n'est pas souhaitable au regard du besoin de sécurisation de la section. Le manque d'espace pour les piétons est un point important à traiter.

Même s'ils comprennent l'intérêt d'une mise en sens unique, ils restent partagés quant à sa mise en œuvre. Au vu des conséquences, notamment sur l'offre de stationnement, ils auraient préféré la création d'une piste cyclable offrant un itinéraire séparé des véhicules plutôt qu'une zone de rencontre ou une zone 30.

Dans le cas d'une zone de rencontre, ils craignent que la place dédiée aux piétons soit insuffisante pour permettre une circulation confortable en dehors de la chaussée. Le risque de conflit avec les autres usagers leur semble élevé. Pour un contributeur, ce scénario n'est pas adapté à un axe passant, et est même dangereux pour les piétons.

Si la mise en sens unique devait être retenue et qu'une piste cyclable ne pouvait être proposée, les participants et contributeurs seraient favorables à la création d'une zone 30 avec un double-sens cyclable. Ce scénario semble mieux répondre à l'enjeu de sécurisation des modes les plus vulnérables face aux voitures. Deux contributeurs seraient également favorables à l'installation d'un séparateur physique pour sécuriser les vélos en contre-sens.

Réponses des collectivités :

Bordeaux Métropole rappelle que le profil de la rue est étroit et contraint, ce qui rend impossible la réalisation d'un itinéraire en site propre tout en maintenant une offre de stationnement sur cette section. La conservation des places est un enjeu important. Les différents scénarios proposés – zone 30 ou zone de rencontre – sont les seuls permettant d'offrir, selon les cas, entre 6 et 12 places.

La Métropole prend note de la préférence des participants et contributeurs pour le scénario de zone 30 avec double-sens cyclable. La mise en place d'un séparateur pour le contre-sens cyclable pourra être étudiée, mais il faudra trouver une solution technique garantissant l'accessibilité aux stationnements depuis la chaussée.

En vue de prendre en compte les objectifs de la loi LOM (l'article L.228-2 du code de l'environnement), des études complémentaires seront lancées pour déterminer le scenario à mettre en œuvre sur la séquence 3, section 2 ; dont le maintien ou non d'un double sens de circulation (modélisations statiques de reports de flux).

Pour rappel, l'apaisement des flux via la mise en sens unique de cette section est nécessaire à la réalisation de deux écluses sur les séquences 1 et 2.

IV – 7 – Acquisitions foncières

Contributions :

Des participants et un contributeur se demandent si des acquisitions foncières sont prévues sur cette section. Certains ne souhaitent pas vendre les emprises en limite de domaine public, qui leur garantissent la possibilité de stationner devant leur bien.

Réponses des collectivités :

Bordeaux Métropole explique que des régularisations et acquisitions seront nécessaires sur les séquences 1, 2 et 3, sections 1 et 2, pour assurer la réalisation du projet. La ville et quelques riverains sont concernés. Le service foncier de Bordeaux Métropole a déjà échangé avec les riverains impactés sur les séquences 1 et 2. Il se rapprochera de ceux concernés sur la séquence 3, sections 1 et 2, dans les semaines à venir.

V. Suite du projet

Au regard du présent bilan, il apparaît que les modalités de concertation définies par la délibération d'ouverture de la concertation du 04 avril 2025 ont été mises en œuvre durant la période d'ouverture de la concertation. La concertation a permis aux participants (habitants, riverains, usagers, associations) de comprendre les objectifs du projet et les ambitions de la Métropole et de la commune de Gradignan et d'apporter des éléments constructifs au projet d'aménagement de la route de Léognan, entre la médiathèque et la rue du Barbut.

Globalement, les avis exprimés lors de la concertation via les réunions publiques et les registres papier et numériques sont favorables à la poursuite du projet. La poursuite des études devra prendre en compte les avis exprimés. Ce bilan sera entériné par délibération du Conseil métropolitain.

La publication de ce bilan marque la fin de l'étape de concertation.

Le calendrier de projet pressenti est le suivant :

- 2026-2027 : Finalisation des études pour le réaménagement de la séquence 1 du projet par Bordeaux Métropole et ses maîtrises d'œuvre Verdi et cabinet Merlin et levée des préalables
- 2027-2028 : réalisation des travaux assainissement suivi du réaménagement de la séquence 1 entre la médiathèque et la rue de Branlac