

Atelier de restitution :

Résultats des mesures acoustiques et
vibratoires
et
Présentation des comptages routiers de
Novembre 2024

Avenue de Gradignan

Ville de
PESSAC

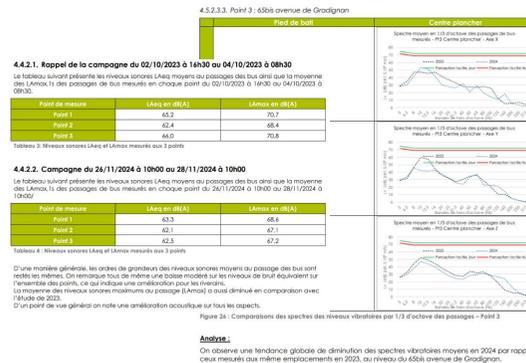
Engagements de l'aménagement respectés

Niveaux vibratoires mesurés inférieurs au seuil réglementaire

Aucun risque de dommage aux structures

Diminution des spectres vibratoires moyens en 2024 par rapport à 2023

Documents à disposition :



Niveau de bruit ambiant non aggravé par la circulation des bus

Niveaux de bruit mesurés comparables aux voiries accueillant les mêmes types et volumes de trafics

Amélioration du confort acoustique pour les riverains depuis la réfection de la voie avec un trafic transport en commun et circulation dans les deux sens

Synthèse des comptages routiers (Novembre 2024)

Av de Gradignan Partie haute	vers Unitec	Evolution trafic/2015	V85	vers Pessac centre	Evolution trafic /2015	V85
2024	2972	+18,93%	54	2974	+4,17%	48
Mise en place CVCB 2021	1841		46	2274		47
2020	2375		47	2275		45
2015	2499		37	2855		36

Av Pierre Corneille (entre Armistice et Desbats)	vers Pessac Centre	Evolution trafic / 2023	V85	vers Unitec	Evolution trafic / 2023	V85
2024	292	-39,54%	30	418	-39,68%	29
2023	483		45	693		38

Av des Lacs	sens unique	Evol trafic / 2018	V85
2024	173	-28,22%	35
2018	241		45

Av Raymond Boivin	vers Gradignan	V85	vers Corneille	V85
2024	231	40	159	43

Av des Charmilles	vers Gradignan	Evol trafic / 2018	V85	vers Wiehn	Evol trafic / 2018	V85
2024	467	+67,38%	37	267	-0,74%	27
2018	279		48	269		47

Av des deux Ponts	vers Gradignan	V85	vers Corneille	V85
2024	130	37	180	36

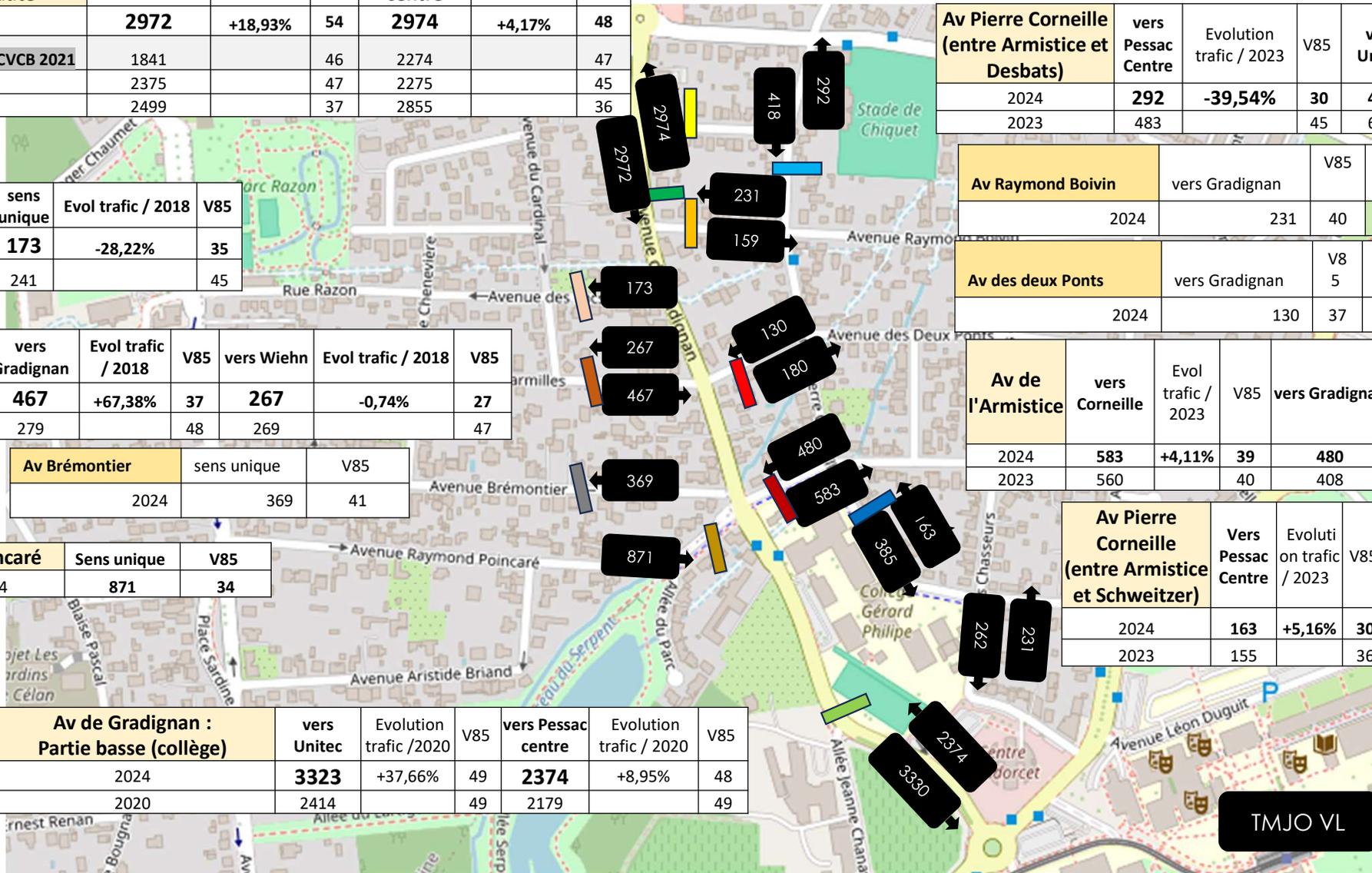
Av Brémontier	sens unique	V85
2024	369	41

Av de l'Armistice	vers Corneille	Evol trafic / 2023	V85	vers Gradignan	Evol trafic / 2023	V85
2024	583	+4,11%	39	480	+17,65%	38
2023	560		40	408		40

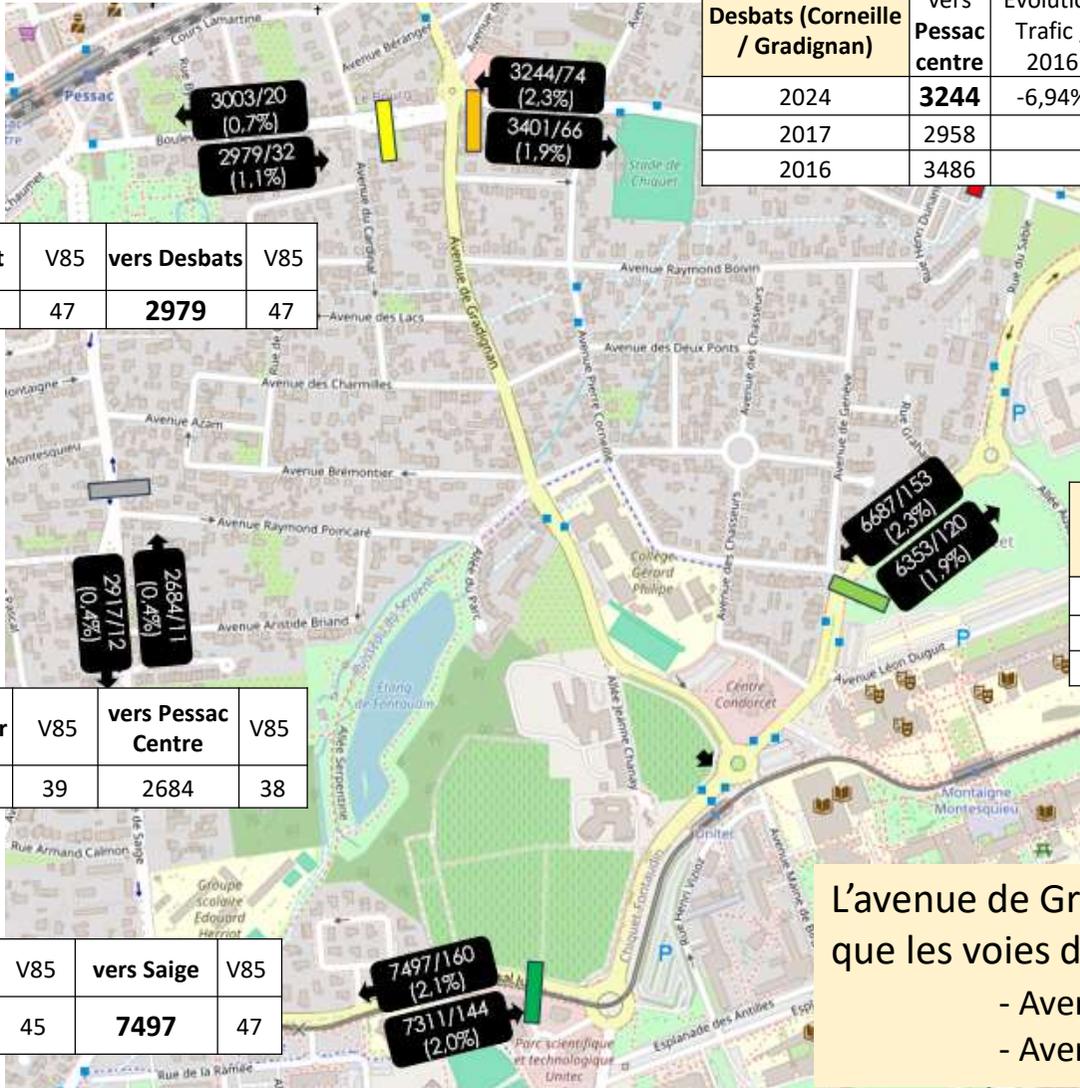
Av Poincaré	Sens unique	V85
2024	871	34

Av Pierre Corneille (entre Armistice et Schweitzer)	Vers Pessac Centre	Evoluti on trafic / 2023	V85	vers Unitec	Evolution trafic / 2023	V85
2024	163	+5,16%	30	385	-14,63%	37
2023	155		36	451		40

Av de Gradignan : Partie basse (collège)	vers Unitec	Evolution trafic /2020	V85	vers Pessac centre	Evolution trafic / 2020	V85
2024	3323	+37,66%	49	2374	+8,95%	48
2020	2414		49	2179		49



Comptages sur grands axes autour de l'avenue de Gradignan



Desbats (Corneille / Gradignan)	vers Pessac centre	Evolution Trafic / 2016	V85	vers Campus	Evolution Trafic / 2016	V85
2024	3244	-6,94%	39	3401	+11,03%	46
2017	2958		47	3309		47
2016	3486		49	3063		49

Place du Cardinal	vers Chaumet	V85	vers Desbats	V85
2024	3003	47	2979	47

Av Schweitzer	vers Ausone	Evolution Trafic / 2015	V85	vers Unitec	Evolution Trafic / 2015	V85
2024	6353	+2,9 %	49	6687	+8,3%	48
2021	5019		55	5747		42
2015	6171		47	6171		40

Av Pierre Wiehn	vers Schweitzer	V85	vers Pessac Centre	V85
2024	2917	39	2684	38

Av Mal Juin	vers Unitec	V85	vers Saige	V85
2024	7311	45	7497	47

L'avenue de Gradignan n'accueille pas plus de véhicules que les voies de catégorie inférieure

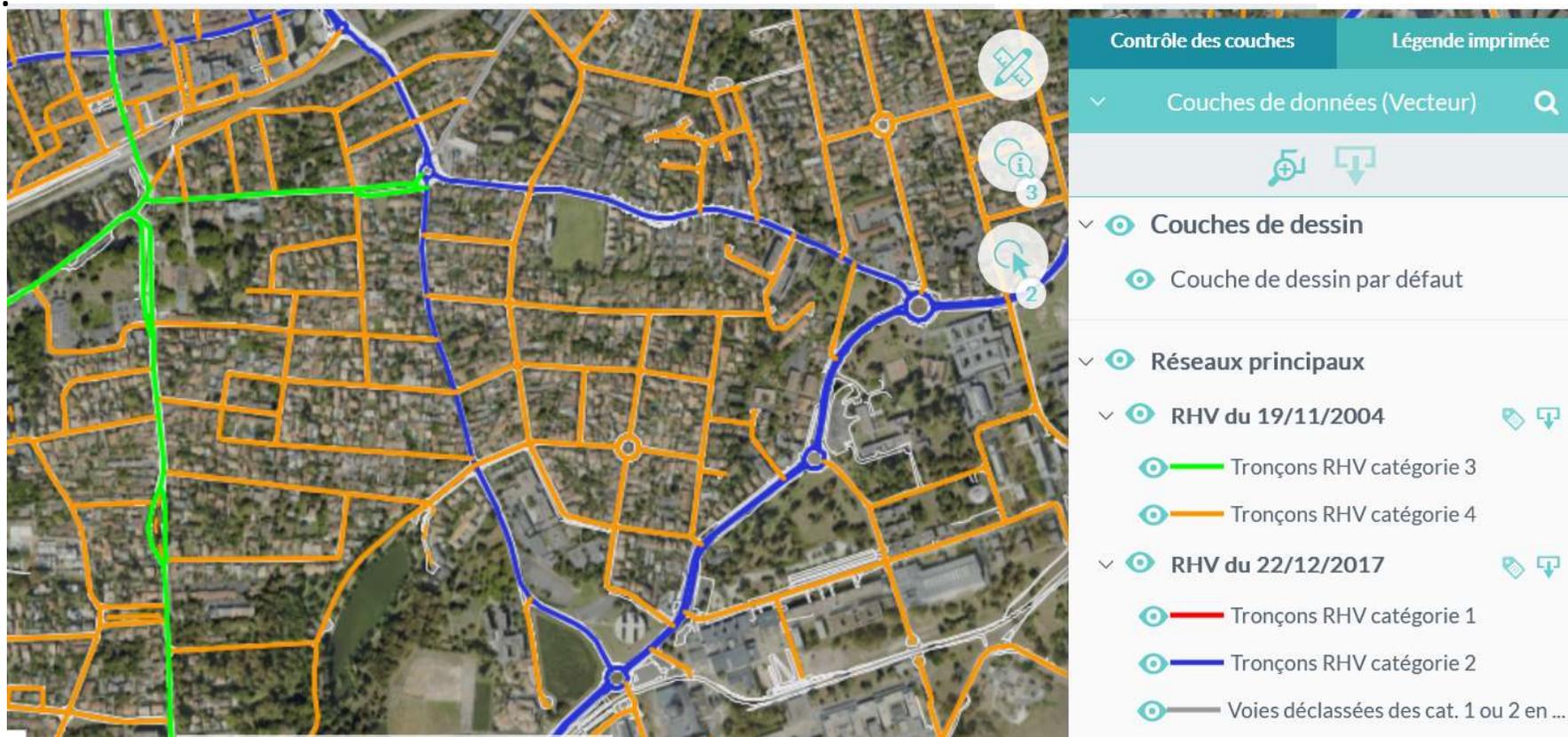
- Avenue Saint Martin
- Avenue Pierre Wiehn

Rappel de la classification officielle des voies métropolitaines

Le réseau hiérarchisé de voirie (RHV) et le réseau hiérarchisé cyclable (RHC) ont été élaborés afin de **permettre d'assurer la cohérence des infrastructures de voirie au niveau de Bordeaux Métropole et de mettre en place une politique d'aménagement.**

Cette hiérarchisation a pour ambition de clarifier le rôle des différentes voiries afin d'adapter les emprises et l'aménagement de ces voies à leurs fonctions.

BUT : Distinguer les quatre niveaux de classification du réseau hiérarchisé de voirie (RHV) sur le territoire de Bordeaux Métropole.



L'avenue de Gradignan est **structurante** pour Pessac de **catégorie 2**

Récapitulatif des flux mesurés

Principaux enseignements en termes de flux

- Axe majeur de trafic dans ce quartier (avec transit)

Docteur Albert Schweitzer et Maréchal Juin :  environ 7 000 véhicules/jour/sens

- Axes secondaires de trafic (avec transit)

Avenue de Gradignan, Marc Desbats, Pierre Wiehn :  environ 3 000 véhicules/jour/sens

- Axes locaux de trafic

Toutes les autres voies  moins de 1 000 véhicules/jour

Principaux enseignements en termes de vitesse

Avenue de Gradignan :

- Des vitesses moyennes des VL entre **40 km/h** (sens vers Pessac Centre) et **45km/h** (sens vers Unitec)
- un taux d'infraction de **85% et plus**
- Augmentation sensible des vitesses des VL sur la partie haute de l'avenue de Gradignan dans le sens vers Unitec
- Des vitesses moyennes des PL (bus) entre **30km/h** et **35 km/h**

Les nouveaux comptages rendent non compatible l'aménagement en CVCB

2020 : Chaussée à voie centrale
mise en place

Rappel : Plan Urgence Vélo 2020

Trafic Av Gradignan :

- 4593 véhicules /jour en 2020 Tranche haute
- 4115 Baisse confirmée en 2021

Diminution de la Vitesse à 30km/h

La CVCB a pour principal objectif d'améliorer les conditions de circulation des cyclistes dans des situations contraintes où **les aménagements cyclables classiques se révèlent impossibles à réaliser.**

Vitesse

Elle convient donc à des voiries limitées à **50 km/h ou 70 km/h, selon le niveau de trafic**

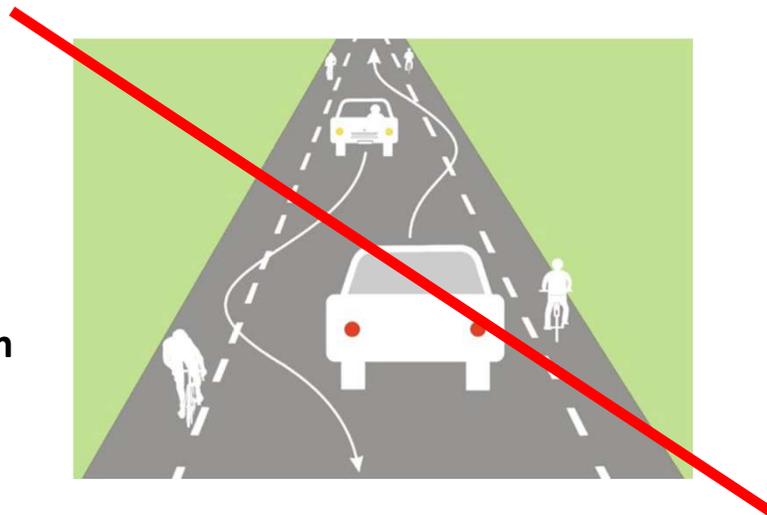
Trafic

Possible jusqu'à environ **5 000 véhicules/jour (dans les deux sens).**

2024 : Les riverains demandent de nouveaux comptages actualisés après travaux

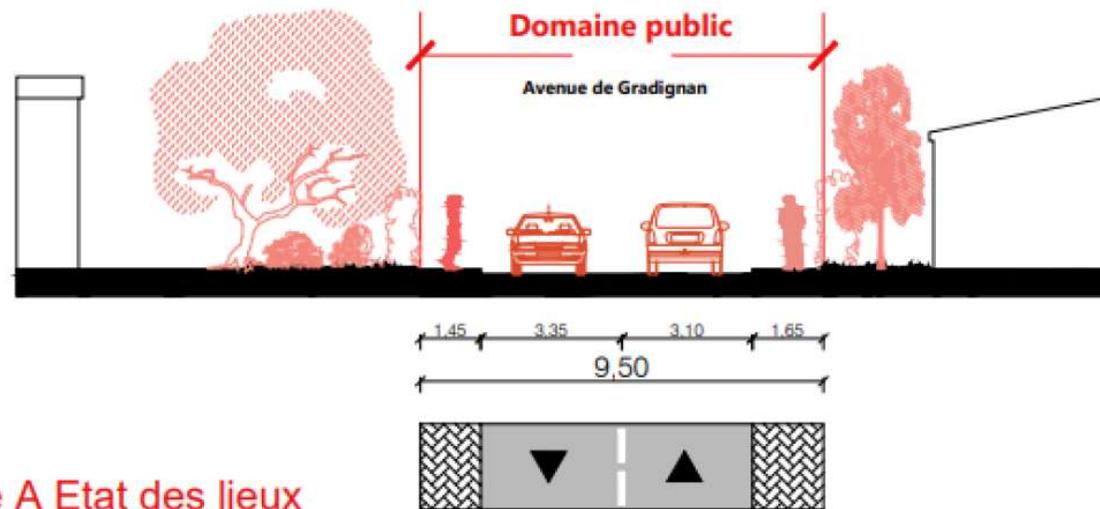
Supérieur à **5 000 Véhicules/jour** :

La CVCB devient à risques



Proposition pour l'avenue de Gradignan

Avenue de Gradignan : Voie de catégorie 2 à réserver aux circulations motorisées



Cette proposition permet :

- Eviter tout report de circulation motorisée sur les voiries adjacentes qui sont totalement impropres à les accueillir (**Voies de catégorie 4**)
- Oblige à trouver un aménagement sécurisé pour les vélos

Il faut créer un itinéraire cyclable sécurisé pour respecter la loi LOM

Loi LOM - Art. L. 228-2 code de l'environnement :

« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des **itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.** Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route.

L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe. »

**La jurisprudence autorise la création d'un itinéraire cyclable de substitution
à la condition qu'il soit proche**

Arrêt du 30 novembre 2020

**(CE 3° et 8° ch.-r., 30 novembre 2020, n° 432095, mentionné aux tables du recueil
Lebon N° Lexbase : A295338U)**

*Indique que « l'exigence d'un aménagement sur la voie refaite (dont chacun sait qu'il peut n'être que d'un intérêt assez médiocre s'il ne s'agit que de peinture au sol), peut parfaitement céder, dans l'hypothèse où la personne publique, au fond, **à mieux à proposer aux cyclistes, par exemple lorsqu'elle crée une « vraie » piste cyclable le long de la voie ou, si ce n'est pas exactement le long de la voie, suivant un tracé qui ne s'écarte de la voie refaite que « dans une mesure limitée ».***

A fortiori, si effectivement la configuration actuelle ne permet pas de créer un itinéraire cyclable sur une partie de l'avenue de Gradignan (même un itinéraire « minimal » type peinture au sol), **il devient possible de créer un itinéraire de substitution se situant à proximité, dès lors qu'il ne s'agit que d'une dissociation partielle.**

Proposition d'itinéraire cyclable sur l'avenue Pierre Corneille

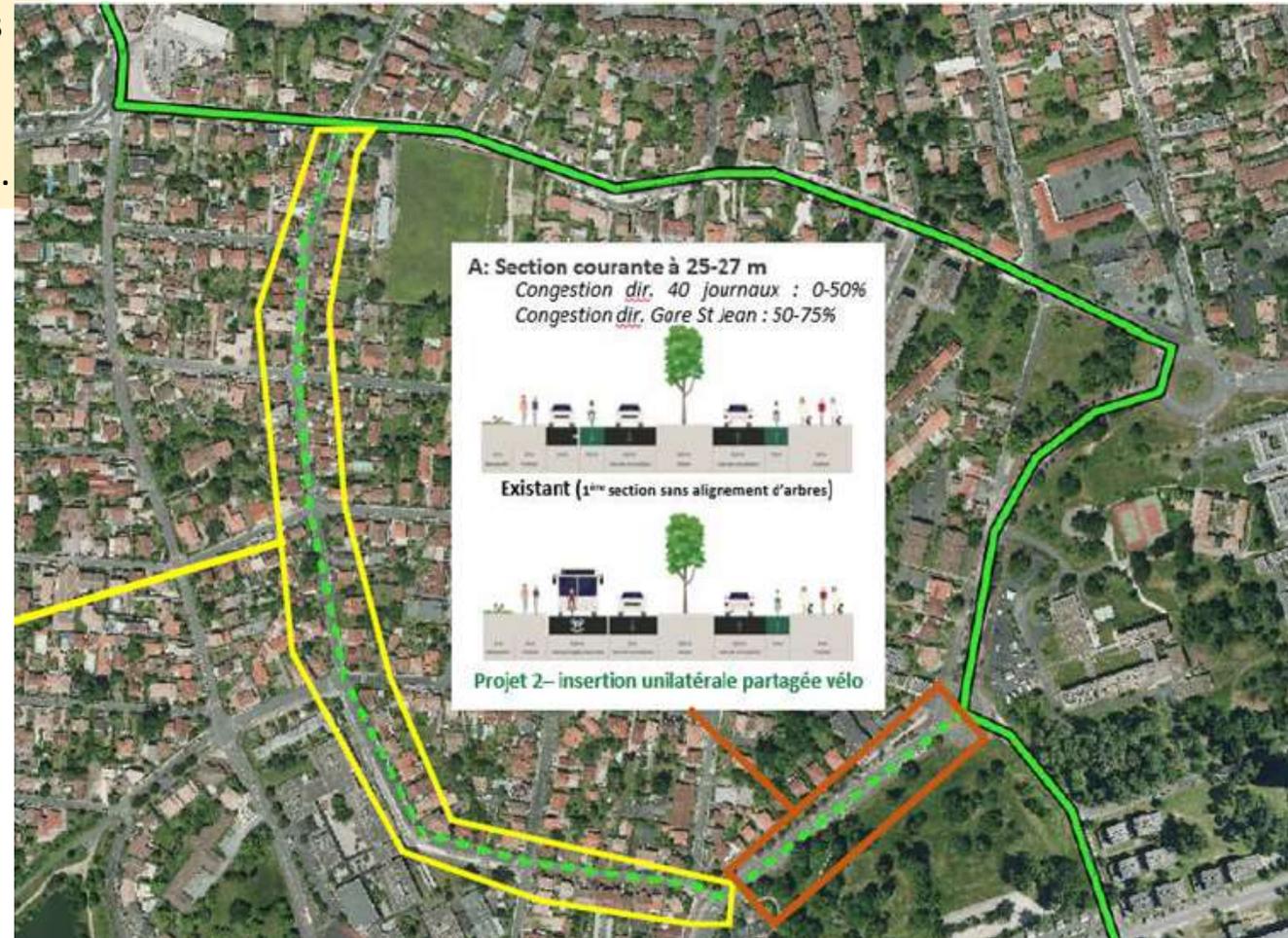
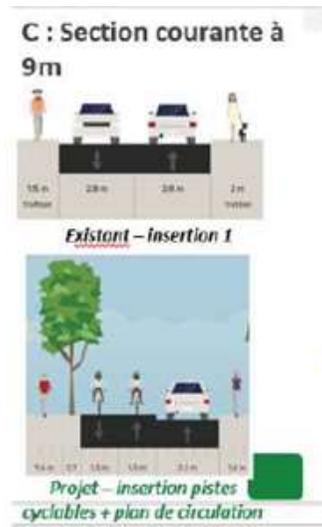
Réserver l'avenue Pierre Corneille

- A la circulation motorisée des riverains
- et la circulation sécurisée et apaisée des vélos, en conformité avec le Rêve 14, (avec pistes cyclables bi directionnelles).
- Le stationnement des véhicules disparaît.

- 1) Mise en sens unique de l'avenue Pierre Corneille et création d'une piste cyclable bidirectionnelle
- 2) Aménagement de l'avenue du Dr Schweitzer

Etude du Rêve 14 :

Réunion du
23/11/2023



Comment réduire la vitesse avenue de Gradignan ?



Ce que nous avons déjà essayé auparavant :

- Les coussins berlinois
- Les plateaux surélevés
- Suppression du feu tricolore au niveau du collège
- Réduction de la vitesse à 30km dans le cadre De l'aménagement CVCB
 - Radar Pédagogique
 - contrôles vitesses



Pour demain, que proposez-vous ?

Merci de votre attention