



Mise à 2 x 3 voies de la rocade ouest de Bordeaux entre les échangeurs 4 et 10

Dossier d'enquête publique unique

Pièce 0	Note de présentation non technique
Pièce A	Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives
Pièce B	Plan de situation
Pièce C	Notice explicative
Pièce D	Plan général des travaux
Pièce E	Appréciation sommaire des dépenses
Pièce F	Étude d'impact et d'incidence Natura 2000
Pièce G	Avis de l'autorité environnementale et mémoire en réponse du maître d'ouvrage
Pièce H	Évaluation économique et sociale
Pièce I	Dossier de mise en compatibilité du PLU de Bordeaux Métropole
Pièce J	Dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et des milieux aquatiques
Pièce K	Annexes du dossier d'enquête publique



Sommaire

A.1 Arrêté préfectoral définissant les modalités et les objectifs de la concertation publique	4
A.2 Bilan de la concertation publique et annexes	6
A.2.1 <i>Bilan de la concertation publique</i>	6
A.2.2 <i>Annexes du bilan de la concertation publique : comptes rendus des réunions publiques</i>	13
A.3 Avis du 28 novembre 2014 de la DRAC Aquitaine	32
A.4 Avis du 1 ^{er} décembre 2014 du STAP de la Gironde.....	33
A.5 Estimation sommaire et globale des acquisitions foncières	34
A.6 Procès verbal de la réunion d'examen conjoint et annexes	36
A.6.1 <i>Procès verbal de la réunion d'examen conjoint</i>	36
A.6.2 <i>Annexes du procès verbal de la réunion d'examen conjoint</i>	39

A.1 Arrêté préfectoral définissant les modalités et les objectifs de la concertation publique



PRÉFET DE LA GIRONDE

PRÉFECTURE DE LA GIRONDE
SÉCRÉTARIAT GÉNÉRAL

Mission coordination

ARRETE

Portant organisation de la concertation avec le public sur le projet de mise à 2x3 voies de la rocade ouest A630 de Bordeaux entre les échangeurs n° 4 et 10 sur les communes de BORDEAUX, BRUGES, EYSINES et MÉRIGNAC

Le Préfet de région Aquitaine
Préfet de la Gironde
Officier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite

VU le Code de l'urbanisme, notamment ses articles L.300-1, L.300-2 et R.300-1.2°,

VU la décision ministérielle du 14 juin 2006 approuvant le dossier d'études préliminaires de mise à 2x3 voies de la rocade ouest A630 de Bordeaux entre les échangeurs n° 4 et 15,

VU la décision ministérielle du 30 novembre 2007 autorisant le lancement des études préalables à l'enquête publique d'aménagement à 2x3 voies de la rocade ouest A630 de Bordeaux entre les échangeurs n° 4 et 10,

VU le dossier de concertation « de première phase » établi pour ce projet d'aménagement par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Aquitaine,

SUR proposition de M. le Secrétaire Général de la Préfecture de la Gironde,

A R R E T E

ARTICLE 1^{er} - Présentation du projet

Le projet de mise à 2x3 voies de la rocade ouest A630 de Bordeaux entre les échangeurs n° 4 et 10 doit permettre d'accroître la fluidité du trafic sur l'infrastructure pour améliorer la sécurité des usagers et la desserte des zones d'activité économique des quadrants ouest et nord de l'agglomération de Bordeaux, et diminuer les reports de trafic sur les voiries locales avoisinantes.

ARTICLE 2 - La concertation publique

Ce projet d'aménagement routier sous maîtrise d'ouvrage de l'État est soumis à une concertation publique conformément aux articles susvisés du Code de l'urbanisme.

La concertation sera annoncée par une publication dans la presse locale.

ARTICLE 2-1 - Les objectifs de la concertation publique

Les objectifs poursuivis par la concertation publique sont les suivants :

- informer le plus largement possible tous ceux qui peuvent être concernés par le projet de mise à 2x3 voies : les usagers, les riverains, leurs élus, les associations, les chambres consulaires, les organisations socioprofessionnelles ;

- écouter pour mieux prendre en considération les enjeux techniques, économiques, sociaux et environnementaux, en faisant émerger les attentes de la population ;
- dialoguer pour enrichir le projet et notamment les différents aménagements proposés et leurs conditions de réalisation.

ARTICLE 2-2 - Les modalités de la concertation publique

La concertation publique se déroulera en deux temps :

- une première phase portant essentiellement sur les fonctionnalités, les dessertes, le trafic, les principes de l'aménagement concernant la chaussée, les échangeurs ;
- une seconde phase portant sur la protection du cadre de vie et le respect de l'environnement : principe des mesures envisagées pour éviter, réduire et éventuellement compenser les effets du projet sur l'environnement et le cadre de vie ; à cette occasion, les résultats des études engagées sur chacun des grands thèmes environnementaux feront l'objet d'une présentation sommaire.

Un dossier de concertation publique sera présenté lors de chacune des deux phases.

ARTICLE 2-3 – Diffusion des dossiers de concertation publique

Les dossiers de concertation seront mis à disposition du public dans les mairies des quatre communes traversées par le projet (Bordeaux, Bruges, Eysines et Mérignac) ainsi qu'à l'hôtel de la Communauté urbaine de Bordeaux et à la cité administrative.

Les dossiers de concertation pourront également être téléchargés depuis les sites internet de l'État (www.gironde.gouv.fr) et www.aquitaine.developpement-durable.gouv.fr).

Chacun de ces sites proposera une présentation rapide du projet en offrant différentes possibilités de téléchargement des supports de la concertation.

ARTICLE 2-4 – Réunions publiques de concertation

Des panneaux d'information seront disposés à leur demande dans chacune des quatre mairies, qui se chargeront de les installer en des emplacements assurant leur bonne visibilité. Ils comporteront les dates et lieux des réunions publiques, dont le programme sera arrêté après concertation avec les quatre mairies et sera également annoncé dans la presse quotidienne locale.

ARTICLE 2-5 – Recueil des remarques, avis et questions du public

Les remarques, avis et questions du public recueillis lors de chaque réunion publique de concertation seront consignés dans un compte rendu établi par la DREAL Aquitaine.

Les remarques et avis recueillis à l'issue de la première phase de la concertation éclaireront les choix de l'État entre les options fonctionnelles qui sont présentées dans le dossier de concertation de cette première phase.

ARTICLE 2-6 – Diffusion du bilan de la concertation publique

L'utilisation faite des remarques et avis recueillis à l'issue de la première phase de la concertation sera explicitée dans le dossier de la seconde phase de concertation.

Un bilan de l'ensemble de la concertation sera réalisé à l'issue de la seconde phase de concertation. Ce bilan sera joint au dossier d'enquête publique.

ARTICLE 2-7 – Durée de la concertation publique

Chacune des deux phases de la concertation publique aura une durée minimale de quatre semaines.

ARTICLE 3 – Exécution

Le secrétaire général de la préfecture de la Gironde, la directrice régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement, le président de la Communauté urbaine de Bordeaux et les maires des communes de Bordeaux, Bruges, Eysines et Mérignac sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à BORDEAUX, le 25 MAI 2014

Le Préfet,



Michel DELPUECH

A.2 Bilan de la concertation publique et annexes

A.2.1 BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

A630 - Rocade ouest de Bordeaux

Mise à 2x3 voies de la section des échangeurs n° 4 à 10

BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

1. Déroulement de la procédure

1.1. Rappel du contexte administratif et juridique applicable

En raison de son inscription urbaine, le projet de mise à 2x3 voies de la rocade ouest A630 de Bordeaux entre les échangeurs n° 4 et 10 était soumis à une concertation publique au titre du Code de l'urbanisme (article L.300-2) :

« I. - Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées : [...] »

3° Les opérations d'aménagement ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'État [...] »

En application de cet article L.300-2, les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation ont été fixés par le préfet de département, le projet de mise à 2x3 voies étant à l'initiative de l'État.

De manière générale, ces modalités doivent « pendant une durée suffisante au regard de l'importance du projet, permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente » (art. L.300-2.II).

A l'issue de la concertation, l'autorité compétente pour définir les objectifs et les modalités de la concertation en arrête le bilan, lequel doit être joint (art. L.300-2.III) au dossier de l'enquête publique, puisque le projet de mise à 2x3 voies y est assujéti.

1.2. Chronologie de la concertation

Le maître d'ouvrage a souhaité organiser la concertation publique avec deux phases de présentation afin de pouvoir favoriser la contribution de la population à la construction du projet.

- mai 2014 : consultation des quatre communes traversées par le projet sur les modalités de la concertation publique (réunions en mairies le 14 à Eysines, le 15 à Mérignac, le 19 à Bruges et le 20 à Bordeaux) ;
- 25 mai 2014 : arrêté du préfet de la Gironde définissant les objectifs et les modalités de la concertation publique, dont notamment l'organisation en deux phases d'une durée minimale de quatre semaines chacune :
- 1^{re} phase portant essentiellement sur les fonctionnalités, les dessertes, le trafic, les principes de l'aménagement concernant la chaussée, les échangeurs ;
- 2^e phase portant sur la protection du cadre de vie et le respect de l'environnement : principe des mesures envisagées pour éviter, réduire et éventuellement compenser les effets du projet sur l'environnement et le cadre de vie ;
- annonce de la 1^{re} phase de concertation, du 9 juin au 6 juillet 2014, par communiqué de presse du préfet et par panneaux 4 x 3 m installés dans le terre-plein central de la rocade de part et d'autre de la section de projet ;

1/13

- mise à disposition du public de panneaux d'information, du dossier de concertation « 1^{re} phase » et d'un registre de concertation dans les mairies de Bordeaux (hôtel de ville et mairie annexe Bordeaux-Maritime), Bruges, Eysines et Mérignac ainsi qu'à l'hôtel de La Cub et à la cité administrative de Bordeaux pendant toute la période du 9 juin au 6 juillet 2014 ;
- mise à disposition du public du dossier de concertation « 1^{re} phase » depuis les sites internet de la préfecture de la Gironde et de la DREAL Aquitaine ;
- 11 juin 2014 : réunion avec les entreprises du secteur de Terrefort à Bruges ;
- 16 juin 2014 : réunion publique à Bordeaux (salle Pierre Tachou) ;
- 23 juin 2014 : réunion publique à Mérignac (Maison des associations) ;
- 24 juin 2014 : réunion « acteurs économiques » (hôtel Aquitania de Bordeaux) ;
- 26 juin 2014 : réunion publique à Bruges (salle du Grand Darnal) ;
- 2 juillet 2014 : réunion publique à Eysines (salle Marcel Lachièze) ;
- novembre - décembre 2014 : concertation avec les quatre communes traversées par le projet sur les modalités de la concertation publique (réunions en mairies le 21 novembre à Bordeaux, le 24 à Bruges, le 27 à Eysines et le 4 décembre à Mérignac) ;
- annonce de la 2^e phase de concertation, du 15 décembre 2014 au 23 janvier 2015, par communiqué de presse du préfet et par panneaux 4 x 3 m installés dans le terre-plein central de la rocade de part et d'autre de la section de projet ;
- mise à disposition du public de panneaux d'information, du dossier de concertation « 2^e phase » et d'un registre de concertation dans les mairies de Bordeaux (hôtel de ville, mairie annexe Bordeaux-Maritime et cité municipale), Bruges, Eysines et Mérignac ainsi qu'à l'hôtel de La Cub et à la cité administrative de Bordeaux pendant toute la période du 15 décembre 2014 au 23 janvier 2015 ;
- mise à disposition du public du dossier de concertation « 2^e phase » depuis les sites internet de la préfecture de la Gironde et de la DREAL Aquitaine ;
- 12 janvier 2015 : réunion publique à Mérignac (Maison des associations) ;
- 20 janvier 2015 : réunion publique à Bruges (salle du Grand Darnal).

Les publications dans la presse locale ont été assurées.

Les panneaux installés en mairies et sur les autres lieux mentionnés ci-dessus étaient visibles et comportaient l'indication des dates et lieux de réunions.

En annexe du présent document sont joints les comptes rendus des réunions, publiques ou dédiées aux acteurs économiques.

2. Bilan de la concertation publique

Le présent bilan est établi à partir :

- des avis et observations écrits recueillis dans les quinze registres de concertation (sept en 1^{re} phase, huit en 2^e phase) ;
- des avis et observations écrits recueillis par messagerie électronique pendant la période de concertation ;

- des courriers reçus pendant la période de concertation, voire un peu après pour l'avis du 16 février 2015 de Bordeaux Métropole, qui traduit les attentes et engagements élaborés en bureau le 18 décembre 2014 ;
- des avis et observations oraux recueillis à la faveur des six réunions publiques et des deux réunions avec les acteurs économiques.

2.1. Bilan quantitatif

Les avis et observations écrits recueillis dans les registres de concertation sont au nombre de sept en 1^{re} phase et de six en 2^e phase (tous registres confondus). Ils émanent :

- de Monsieur le Maire de Mérignac ;
- de Madame le Maire d'Eysines ;
- à deux reprises, une par phase, du groupe majoritaire du conseil municipal de Bruges ;
- de l'association Vélo-Cité ;
- de huit particuliers.

Les avis et observations écrits recueillis par messagerie électronique sont au nombre de vingt-quatre : quatorze en 1^{re} phase, deux entre les deux phases et huit en 2^e phase. Ils émanent :

- de six entreprises implantées dans le secteur de Terrefort (Bruges) et d'une entreprise de Mérignac ;
- du conseil de quartier de Beaudésert à Mérignac ;
- de l'association Trans'cub ;
- de quinze particuliers.

Les courriers reçus (et non précédés d'un envoi par courrier électronique) sont au nombre de six. Ils émanent :

- de Madame le Maire d'Eysines le 10 juin 2014 ;
- de l'association Vélo-Cité le 1^{er} juillet 2014 (date et contenu différents de ceux de l'avis mentionné ci-dessus) ;
- d'un groupe de riverains de la rue Serge Dejean, du chemin de la Hutte et du jardin de Fleuranceau à Bruges le 2 juillet 2014 (avec pétition à 41 signatures) ;
- de la Fédération française des motards en colère (FFMC) le 20 janvier 2015 ;
- de Madame le Maire de Bruges le 10 février 2015 ;
- de Bordeaux Métropole le 16 février 2015.

Les valeurs chiffrées ci-dessus sont données après élimination des doubles comptes.

Il n'est pas proposé de bilan quantitatif des réunions publiques, parce que les interventions lors de ces réunions ont été assez souvent doublées par des observations portées par les mêmes personnes dans les registres, ou dans des lettres ou courriers électroniques (association Trans'cub notamment) et parce que les comptes rendus de ces réunions sont versés en annexe de ce bilan.

Nous relevons néanmoins que le thème du bruit a été évoqué dix-sept fois lors de ces réunions tandis qu'aucun autre thème n'a été évoqué plus de trois fois.

2.2. Options du projet

Le présent paragraphe est relatif à la définition de l'ouvrage (pré-programme), soit quant aux options envisagées dans le dossier de concertation de 1^{re} phase, soit quant à des ajouts issus de la concertation.

Les remarques et avis recueillis à l'issue de la 1^{re} phase de la concertation ont éclairé les choix de l'État entre les options fonctionnelles qui étaient présentées dans le dossier de concertation de cette 1^{re} phase, et les choix opérés à l'issue de cette phase ou les réflexions qu'elle a initiées ont été présentés par le dossier de concertation de la 2^e phase.

2.2.1 Bretelle de sortie 4a

Trois options concurrentes étaient proposées par le dossier de concertation de juin 2014.

Bordeaux Métropole exprime sa préférence pour l'option 1 (« directe »), Vélo-Cité pour l'option 1 ou l'option 3 et un particulier pour l'option 3 (« doublement de branche »), pour sa moindre consommation d'espace et le meilleur fonctionnement du giratoire nord.

Le maître d'ouvrage retient l'option 1 en accord avec Bordeaux Métropole. Si la consommation d'espace est légèrement supérieure, l'inventaire faunistique et floristique a montré que son impact sur le milieu naturel est moindre que celui de l'option 3, et l'aspect fonctionnel n'est pas significatif.

2.2.2 Liaison entre échangeurs 4a et 5

Trois options concurrentes étaient proposées par le dossier de concertation de juin 2014.

Bordeaux Métropole exprime sa préférence pour l'option 1 qui se limite à la création d'une voie d'entrecroisement en sens intérieur et un particulier pour l'option 2 sans justification particulière. Vélo-Cité demande que l'option 2 soit écartée. Et le groupe majoritaire du conseil municipal de Bruges privilégie l'option 3.

Le maître d'ouvrage retient l'option 1 en accord avec Bordeaux Métropole. L'étude d'impact a identifié de nombreux impacts négatifs des options 2 et 3 (milieu naturel, emprises foncières, urbanisme, circulations actives) qui ne sont pas contrebalancés par des avantages qui les justifieraient.

2.2.3 Échangeur 6

Trois options concurrentes étaient proposées par le dossier de concertation de juin 2014.

Les trois options ont des inconvénients forts pour les entreprises du secteur de Terrefort lorsqu'on les accompagne des voies de rétablissement qui leur sont indispensables.

Une réunion spécifique a donc été organisée dès le 11 juin 2014 avec les entreprises du secteur, à l'initiative de la Ville de Bruges, et une option nouvelle, baptisée 2 bis, a été proposée en substitution et présentée par le dossier de concertation de la 2^e phase.

Cette option reçoit le soutien de Bordeaux Métropole (qui s'oppose fortement à l'option 3 par ailleurs), du groupe majoritaire du conseil municipal de Bruges et de six entreprises implantées sur le site. Un particulier, qui n'avait pas connaissance de l'option 2 bis, exprime une pré-

férence pour l'option 1 par élimination des autres options sur motif technique (option 2) ou de coût (option 3). Vélo-Cité, qui est dans le même cas que le particulier, estime que l'option 1 serait intéressante si elle est accompagnée d'un dispositif cyclable autour du giratoire.

Le maître d'ouvrage retient l'option 2 bis qui fait l'unanimité des expressions postérieures à sa présentation publique.

2.2.4 Passerelle du Lac de Bordeaux

Deux options concurrentes étaient proposées par le dossier de concertation de juin 2014.

Le tracé nord reçoit le soutien de Bordeaux Métropole, de l'association Vélo-Cité (à deux reprises) et d'un particulier. Aucune expression favorable au tracé sud n'a été recueillie.

Le maître d'ouvrage retient le tracé nord, pour le motif fonctionnel de fluidité de la circulation cycliste évoqué par les auteurs d'observations mais aussi pour son moindre impact écologique.

Cette passerelle aura une largeur utile de 4 m conformément aux demandes de Bordeaux Métropole et de Vélo-Cité et un éclairage conformément à la demande de Bordeaux Métropole.

Le maître d'ouvrage associera les services techniques de la Métropole non seulement aux étapes de sa réalisation, comme elle le demande, mais également aux étapes de sa conception, puisque cette passerelle a vocation à être transférée à Bordeaux Métropole.

2.2.5 Sortie d'échangeur 8

La mairie d'Eysines demande par courrier du 10 juin 2014 une modification de la sortie 8, sens extérieur de circulation, qui permette une meilleure desserte des zones d'activité de Mermoz, de Balan et du front de rocade ainsi qu'un accès plus simple et direct au centre-ville.

Cet élément de programme ne figurait pas dans le dossier de concertation « 1^{re} phase » ; la demande de la commune a été mentionnée dans le dossier de concertation « 2^e phase » à titre de retour sur les observations recueillies en 1^{re} phase, avec avis favorable du maître d'ouvrage.

Bordeaux Métropole la soutient également, en exprimant le souhait que le projet permette de créer une bretelle de sortie supplémentaire en amont de l'échangeur 8 « lorsque le projet d'aménagement de la zone d'activités d'Eysines et des voiries associées sera précisé ».

Le maître d'ouvrage retient une ramification de bretelles de sortie, qui répond à ce souhait en permettant de greffer, dans un second temps, la bretelle supplémentaire sur la bretelle existante sans augmentation du nombre de points d'échange sur la rocade.

2.2.6 Échangeur 5

La mairie de Bruges demande par courrier du 10 février 2015, à la suite de plusieurs réunions entre la commune et les services de l'État pendant la période de concertation, la création d'une voie supplémentaire reliant l'échangeur 5 (côté sud) et les zones d'activités « Technobruques »

et « E-Parc », pour deux motifs : améliorer la desserte de ces zones et réduire les nuisances aux riverains de la rue Serge Dejean (trafic poids lourds).

Cette demande a également été formulée dans une pétition de riverains de la rue Serge Dejean le 2 juillet 2014, ainsi que par le groupe majoritaire du conseil municipal de Bruges et par un particulier.

Cet élément de programme ne figurait pas dans le dossier de concertation « 1^{re} phase » ; la demande de la commune a été mentionnée dans le dossier de concertation « 2^e phase » à titre de retour sur les observations recueillies en 1^{re} phase, en mentionnant le besoin d'une étude de faisabilité avant réponse.

Le maître d'ouvrage fait évoluer le projet par la création d'un giratoire sur la rue de Fieuzal et d'une voie bidirectionnelle qui épouse la courbe de la bretelle de sortie intérieure afin de relier l'extrémité ouest de la rue Serge Dejean à ce giratoire.

2.3. Autres aspects du projet

Nous présentons ci-après, thème par thème, les conclusions tirées de la concertation par l'État, maître d'ouvrage.

2.3.1 Protection acoustique du bâti

L'augmentation du bruit routier qu'induit l'augmentation du nombre de voies et donc du trafic provoque de l'inquiétude (en particulier à Eysines où une section de rocade verrait son trafic augmenter d'un tiers à la mise en service, selon la prévision affichée par le dossier de concertation 1^{re} phase) en même temps qu'une demande d'explication de la méthode employée pour définir les protections.

L'étude d'impact fournira l'explication exhaustive de la méthode, que le dossier de concertation « 2^e phase » a déjà résumée de manière pédagogique.

Bordeaux Métropole souhaite qu'une attention particulière soit portée à la limitation des nuisances sonores et demande que soient privilégiés les traitements à la source. Le maître d'ouvrage confirme que ce principe guidera la définition du dispositif de protection : il y est soumis par les dispositions de la circulaire du 12 décembre 1997, qui est toujours en vigueur.

Le groupe majoritaire du conseil municipal de Bruges souhaite avoir des garanties quant aux compléments de protections qui seront réalisés, en pointant les ruptures du dispositif existant (par exemple au droit de la clinique Jean Vilar) ou l'absence de protections le long des bretelles d'échangeurs, génératrices de « forte pénétration du bruit dans les quartiers ». Il mentionne que l'égalité de traitement entre les habitants de l'agglomération lui paraît fondamentale et souhaite « que les normes basses de bruit actuelles soient considérées comme le plus haut niveau tolérable aux abords de la rocade ».

Le maître d'ouvrage s'engage à mener une étude acoustique complète de la section concernée par le projet :

- en adoptant un objectif de protection des riverains contre le « bruit maximal que la rocade est susceptible d'engendrer » - cet objectif est donc indépendant de toute simulation de trafic ;

- en appliquant sur l'objectif précédent les seuils réglementaires aujourd'hui en vigueur.

Les ruptures du dispositif existant correspondent à la situation de l'urbanisation et aux règles de protection des riverains à l'époque de la construction de la rocade à 2x2 voies ; elles sont une donnée d'entrée de l'étude acoustique d'aujourd'hui et leurs effets seront d'office corrigés.

Le maître d'ouvrage reçoit très favorablement l'évocation du principe d'équité de traitement des riverains. Les objectifs et seuils déclinés ci-dessus sont ceux qui ont conduit aux protections en cours de réalisation sur la 1^{re} phase du programme d'aménagement à 2x3 voies de la rocade ouest (entre échangeurs 15 et 10) et les riverains de Bruges seront traités à la même enseigne que ceux de Pessac ou Mérignac.

La Ville d'Eysines relève que la logique du traitement acoustique présentée en concertation repose uniquement sur la réglementation de référence et que le respect des textes ne constitue pas une interdiction à rechercher des solutions meilleures. Elle rappelle l'évocation par la DREAL, en réunion publique, de la perception ou non perception de fait, par les riverains, de variations du niveau sonore de l'ordre de 2 à 4 dB et s'en inquiète. Il lui paraît indispensable qu'il soit tenu compte des dégâts éventuels que peut provoquer le bruit routier en termes de santé publique, qu'il soit tenu compte des variations météorologiques et des forts trafics des épisodes de vacances et des nuisances induites par d'autres infrastructures (voirie métropolitaine, aéroport).

Le maître d'ouvrage rappelle que la réglementation définit le niveau de protection à viser et garantit ainsi l'équité de traitement des citoyens, qu'elle a été conçue pour éviter les effets sur la santé publique, qu'elle tient compte des effets météorologiques et qu'elle est basée sur la seule contribution de la route aménagée : un gestionnaire d'infrastructure n'est pas responsable des nuisances générées par les infrastructures appartenant à d'autres gestionnaires.

De même, la réglementation s'applique aux trafics moyens et non aux pointes de trafic ; pour ce dernier facteur, le maître d'ouvrage s'engage cependant selon le « bruit maximal que la rocade est susceptible d'engendrer », bruit maximal qui est forcément supérieur au bruit émis lors des pointes de trafic.

Plusieurs riverains expriment la crainte de ne pas être suffisamment protégés par les futures protections acoustiques en se référant à une opération antérieure.

Le maître d'ouvrage précise qu'il s'agissait d'une action de requalification urbaine, sur 25 quartiers de l'agglomération, qui avait un caractère volontaire. Il rappelle donc que la mise à 2x3 voies emporte pour lui, au contraire de l'opération évoquée qui a apporté néanmoins une appréciable amélioration de leur cadre de vie à nombre de riverains, des obligations réglementaires que le dossier de concertation a explicitées.

Un particulier estime que les mesures de bruit réalisées dans le cadre de l'étude acoustique sont en nombre insuffisant, qu'elles devraient être réalisées en certains lieux où la rocade est doublée par une voie parallèle (échangeur 10 intérieur), déplore que le dossier de concertation « 2^e phase » ne présente pas les protections (sur Mérignac), et considère comme inconcevable que la traversée de Mérignac ne comporte pas actuellement d'écrans. Un autre particulier estime que certaines bretelles d'échangeurs (7 notamment) devraient être équipées d'écrans.

Le maître d'ouvrage n'est pas assujéti à une densité de points de mesure et n'a fait réaliser 14 mesures que pour présenter une répartition géographique qui permette une meilleure compréhension par le public ; c'est la modélisation qui est principale dans une étude acoustique qui couvre plus de 11 km² de territoire urbanisé. A cet égard, les voies accessoires de la rocade,

dont les bretelles d'échangeurs, ont bien été modélisées. Factuellement, il existe des écrans sur Mérignac (plus de 1 700 m construits en 2006 et 2007 notamment), d'autres vont être construits en 2016 entre les échangeurs 10 et 12, et l'étude acoustique en proposera de nouveaux s'ils sont requis ; cependant, les zones à dominante industrielle ou commerciale appellent évidemment moins de protections que les quartiers résidentiels.

Pour conclure sur ce thème, le maître d'ouvrage s'engage sur une garantie de résultat, ce qui sera rappelé dans le dossier d'enquête publique : les protections qui, vérification normalisée faite, ne permettraient pas de respecter les niveaux réglementaires seront complétées et soumises à une nouvelle vérification normalisée.

2.3.2 Utilisations alternatives de l'infrastructure

L'association Trans'cub a fait part d'un avis détaillé dans lequel elle indique son souhait de voir le projet de mise à 2x3 voies accompagné d'actions de promotions du covoiturage, avec notamment la réservation d'une voie de la rocade à ce type d'usage. Elle indique l'intérêt qu'aurait le développement du covoiturage mais aussi les difficultés que présente la réservation d'une voie de la rocade à un tel usage. Elle encourage l'État et Bordeaux Métropole à être ambitieux pour lever les difficultés.

L'État et Bordeaux Métropole se sont saisis de cette question dès le début des études de mise à 2x3 voies. Les contraintes relatives à la réservation de voie pour les covoitureurs ont notamment été identifiées dans un rapport en 2011. Face aux évolutions sociétales et réglementaires, un nouvel examen a été mené par les services de l'État et de Bordeaux Métropole lors de réunions techniques dans le cadre des « ateliers rocade » menés en 2014. Les conclusions sur les très fortes difficultés à mettre en place une réservation d'une des 3 voies pour les covoitureurs ont été confirmées.

En revanche, afin de permettre la promotion de modes de déplacement alternatifs à la voiture solo, le projet prévoit une bande d'arrêt d'urgence élargie qui pourra être empruntée par des cars ou des bus, selon des modalités qui seront précisées en fonction des demandes des autorités organisatrices de transports.

Bordeaux Métropole affirme dans son avis précité du 16 février 2015 « la totale cohérence entre la politique des mobilités [qu'elle mène] et le projet de mise à 2x3 voies » en notant que, du fait de l'étendue géographique de la métropole, les trajets automobiles, qui y représentaient 59 % des déplacements en 2009, resteront pour longtemps encore importants et que l'élargissement de la rocade, en offrant une gestion plus efficace de ces trajets, doit permettre d'augmenter, sur le reste du réseau de voirie, l'espace public dévolu aux transports en commun. Bordeaux Métropole annonce son intention d'adopter d'ici fin 2016 un nouveau plan de circulation automobile en relation avec l'élargissement de la rocade, ainsi que celle de développer des parcs relais en extrémité des lignes de transports en commun, « dont seule une rocade efficace pourra assurer l'accès dans de bonnes conditions ».

Bordeaux Métropole rappelle son souhait d'une étude précise sur les possibilités de maximiser l'utilisation de la future 3^e voie, en y favorisant le covoiturage ou la circulation des transports en commun, et propose que ses services et ceux de l'État organisent conjointement, dans les prochains mois, un séminaire de travail à destination des élus sur le sujet. Elle est particulièrement satisfaite de la décision prise par le maître d'ouvrage de réaliser un projet comportant des bandes d'arrêt d'urgence dont la largeur est portée à 4 m, ce qui ménage la possibilité d'utilisations alternatives.

2.3.3 Réduction de la vitesse

Le groupe majoritaire du conseil municipal de Bruges exprime son souhait que soient abordées les questions de la vitesse et de la régulation du trafic, comme mesures destinées à limiter la pollution atmosphérique. Un riverain demande l'abaissement à 70 km/h pour les gains de fluidité, de pollution et de réduction du bruit.

Pour mémoire, l'abaissement de la vitesse réglementaire de 110 à 90 km/h a été mis en oeuvre le 21 juin 2007 sur l'ensemble de la rocade.

Le maître d'ouvrage précise :

- qu'il est important que la vitesse réglementaire appliquée sur une infrastructure (qui connaît des heures de congestion mais aussi des heures de fluidité) ne soit pas en contradiction avec les caractéristiques de l'infrastructure ; or le projet consiste à accoler une 3^e voie à des voies qui ont été tracées à l'origine pour permettre une circulation sûre à 110 km/h ; le confort en conditions fluides de trafic sera donc élevé ;
- que des tests de régulation de vitesse sur l'A63 au sud de Bordeaux vont être effectués pour limiter les risques de congestion et d'accident et que si le test est concluant, une réflexion d'exploitation pourra être amorcée pour sa transposition sur la rocade.

2.3.4 Pollution de l'air

Quelques interventions ont été enregistrées sur ce thème.

Le groupe majoritaire du conseil municipal de Bruges exprime qu'il serait intéressant de pouvoir étudier l'impact de la réservation d'une voie de circulation au covoiturage, pour limiter la pollution atmosphérique.

Le maître d'ouvrage indique qu'une telle situation serait intermédiaire entre la situation « fil de l'eau » (laisser la rocade à 2x2 voies) et la situation « de projet » (2x3 voies) ; comme les simulations en 2022 et 2042 montrent peu d'écart entre ces situations, ce que le public pourra constater lors de l'enquête publique dans l'étude d'impact ou dans l'étude air complète, l'impact d'une réservation de la 3^e voie est sur ce thème non significatif.

Un particulier s'étonne du caractère incomplet du dossier de concertation « 2^e phase ».

Le maître d'ouvrage a choisi de présenter en concertation, en annonce de l'étude d'impact, les méthodologies appliquées à chacun des grands thèmes environnementaux. Les éléments complets seront présentés lors de l'enquête publique aux lecteurs soucieux d'en savoir davantage.

2.3.5 Protection acoustique d'espaces extérieurs

Un particulier exprime la crainte que la protection des riverains soit limitée à la protection des résidents et ne s'étende pas à celle des promeneurs et joggeurs usagers du tour du Lac de Bordeaux, progressivement inclus dans le périmètre urbanisé. Il mentionne que le bruit est le plus fort à proximité de la sortie 4b et demande la réalisation d'un écran de la berge ouest du lac jusqu'à la bretelle 4b.

Le maître d'ouvrage ne prévoit pas la protection acoustique de cette promenade, qui n'est pas en zone d'ambiance sonore modérée ; une telle protection, outre qu'elle ne fait pas partie des obligations réglementaires s'imposant au maître d'ouvrage, serait d'un coût disproportionné.

2.3.6 Cheminements cyclistes et piétons

Bordeaux Métropole souhaite qu'une attention particulière soit portée aux circulations actives en cohérence avec le réseau cyclable structurant de la métropole (réseau REVE).

L'association Vélo-Cité et un particulier demandent que la piste cyclable Lormont – Lacanau passe sous la nouvelle bretelle de sortie 4a, à l'ouest du Lac de Bordeaux, ou sous les deux bretelles (la nouvelle et l'existante).

Le maître d'ouvrage accordera la plus grande attention aux circulations actives touchées par le projet, et il s'engage en particulier dans l'étude d'impact à ne pas couper la circulation des cyclistes pendant le chantier. Une circulation cycliste sera aménagée sur le pourtour complet du giratoire nord du boulevard Chaban-Delmas. En revanche, le coût d'investissement et d'exploitation (nappe phréatique peu profonde donc relevage indispensable) d'ouvrages de passage sous les bretelles ne lui paraît pas justifié par l'allongement de parcours via ce giratoire.

L'association Vélo-Cité estime que le dossier de concertation « souffre d'un manque grave en cela qu'il ne présente aucune intention de réaménagement de l'échangeur 4 » en faveur des cyclistes, que cet échangeur devrait être reconfiguré pour aboutir à un partage de la voirie équilibré « en remontant les cyclistes à la surface ».

Le maître d'ouvrage ne peut donner une suite favorable à cette demande : le contournement cyclable (sous le viaduc d'accès au pont d'Aquitaine) existe, il est de la compétence de Bordeaux Métropole et le projet de mise à 2x3 voies ne perturbe pas la condition des cyclistes.

2.3.7 Traitement et collecte des eaux

Bordeaux Métropole demande que soient anticipés le plus en amont possible le dimensionnement du réseau et son articulation avec le réseau métropolitain.

Le maître d'ouvrage veillera à la coordination avec les services de Bordeaux Métropole lors des études de conception détaillée de l'assainissement, notamment dans la section des échangeurs 8 à 9 (extérieur de la rocade).

Le groupe majoritaire du conseil municipal de Bruges ainsi qu'un particulier demandent qu'une vigilance très importante soit accordée aux risques de pollution des sols depuis la plate-forme routière, en mentionnant notamment le Lac, la proximité de la réserve naturelle, la plaine des sports et l'apport de population en cours dans certaines zones.

Le maître d'ouvrage présente un projet dont une composante majeure est la mise aux normes environnementale du système d'assainissement de la rocade, lequel est conforme aux usages obsolètes de l'époque de sa construction. Le projet ne fait pas porter un risque, il va contribuer à l'amélioration souhaitée de collecte et de traitement des effluents. Le maître d'ouvrage rappelle par ailleurs que le projet est soumis à autorisation au titre de la protection de l'eau et des milieux aquatiques et que les dispositions projetées seront donc portées à la connaissance du public, plus précisément que dans le dossier de concertation dont ce n'est pas la vocation, lors de l'enquête publique.

2.3.8 Milieu naturel

Un particulier demande quelles seront les compensations de la traversée des zones humides dans la section des échangeurs 4 et 7.

Le maître d'ouvrage présentera ces compensations dans l'étude d'impact et plus encore dans le document d'incidence sur l'eau et les milieux aquatiques, documents de l'enquête publique.

2.3.9 Échangeur 4

Un particulier s'étonne de ne rien trouver dans le dossier de concertation « 1^{re} phase » comme proposition d'aménagement de l'échangeur 4 (Labarde), en relation notamment avec la livraison prochaine du grand stade de Bordeaux.

Une question similaire a été posée en réunion publique : « au vu de l'augmentation du trafic prévue par le projet et du développement urbain attendu autour du Lac de Bordeaux, ne va-t-on pas retomber dans la situation de congestion passée avant la mise à 2x3 voies [en 2006] du pont d'Aquitaine ? ».

Le maître d'ouvrage précise que la création de la nouvelle bretelle de sortie 4a permettra une meilleure desserte de la zone du parc des expositions et du nouveau stade. S'agissant de l'augmentation du trafic entraîné par le développement urbain autour de Bordeaux Lac, la mise à 2x3 voies de la rocade n'est qu'une amélioration parmi d'autres. L'essentiel de l'augmentation des déplacements motorisés devrait être absorbé par le développement des transports en commun facilité par l'extension du tramway.

Un particulier juge indispensable de donner, par élargissement de l'ouvrage de franchissement de la piste cyclable Lormont – Lacanau, une complète fluidité au mouvement de Bordeaux-nord vers Mérignac alors qu'il est aujourd'hui bloqué par la file d'attente du mouvement en direction de Bordeaux-centre. Un examen de cet aménagement est en cours par Bordeaux Métropole, indépendamment du présent projet.

2.3.10 Échangeur 7

Un particulier demande (sans plus de précision) un renforcement de cet échangeur.

Les études techniques préalables à l'enquête menées par le maître d'ouvrage en concertation avec Bordeaux Métropole n'ont pas identifié d'insuffisance des ouvrages de l'État (bretelles) en regard des besoins. Il est toutefois envisagé que les services de l'État et de Bordeaux Métropole mènent une réflexion conjointe sur l'amélioration du fonctionnement de cet échangeur.

2.3.11 Échangeur 9

Un entrepreneur est alarmé par le chantier d'extension du tramway (ligne A) qu'a vécu la zone et par les aménagements de voirie métropolitaine autour de l'échangeur, qui lui paraissent inappropriés. Il redoute que les entrées et sorties de l'échangeur ne soient pas suffisamment fluides pour améliorer la desserte économique.

Le maître d'ouvrage doit s'assurer que le fonctionnement de l'échangeur, avec les cycles de carrefours à feux imposés par le tramway, ne risque pas de provoquer des remontées de files sur la rocade au droit des bretelles de sortie. Il apportera donc une vigilance toute particulière à ce sujet, bien que la sortie sur cet échangeur soit assurée dans le projet, pour chacun des sens de circulation, par une voie d'entrecroisement dont la capacité de stockage est très supérieure à celle d'une bretelle classique.

2.3.12 Échangeur 10

Un particulier demande une augmentation de capacité pour le mouvement de l'avenue Marcel Dassault vers la rocade extérieure et un élargissement du pont franchissant la rocade.

Les études techniques préalables à l'enquête menées par le maître d'ouvrage en concertation avec Bordeaux Métropole n'ont pas identifié d'insuffisance des ouvrages de l'État (bretelles) en regard des besoins. Les questions de capacité de la voie radiale sont du ressort de Bordeaux Métropole.

Un autre particulier, schéma à l'appui, demande une amélioration pour le mouvement des cyclistes de Mérignac-centre vers l'avenue des Marronniers (aire de stockage et borne d'appel).

Le maître d'ouvrage ne peut donner suite à cette suggestion qui n'est pas de sa compétence.

2.3.13 Bretelles d'échangeur

Un particulier estime que les bretelles de sortie de la rocade devront être élargies à 2 voies afin d'éviter les bouchons aux heures de pointe.

Le maître d'ouvrage répond que cet examen de capacité a été intégré aux études techniques préalables à l'enquête publique.

2.3.14 Signalisation des échangeurs

Bordeaux Métropole souhaite qu'une démarche soit initiée afin d'avoir « une dénomination des échangeurs compréhensible par le grand public », en suggérant par exemple que l'échangeur 4 soit renommé porte du Lac, l'échangeur 8 porte du Médoc ou porte de Lacanau.

Ce sujet relève du schéma directeur de signalisation, qui est élaboré par l'État en concertation avec les collectivités locales ; il est indépendant de la procédure d'enquête publique.

2.3.15 Financement du projet

Plusieurs particuliers ont posé la question ou exprimé leur inquiétude sur les difficultés de mise en place du financement.

Ce point n'était pas l'objet de la concertation mais la question du financement a fait l'objet d'échanges avec Bordeaux Métropole et son président a exprimé, par le courrier précité du 16 février 2015, son intention de proposer au conseil métropolitain une délibération qui actera le niveau de participation de la Métropole à hauteur de 50 %, à parité avec l'État, dans le cadre du contrat de plan État – Région 2015-2020.

2.4. Autres sujets évoqués

2.4.1 Passerelle d'échangeur 10

La Ville de Mérignac ainsi que le conseil de quartier de Beaudésert et un particulier demandent la création d'une passerelle modes actifs dans le prolongement de l'avenue des Marronniers, afin de relier le quartier de Beaudésert au centre-ville.

Le site évoqué est au sud de l'échangeur 10, en dehors de la section du présent projet, et la demande n'a pas en l'occurrence de relation fonctionnelle avec la mise à 2x3 voies : le projet ne modifiant pas l'échangeur 10, il ne perturbe pas la situation actuelle. Cette demande relève de la compétence de Bordeaux Métropole.

2.4.2 Éclairage public

La FFMC déplore la suppression des candélabres « lors de la mise à 2x3 voies de la rocade ouest » et exprime le souhait d'un système d'éclairage de dernière génération, économe en énergie et adaptatif selon le niveau de circulation.

Les candélabres d'éclairage public ont été déposés entre les échangeurs 4 et 15 à la suite d'une décision préfectorale du 25 juillet 2013. Cette dépose n'a pas de relation avec le projet de mise à 2x3 voies.

2.4.3 Passerelle d'échangeur 12

La Ville de Mérignac ainsi que le Conseil de quartier de Beutre, l'association Vélo-Cité et un particulier rappellent que la création d'une passerelle modes actifs dans le prolongement de

l'avenue de l'Europe est nécessaire et prévue au projet de mise à 2x3 voies entre échangeurs 10 et 15, afin de relier le quartier de Beutre au centre-ville.

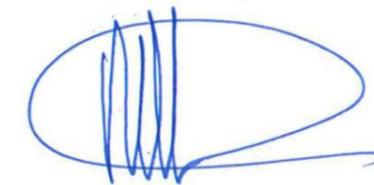
La question ne concerne pas la section objet de la présente concertation publique.

2.5. Conclusion

La concertation publique :

- a respecté les modalités et objectifs prévus dans l'arrêté préfectoral du 25 mai 2014 ;
- a fait évoluer substantiellement le projet notamment quant au choix de certaines options essentielles (liaisons entre la rocade et le réseau de voirie métropolitain) ;
- a suffisamment permis au public de s'exprimer.

LE PREFET



Pierre DARTOUT

A.2.2 ANNEXES DU BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE : COMPTES RENDUS DES REUNIONS PUBLIQUES



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement d'Aquitaine

Service mobilité, transports et infrastructures

Division infrastructures

Nos réf. :
Vos réf. :
Affaire suivie par : Philippe DARLES
philippe.darles@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 05 56 24 87 74 – Fax : 05 56 24 84 04

Bordeaux, le 2 juillet 2014

**Mise à 2x3 voies de la rocade
ouest A630 de Bordeaux – Section
des échangeurs n° 4 à 10**

**Réunion du 11 juin 2014
Secteur de Terrefort**

Participants :

- Mairie de Bruges : M. BOURROUILH-PARÈGE, Mme BESSON, MM. COUTANT et BOCHEREAU
- DREAL Aquitaine : MM. SERRUS et DARLES
- DIR Atlantique : M. MOMBER
- MM. BARRIÈRE (SST Diffusion), BERNARD (Partenaires Transports), DESTAN-DAU (Gironde Express), LE GOFF (Santerne), LECAMUS (Maison de l'Industrie)

Objet de la réunion

Cette réunion a été organisée à l'initiative de la Ville de Bruges, afin de présenter aux acteurs économiques du secteur de Terrefort les esquisses d'aménagement de l'échangeur n° 6. Elle prend place dans le cadre plus large de la concertation publique organisée du 9 juin au 6 juillet 2014 par l'État sur le projet de mise à 2x3 voies de la rocade de Bordeaux.

Présentation des aménagements envisagés

Le secteur de Terrefort est l'un des trois secteurs de Bruges sur lesquels est envisagée une opération du programme « 50 000 logements » de développement métropolitain.

M. SERRUS précise que l'État a espéré, au démarrage de ses études – qui sont basées sur un document d'octobre 2007 de l'agence d'urbanisme de l'agglomération (a'urba) validé par La Cub en janvier 2008 –, avancer le projet routier en coordination avec le projet d'urbanisme ; mais les temporalités ont été différentes.



www.aquitaine.developpement-durable.gouv.fr

Horaires d'ouverture : 8h30-12h30 / 13h30-16h00
Tél. : 33 (0) 5 56 24 88 22 – fax : 33 (0) 5 56 24 47 24
rue Jules Ferry B55 Cité administrative
33090 Bordeaux cedex

L'échangeur n° 6 doit faire l'objet côté sud d'une mise aux normes géométrique de ses bretelles pour des raisons de sécurité, avec en particulier la suppression des accès directs qui existent aujourd'hui sur ces bretelles.

Les trois options d'aménagement qui sont présentées dans le dossier de concertation publique [p 22] correspondent aux principes définis dans l'étude a'urba. Les tracés de niveau APS qui sont présentés ce soir sont plus précis, afin de fournir aux participants une information de degré ajusté : ils présentent les voies de rétablissement qui doivent accompagner la fermeture des accès.

Les tracés présentés en réunion par M. MOMBER sont joints au présent compte rendu :

- tracé 1 : option 1 du dossier de concertation, avec un rétablissement unique bidirectionnel hors de la voirie nationale ;
- tracé 2 : option 1 du dossier de concertation, avec un rétablissement en sens unique de circulation (entrée dans la zone d'activités par ramification de la bretelle d'entrée sur la rocade, sortie au sud sur la voirie locale) ;
- tracé 3 : option 2 du dossier de concertation, avec un rétablissement unique bidirectionnel hors de la voirie nationale ;
- tracé 4 : option 2 du dossier de concertation, avec un rétablissement en sens unique de circulation analogue à celui du tracé 2 ;
- tracé 5 : dérivé de l'option 2 du dossier de concertation, avec un giratoire au plus près de la rocade, qui évite la coupure des accès actuels ;
- tracé 6 : option 3 du dossier de concertation, avec un pont construit au-dessus de la rocade.

Débats

Le rétablissement du tracé 1 « passe au chausse-pied », ses implications n'ont pas été regardées dans le détail (soutènement ?) à ce stade d'études. Dans tous les cas, cette voie de rétablissement induit des difficultés de stationnement pour les salariés.

En tracé 1 ou 2, les entreprises considèrent qu'il faudrait interdire le mouvement de tourne-à-gauche au débouché de la voie de rétablissement sur l'avenue de Terrefort.

M. LE GOFF déclare que les tracés 3 et 4, avec leur giratoire intermédiaire, sont rédhibitoires pour l'entreprise Santerne, qui devrait trouver un autre site d'implantation.

La voie de rétablissement ne peut pas être décalée vers l'est, c'est-à-dire contre l'avenue de la Gare, car cela conduirait à « passer » une voie de circulation entre le tram-train du Médoc et le parking qui lui est associé.

Le tracé 5, qui constitue une nouveauté par rapport au dossier de concertation, recueille une unanimité d'expressions favorables des entreprises présentes. C'est celui qui provoque le moins de « dommages collatéraux », qui assure les accès les plus rapides.

M. LECAMUS ajoute que ce tracé a pour avantages de freiner au plus tôt les usagers sortant de la rocade vers Terrefort, donc d'apaiser les comportements, de réduire le bruit, etc. Elle maintient l'accès central à la Maison de l'Industrie.

Les participants demandent pourquoi ce tracé 5 n'a pas été présenté par le dossier de concertation. Les raisons sont d'une part que les schémas de 2007 ont pour fondement une réflexion d'urbanisme (amélioration d'entrée de ville), qui n'allait pas dans le sens d'un aménagement au plus près de la rocade, d'autre part que les services de l'État ne

peuvent pas encore affirmer que ce tracé répond bien aux exigences des instructions techniques.

Les entreprises estiment que le tracé 6, option qui est nettement plus chère que les autres et ne loge pas dans les emprises routières actuelles, n'apporte rien en contrepartie de son impact foncier.

M. BOURROUILH-PARÈGE conclut la réunion en annonçant que la Ville de Bruges devrait se joindre à l'expression des entreprises présentes et délibérer en faveur du tracé 5, option la moins chère probablement, qui reste sur les emprises publiques de manière prépondérante, et qui ne compromet donc pas, notamment, le foncier disponible de la Cub, qui pourra être très utile au réaménagement global du secteur de Terrefort.

La DREAL propose d'étudier plus dans le détail le tracé 5, afin de s'assurer de sa faisabilité, et s'engage à venir présenter les résultats de cet examen en réunion dans la même configuration à l'automne prochain.

50



www.aquitaine.developpement-durable.gouv.fr



www.aquitaine.developpement-durable.gouv.fr



Mise à 2 x 3 voies de la rocade ouest de Bordeaux entre les échangeurs 4 et 10

Réunion publique de concertation

Lundi 16 juin 2014
à Bordeaux

Compte-rendu



La première réunion publique de concertation sur la mise à 2 x 3 voies de la rocade ouest entre les échangeurs 4 et 10 s'est tenue à la salle Pierre Tachou de Bordeaux à 18h30.

Cette réunion s'adressait aux habitants de Bordeaux et plus largement à l'ensemble des riverains et usagers du quadrant nord-ouest de la rocade. Elle a rassemblé une dizaine de participants.

Elle s'est déroulée en présence de Jean-Louis DAVID, adjoint au maire de Bordeaux, de Laurent SERRUS (adjoint au chef du service mobilité, transports et infrastructures à la DREAL Aquitaine), accompagné de Béatrice BONNICHON-DAUBINS (chef de la division infrastructures) et de Philippe DARLES (responsable du projet), ainsi que de Jacques COUTIN (chef du service d'ingénierie routière à la DIR Atlantique) accompagné de Thomas MOMBER.

Jean-Louis DAVID a excusé l'absence de Nathalie DELATTRE, maire adjointe du quartier Bordeaux-Maritime et a expliqué le choix de la salle « au plus proche de la rocade ». Il a souligné l'importance de la mise à 2x3 voies qui aura une incidence sur la vie de l'agglomération. Il salue également l'implication citoyenne des participants venus ce soir.

Après une présentation détaillée du projet par Laurent SERRUS, les échanges avec le public se sont déroulés jusqu'à 20h.

Echanges avec le public

Maxime CAZAUX, usager de la rocade, s'interroge sur les modalités de financement du projet du fait de l'abandon de l'écotaxe.

Laurent SERRUS confirme que les projets de l'État devaient être financés en partie grâce à la taxe poids lourds : « il faut aujourd'hui trouver d'autres sources de financement, c'est un sujet traité au plus haut niveau ». Il se veut néanmoins confiant dans la capacité de l'État à trouver une solution à ce problème d'ici le démarrage des travaux en 2018, cet aspect n'empêchant pas d'effectuer aujourd'hui la concertation préalable à l'enquête publique.

Patrick MAUPIN, habitant de Bacalan et membre de l'association Vélo-Cité, souhaite savoir si un dispositif spécifique de concertation est prévu avec les cyclistes. Il déplore par ailleurs l'état des accès cyclables au niveau du pont d'Aquitaine.

Laurent SERRUS indique que le projet traite bien les parcours actuels directement concernés par la mise à 2x3 voies et les zones de danger avérées « notamment le cas de la traversée de la bretelle de sortie 4a », mais qu'il n'est pas envisagé de réaménagement global des itinéraires cyclables entre les échangeurs 4 et 10 : « notre objectif n'est pas de traiter l'ensemble de la problématique même si on peut la partager par ailleurs ». Il indique que ces pistes cyclables relèvent de la responsabilité de la Communauté urbaine.

Patrick MAUPIN insiste sur le danger du carrefour de la piste cyclable avec la bretelle 4a existante et estime que les options proposées « sont de bon sens, même si ça rallonge le parcours ».

Laurent SERRUS rappelle les modalités de cette première phase de concertation jusqu'au 6 juillet : réunions, registres, site internet et courriers.

Patrick MAUPIN regrette la courte durée de cette première phase de concertation.

Laurent SERRUS explique ce choix - qui tient compte de la Coupe du Monde de football et des vacances scolaires - tout en rappelant le caractère relativement consensuel de ce projet attendu par beaucoup d'usagers.

Maxime CAZAUX demande s'il n'est pas possible de réaliser les travaux d'assainissement avant le phasage des travaux de voirie « pour gagner du temps ».

Jacques COUTIN rappelle l'impératif de sécurité pour le personnel des entreprises de chantier comme pour les usagers ainsi que l'enjeu de maintien de la circulation sur 2 voies par sens, qui interdisent une telle anticipation. Il explique la durée de ces travaux d'assainissement : « actuellement entre les échangeurs 13 et 12, nous avons un mois et demi de travaux de fonçage pour permettre ensuite le raccordement des réseaux ». Il insiste également sur le dimensionnement des collecteurs d'eau « qui dans les travaux actuels sont enterrés ».

Thomas MOMBER complète en indiquant que le foncier, davantage disponible sur la section entre les échangeurs 4 et 10, permettra la réalisation de bassins collecteurs à ciel ouvert.

Jacques COUTIN rappelle par ailleurs les enjeux environnementaux de la zone concernée par le projet : « les conclusions des études détaillées vont nous conduire à mettre en place des systèmes d'assainissement plus ou moins complexes ». Il rappelle que le déroulement des travaux doit s'adapter à l'évolution de l'environnement : « dans les travaux actuels, nous avons eu la nappe phréatique qui a affleuré à 1 mètre sous la chaussée », ce qui impacte la durée du chantier.

Un participant demande s'il est possible que la piste cyclable du giratoire au nord de l'échangeur 4a fasse le tour complet de l'ouvrage.

Laurent SERRUS confirme cette possibilité.

Maxime CAZAUX s'inquiète du risque d'accentuation des bouchons à la confluence des usagers venant de la rocade intérieure et de la zone commerciale d'Auchan pour prendre le pont d'Aquitaine, après la mise à 2 x 3 voies : « il faudrait peut-être changer l'aménagement de l'échangeur 4 ».

Laurent SERRUS confirme que l'arrivée sur le pont d'Aquitaine dans le sens intérieur est problématique et nécessiterait une réflexion d'ensemble du fonctionnement de l'échangeur 4 et des accès venant de Bordeaux-centre mais que « c'est un projet en soi ». Il évoque par ailleurs l'enjeu de développement des transports en commun et des modes de transport actifs pour réduire le nombre de personnes utilisant la voiture afin de se rendre au centre commercial, tout en admettant que « cette zone soit un point dur aujourd'hui [et] risque probablement de l'être encore demain ».

Un représentant de la mairie de Bordeaux ajoute qu'en complément de l'extension du tramway au-delà de la rocade, les dessertes en bus vont être améliorées en direction du centre commercial : « les lignes 7 et 15 qui viennent du Pont Chaban-Delmas et de Bruges auront leur terminus dans le centre commercial ».

En conclusion de la réunion, la DREAL Aquitaine remercie les participants de la qualité de leurs interventions et rappelle qu'une deuxième phase de concertation se tiendra à l'automne prochain.



Mise à 2 x 3 voies de la rocade ouest de Bordeaux entre les échangeurs 4 et 10

Réunion publique de concertation

Lundi 23 juin 2014
à Mérignac

Compte-rendu



La deuxième réunion publique de concertation sur la mise à 2x3 voies de la rocade ouest entre les échangeurs 4 et 10 s'est tenue à la Maison des Associations de Mérignac à 18h30.

Cette réunion s'adressait aux habitants de Mérignac et plus largement à l'ensemble des riverains et usagers du quadrant nord-ouest de la rocade. Elle a rassemblé une quinzaine de participants.

Elle s'est déroulée en présence d'Alain ANZIANI, sénateur-maire de Mérignac, de Laurent SERRUS (adjoint au chef du service mobilité, transports et infrastructures à la DREAL Aquitaine), accompagné de Béatrice BONNICHON-DAUBINS (chef de la division infrastructures) et Philippe DARLES (responsable du projet), ainsi que de Jacques COUTIN (chef du service d'ingénierie routière à la DIR Atlantique).

Monsieur le Maire a tenu à rappeler que le projet de mise à 2x3 voies répond à une attente forte et justifiée de la part des concitoyens. Néanmoins il a rappelé que la question du financement n'est pas encore réglée puisque la participation de l'Etat est remise en question après la suppression de l'écotaxe. Cette réalité touche la section déjà en travaux.

Après une présentation détaillée du projet par Laurent SERRUS et Jacques COUTIN, les échanges avec le public se sont déroulés jusqu'à 20h.

Echanges avec le public

Monsieur LECONTE, habitant du Haillan, fait part de son étonnement face à l'absence dans ce projet de financements dédiés à la sécurisation des franchissements à vélo de la rocade qu'il estime pourtant difficiles et dangereux. Il fait également remarquer que la voirie annexe (voies pénétrantes et sorties) sera sous-calibrée par rapport à l'augmentation du trafic prévu sur cette partie de la rocade.

Laurent SERRUS rappelle que les voies cyclables ne font pas partie du projet de mise à 2x3 voies stricto sensu, elles sont du ressort de La Cub, gestionnaire de voirie. Il précise : « Seules les pistes cyclables autour de Bordeaux-Lac ont été présentées puisque le projet de mise à 2x3 voies compromet cette seule section de l'itinéraire existant ». Il confirme toutefois que le franchissement de la rocade par les cyclistes est un véritable enjeu pris en compte dans d'autres projets.

Concernant la seconde remarque sur les voies de desserte, Laurent SERRUS assure que les capacités d'accès et de sortie de la rocade devraient être suffisantes. Bien que la voirie annexe ne fasse pas partie du projet stricto sensu, il indique que la réflexion doit être menée sur l'ensemble de l'itinéraire : « Pour cela les services de la DREAL travaillent avec La Cub sur des aménagements plus légers ». Il évoque par ailleurs l'enjeu de développement des transports en commun et des modes actifs (vélo, marche, rollers, etc.) pour une métropole qui accueillera bientôt 1 million d'habitants.

Madame FOURNIER, responsable du service domaine public à la Ville de Mérignac, précise que son service travaille actuellement avec La Cub au développement des voies cyclables. Elle cite plusieurs projets concrets : « Une bande cyclable pourrait être réalisée sur l'avenue Kennedy - de Mérignac Soleil à l'aéroport -, cette bande se transformerait en piste pour la traversée du pont ». D'autre part une réflexion est en cours – avec Vélo-Cité - sur la sécurisation de l'itinéraire cyclable de la voie François Mitterrand ainsi que la réalisation d'une passerelle reliant l'avenue Jean Monnet à l'avenue de l'Europe.

Monsieur PERCHERON, habitant de Mérignac, rappelle que l'échangeur 8 a été créé plus récemment que les autres, « pourtant il ne s'agit que d'un demi-échangeur puisqu'il n'existe pas de pénétrante vers Bordeaux ». Il ajoute : « la sortie de la rocade sera difficile lorsque le tramway entrera en

circulation à l'échangeur 9 qui est de fait déjà encombré du fait du caractère incomplet de l'échangeur 8 et de la zone d'activités du Phare ». Il demande si des aménagements aux échangeurs 8 et 9 ont été prévus.

Laurent SERRUS explique que la rocade de Bordeaux présente déjà une densité d'échangeurs très importante, avec des échangeurs souvent très proches qui ont obligé en certains points à la création d'une voie commune d'entrée-sorties pour réduire le risque d'accident : « c'est pour cette raison que toute demande de nouvelle sortie est systématiquement rejetée ». Au sujet de l'échangeur 8, relié à la RD1215, il explique que le choix a été fait à l'époque de ne pas créer d'entrée supplémentaire vers Bordeaux-centre. « Il serait aujourd'hui très difficile de créer une pénétrante compte tenu du bâti ». Il ajoute que ce type d'aménagement n'irait pas dans le sens d'une évolution plus durable des déplacements sur l'agglomération.

Concernant l'échangeur 9, Laurent SERRUS indique qu'un tramway traversera la voirie secondaire toutes les 10 minutes dans chaque sens, ce qui paraît acceptable en terme de gêne pour les automobilistes. Il assure que la situation devrait nettement s'améliorer une fois les travaux achevés.

Philippe DARLES précise que la sortie de la rocade sera prioritaire par rapport à la radiale, ce qui évitera des remontées de file sur la rocade, y compris lors du passage du tramway.

Jean-Pierre MESSAGER, habitant de Mérignac, s'interroge sur les fonctionnalités de l'échangeur 4 : « Au vu de l'augmentation du trafic prévue par le projet et du développement urbain attendu autour du lac de Bordeaux, ne va-t-on pas retomber dans la situation de congestion passée avant la mise à 2x3 voies du pont d'Aquitaine ? »

Laurent SERRUS confirme l'augmentation des flux et les conflits potentiels entre les automobilistes de la rocade et ceux qui débouchent du boulevard Aliénor. Il ajoute : « Il y a des choix à faire : aujourd'hui il y a un consensus sur la mise à 2x3 voies, pour autant nous ne voulons pas faire du tout voiture ». La solution sera de donner plus de place aux transports en commun ». Il ajoute que la circulation sera améliorée, mais que la congestion ne disparaîtra pas totalement à l'échangeur 4.

Monsieur LECONTE, habitant du Haillan, ajoute qu'aucune solution correcte n'a été proposée pour l'échangeur 9 dont la voirie environnante lui paraît sous-calibrée, notamment au vu du développement de l'Aéroparc.

Laurent SERRUS rappelle que la voirie secondaire est du ressort de La Cub.

Pierre SAMBLAT (pôle mobilité de La Cub), présent dans la salle, prend la parole : « Il est vrai que les travaux pour le tramway sur l'échangeur 9 entraînent une gêne importante, mais la situation devrait redevenir acceptable ; le tramway n'impactera que légèrement la circulation ». Il ajoute qu'une piste cyclable « en site propre » est aussi en cours de réalisation sur ce secteur.

Madame FERNANDEZ ARFEUIL, habitante de Mérignac, s'interroge sur la consolidation des murs antibruit et demande si la couverture végétale disparaîtra comme sur la section en cours de travaux, estimant que cette couverture est particulièrement efficace contre le bruit.

Laurent SERRUS répond que ce sujet sera mieux traité lors de la 2^{de} phase de concertation qui aura lieu en novembre, lorsque les études acoustiques seront terminées. Il précise : « Entre les échangeurs 10 et 16 la végétation a été coupée pour permettre de réaliser de nouveaux écrans acoustiques plus performants vis-à-vis du trafic à venir. » Il précise que la protection acoustique d'un couvert végétal est, selon les experts, peu performante, néanmoins : « Des arbres seront replantés pour masquer les écrans et offrir un cadre plus agréable ».

Monsieur PERCHERON, habitant de Mérignac, demande une comparaison du budget de cette nouvelle section de mise à 2x3 voies par rapport à celui de la section en travaux.

Laurent SERRUS répond que la section en cours de travaux (échangeurs 15 à 10), d'une distance de 9 km, présente « un coût à terminaison » de 143 millions d'euros. Le projet en cours de concertation (échangeurs 4 à 10), d'une distance de 11 km, présente un coût actuel de 164 millions d'euros.

Madame COMBESQUE, habitante de Mérignac, demande s'il n'est pas envisageable de faire circuler le tramway en parallèle de la rocade en vue d'arriver « à une solution plus durable et respectueuse de l'environnement ».

Laurent SERRUS explique que nonobstant la complexité d'un tel projet - du fait de la configuration topographique, de la densité d'échangeurs, etc -, la densité urbaine autour de la rocade n'est pas assez importante. Cette raison explique également l'absence d'arrêts de bus le long de la rocade bien que le projet actuel comprenne également une bande d'arrêt d'urgence de 4 mètres de façon à conserver la possibilité de faire d'y faire circuler des transports en commun.

Monsieur le Maire rappelle la réflexion en cours autour du tramway, « une prolongation du réseau depuis les 4 Chemins jusqu'à l'aéroport avec un arrêt à Mérignac-Soleil et un arrêt à la zone aéroportuaire ». Il ajoute qu'à l'heure actuelle, l'aéroport est la seule infrastructure majeure à ne pas être desservie par les transports en commun. Quant à l'hypothèse du tramway parallèle à la rocade, il la juge « complexe, chère et dangereuse ».

Monsieur LECONTE, habitant du Haillan, déplore le fait que peu d'entreprises affrètent des bus « de toute façon peu remplis » pour leurs employés : « Il faut être réaliste, augmenter le poids des zones d'activités autour de la rocade, c'est faire progresser le trafic en baïonnette et aggraver les problèmes pour les riverains notamment à cause des itinéraires malins ».

La DREAL Aquitaine remercie Monsieur le Maire et les habitants pour leur participation et rappelle qu'une seconde phase de concertation aura lieu à l'automne, qui portera plus spécifiquement sur la protection du cadre de vie et de l'environnement.



Mise à 2 x 3 voies de la rocade ouest de Bordeaux entre les échangeurs 4 et 10

Réunion de concertation « Acteurs économiques »

Mardi 24 juin 2014
à Bordeaux

Compte-rendu



La réunion de concertation avec les acteurs économiques sur le projet de mise à 2x3 voies de la rocade ouest entre les échangeurs 4 et 10 s'est tenue à l'hôtel Pullman Aquitania de Bordeaux à 19h00.

Cette réunion s'adressait à l'ensemble des acteurs économiques concernés par le projet, en particulier les chefs d'entreprises situées dans le quadrant nord-ouest de la rocade. Elle a rassemblé une dizaine de participants, dont plusieurs représentants de clubs d'entreprises.

La réunion s'est déroulée en présence de Laurent SERRUS (adjoint au chef du service mobilité, transports et infrastructures à la DREAL Aquitaine), accompagné de Béatrice BONNICHON-DAUBINS (chef de la division infrastructures) et Philippe DARLES (responsable du projet), ainsi que de Jacques COUTIN (chef du service d'ingénierie routière à la DIR Atlantique).

Après une présentation détaillée du projet par Laurent SERRUS et Jacques COUTIN, les échanges avec le public se sont déroulés jusqu'à 20h30.

Echanges avec le public

Béatrice VERDONI, Carsat Aquitaine – club d'entreprises de Bordeaux, demande s'il est prévu d'aménager une voie de sortie supplémentaire au niveau de Bordeaux-Lac pour accompagner l'afflux d'automobilistes autour de la zone commerciale du Lac.

Laurent SERRUS explique que la rocade de Bordeaux présente déjà une densité d'échangeurs importante avec des voies d'entrée et de sortie souvent très proches. Bien qu'il y ait régulièrement des demandes d'aménagements supplémentaires, « le principe général est de ne pas en ajouter ». De plus, créer de nouveaux échangeurs reviendrait à « augmenter le nombre de points de friction compromettant la circulation sur l'anneau ». Le projet ne prévoit donc pas de nouvel aménagement à l'exception de la sortie l'échangeur 4a en direction du parc des Expositions et du futur stade.

Béatrice VERDONI réitère sa demande en insistant cette fois sur l'aménagement d'une nouvelle voie d'entrée au niveau de Bordeaux-Lac.

Pierre SABOURET, Immochan – club d'entreprises de Bordeaux, complète la demande de Béatrice VERDONI : « Notre problématique est de sortir de la zone. A l'heure actuelle, les clients qui viennent de l'intérieur et qui veulent sortir de la zone Aliénor [en direction de Mérignac] passent au-dessus de la rocade. Il faudrait un franchissement direct pour entrer sur la rocade ». Il ajoute que le développement de zones d'habitat à Bordeaux-Lac - avec l'arrivée de 7 000 nouveaux habitants d'ici trois ans - va encore augmenter le trafic.

Laurent SERRUS rappelle qu'il existe déjà deux accès à la rocade intérieure depuis le boulevard Aliénor. Il confirme que pour rentrer sur le sens extérieur, les automobilistes doivent d'abord franchir la rocade pour emprunter ensuite un carrefour à feux. Il rappelle qu'aucun projet d'aménagement supplémentaire n'est prévu et indique : « Le projet de mise à 2x3 voies de la rocade ouest ne reprend pas les échangeurs ».

Il précise que le coût d'aménagement d'un nouvel échangeur ou d'échangeurs supplémentaires est élevé : « à titre d'exemple le réaménagement de l'échangeur 12, relativement simple, a coûté environ 10 millions d'euros ». Il faut de surcroît gérer le contexte urbain rendant l'espace contraint. Revenant sur l'échangeur 4, Laurent SERRUS reconnaît l'absence aujourd'hui de solution satisfaisante.

Christian MAISTRIAUX, Altéas - vice-président du club d'entreprises de Bordeaux, s'interroge : « Une fois les travaux terminés, si on se projette à 7 ou 8 ans (horizon 2022 à la mise en service de la rocade à 2x3 voies), la rocade ne sera-t-elle pas encore saturée ? » Il propose que d'autres solutions soient envisagées : « La limitation de la vitesse sur la rocade est une première chose, mais qu'en est-il de la modulation ? Adapter la vitesse à la densité du trafic pourrait éviter que l'insertion sur la rocade ne perturbe la circulation ».

Laurent SERRUS confirme la possibilité de congestion du trafic même après la mise à 2x3 voies. Il ajoute que dans la perspective d'une métropole d'un million d'habitants, la pression démographique entraînera logiquement une augmentation des déplacements. Il précise : « s'il n'y a pas de développement des transports collectifs et des modes actifs alors on ne résoudra pas la situation de saturation ».

Christian MAISTRIAUX ajoute que la circulation internationale – principalement des poids lourds - sur la rocade pose un problème au niveau de l'accès à la RN89 (vers Périgueux) : « Elle engendre des bouchons jusqu'au pont d'Aquitaine ».

Laurent SERRUS rappelle que le trafic de transit de poids lourds concerne surtout la partie Est de la rocade, la question du transit « n'entre donc pas directement dans le projet de mise à 2x3 voies entre les échangeurs 4 et 10 ». Il évoque néanmoins l'étude DREAL qui avait estimé à 70 millions d'euros un réaménagement de l'échangeur 26 (rocade – RN89), un coût très élevé lié à la nécessité de travailler sous exploitation. Il ajoute : « Il faut faire des choix, l'objectif est de poursuivre le développement des modes de déplacements alternatifs comme le covoiturage. Cela suppose un vrai changement de comportement ».

Pierre SAMBLAT (pôle mobilité de La Cub) présent dans la salle, prend la parole : « Sur la dernière décennie, le trafic routier à l'échelle de l'agglomération n'a pas augmenté malgré l'accroissement démographique. Bien sûr il existe des disparités, une augmentation du trafic extra-rocade et une diminution du trafic intra-rocade, mais cette relative stabilité du trafic est le fruit du développement de modes de déplacement alternatifs. Il faut continuer à agir dans ce sens. »

Catherine TARMO, Mind the Gap - club d'entreprise de Mérignac, demande si le futur Plan de Déplacements Inter-Entreprises (P.D.I.E.) a été intégré dans la concertation.

Laurent SERRUS explique que cette initiative n'a pas de réel impact à l'échelle du projet. Il précise toutefois être informé du projet de P.D.I.E.

Il revient ensuite sur la première remarque de Christian MAISTRIAUX au sujet de la modulation de vitesse : « Il existe des projets d'équipement en panneaux à message variable – dits équipements dynamiques de la route - notamment sur les principales radiales ». Il existe également des projets de régulation de la vitesse de façon à réduire la circulation « en accordéon » et par conséquent les risques d'accident. « Cette mesure devrait d'abord être expérimentée sur l'A63 en provenance de Bayonne avant d'être éventuellement appliquée à la rocade. »

Christian MAISTRIAUX pense que l'agglomération bordelaise pourrait tester des mesures qui ne sont pas réellement innovantes : « De telles mesures de modulation de la vitesse sont appliquées à l'étranger, c'est notamment le cas à Cologne depuis de nombreuses années ». Il ajoute que les comportements seront plus faciles à changer dans ce sens que dans celui de l'abandon de la voiture.

Laurent SERRUS remet en question le gain potentiel d'une telle mesure en matière de débit, qu'il estime à moins de 10 % : « *A la limite, le véritable gain serait celui de sécurité* ».

Pierre SAMBLAT, (La Cub), complète : « *Par ailleurs le gain potentiel semble fortement diminué par le nombre d'échangeurs présents sur la rocade bordelaise. Néanmoins la mesure est à l'étude dans le cadre de la convention entre l'État, la CUB et le Conseil général sur le projet de gestion dynamique du trafic de la rocade « Aliénor »* ».

Pierre SABOURET demande si la modification de la limite de vitesse de 110 km/h à 90 km/h sur la rocade a entraîné une meilleure fluidité et quelles conclusions ont été tirées de cette démarche.

Laurent SERRUS répond : « *Le gain de fluidité entre 110 km/h et 90 km/h n'a pas été évalué ; de plus il n'est théoriquement pas considérable, le pic de fluidité se situant plutôt à 70 km/h. Mais l'objectif de cette mesure n'était pas le gain de fluidité : en réalité le fonctionnement urbain de la rocade ne correspondait plus à une circulation à 110 km/h* ».

Béatrice VERDONI demande si l'amélioration de la circulation sur la rocade entraînera une augmentation du trafic. Elle ajoute : « *Si c'est le cas, peut-on considérer de nouvelles voies d'entrée et de sortie ?* »

Laurent SERRUS confirme que selon toutes les projections il y aura une augmentation du trafic sur la rocade, d'où la nécessité d'améliorer l'offre de déplacements alternatifs. Il ajoute que l'on ne pourra pas étendre davantage la rocade à l'avenir : « *Nous avons prévu une bande d'arrêt d'urgence de 4 mètres pour permettre éventuellement la circulation de transports en commun, pour autant il n'est pas question d'utiliser cette bande comme une 4^e voie à part entière* ».

Béatrice VERDONI indique que, dans le cadre du P.D.I.E., des réunions ont été tenues avec les associations Vélo-Cité et Droits du piéton. Elle adhère à l'idée de replacer le projet de mise à 2x3 voies dans une réflexion plus générale sur les itinéraires, mais nuance : « *S'il n'y a pas de modes de transport alternatif direct, alors on peut être certain que la voiture restera le premier choix* ».

Laurent SERRUS confirme la nécessité de promouvoir la cohérence dans le développement des mobilités, mais rappelle que cela ne fait pas partie stricto sensu du projet : « *C'est davantage du ressort de la CUB avec des moyens comme les parcs relais* ».

Béatrice VERDONI rappelle la complexité des mouvements de circulation et l'existence de « pics » pour chaque sens de circulation.

Laurent SERRUS explique : « *La circulation sur la rocade n'est pas purement pendulaire et, même s'il n'y a pas de symétrie exacte, le flux le plus faible reste important ; pour cette raison, il n'y aurait pas d'opportunité à avoir de voies à sens de circulation changeant [si la présence d'un séparateur central n'interdisait de toute manière cette possibilité]* ». Il appuie son propos sur l'exemple du pont d'Aquitaine où la mise en place d'un tel système de circulation, avant séparation physique des sens, n'avait pas amélioré la situation.

Pierre SAMBLAT (La Cub) ajoute que depuis la mise en service du pont Jacques Chaban-Delmas, on constate, en termes statistiques, une amélioration des conditions de circulation sur la zone de l'échangeur 4 et du pont d'Aquitaine du fait de la séparation des flux.

Béatrice VERDONI est dubitative et demande les chiffres.

Pierre SAMBLAT propose de les lui faire parvenir.

Nicolas JARDONNET, commerçant à Eysines – club d'entreprises d'Eysines, demande si les travaux de mise à 2x3 voies vont entraîner la fermeture partielle de certaines bretelles ou échangeurs.

Laurent SERRUS répond qu'en principe la rocade restera fonctionnelle : a priori, les fermetures devraient être uniquement nocturnes.

Martine NAUD, représentante du club d'entreprises d'Eysines demande si une nouvelle sortie est prévue entre les échangeurs 7 et 8.

Laurent SERRUS rappelle les discussions avec la mairie d'Eysines pour une nouvelle sortie entre les échangeurs 7 et 8 sur le domaine du Pinsan (sens extérieur) : « *Il n'y aurait pas de nouvel échangeur, la voie rejoindrait en ramification la sortie existante de l'échangeur 8* ». Il précise cependant que cet aménagement reste à l'état de projet, « *il n'a pas encore été intégré, car il n'est pas sûr* ».

Sur une question d'un participant, Philippe DARLES (DREAL Aquitaine) précise que, le cas échéant, l'aménagement serait comparable à celui de l'échangeur 10 dans le sens intérieur où l'on trouve une voie parallèle à la rocade.

Martine NAUD demande si les futurs travaux du tramway d'Eysines ne risquent pas « *d'entrer en conflit* » avec ceux de la mise à 2x3 voies de la rocade.

Laurent SERRUS indique que les travaux ne se déroulent pas sur la même période.

Catherine TARMOT signale que la sortie 11a pose problème par rapport à l'affluence autour du parc Cadera. Elle demande si un aménagement est prévu.

Laurent SERRUS rappelle que l'échangeur 11 a déjà été étudié dans le projet de mise à 2x3 voies entre les échangeurs 10 et 15 et ne fait donc pas partie du projet actuel reliant les échangeurs 4 à 10.

Catherine TARMOT estime que les difficultés de circulation sur cette zone ne sont pas liées à la rocade, mais davantage aux voies d'accès.

Laurent SERRUS rappelle que le réseau secondaire est du ressort de La Cub.

Thierry GOUAULT, club d'entreprises du Haillan et des Portes du Médoc, demande si des solutions ont été imaginées pour améliorer l'entrée et la sortie de la rocade au niveau de l'échangeur 9, où la situation est difficile.

Pierre SAMBLAT (La Cub), prend la parole et indique qu'une fois la phase de travaux du tramway achevée, la situation devrait redevenir acceptable. Il ajoute : « *Le passage du tramway bloquera en partie la circulation, mais sa fréquence ne sera que de 10 minutes dans chaque sens. D'autre part on centralisera la gestion des feux en l'intégrant au système 'Gertrude' ce qui permettra d'optimiser les flux sur le carrefour* ».

Thierry GOUAULT affirme que la situation était déjà dégradée avant les travaux du tramway avec un blocage au droit de l'entreprise Dougados. Il estime qu'il y aura des embouteillages de la sortie 7 à la sortie 8 à cause du tramway prioritaire.

Laurent SERRUS admet qu'il y aura une part de congestion irréductible après les travaux : « *La mise à 2x3 voies ne réglera pas l'ensemble du problème, il faut développer d'autres modes de déplacement* ».

Thierry GOUAULT commente : « *Lorsque l'on vient de Paris, il n'y a pas de mode de déplacement alternatif possible* ».

Laurent SERRUS rappelle qu'il n'est pas prévu d'aménagement de l'échangeur 9 et qu'il faut optimiser au mieux l'existant. Il ajoute : « en l'occurrence, l'objectif de sécurité impose d'offrir la priorité aux automobilistes quittant la rocade ».

Thierry GOUAULT estime que malgré cette règle de priorité il y aura des remontées de file d'attente depuis Eysines. Il appelle à une réflexion autour de ce problème et fait une seconde remarque : « Le pont d'Aquitaine bloque, passer de 90 km/h à 70 km/h entraîne des ralentissements importants et dangereux pour les automobilistes arrivant d'Auchan et de Bordeaux ». Il demande si l'on peut envisager l'uniformisation de la limite de vitesse.

Laurent SERRUS rappelle que la limitation à 70 km/h sur le pont d'Aquitaine est justifiée par le rétrécissement des voies et l'absence de BAU : « dans cette optique, la seule solution serait le passage généralisé à une limitation à 70 km/h. Or cette mesure serait difficilement applicable pour le trafic nocturne ». Il explique que le problème de congestion de cette zone vient d'autres sources que le différentiel de vitesse au niveau du pont d'Aquitaine.

Pascal HOUBRE, aéroport de Bordeaux – club d'entreprises de Mérignac, se fait l'écho des difficultés de financement pour la section déjà validée, notamment entre les échangeurs 10 et 12. Il demande des informations complémentaires.

Laurent SERRUS confirme les informations parues dans la presse : « La suspension de l'écotaxe remet en cause les crédits alloués au projet. Les travaux entre les échangeurs 13 et 12 risquent d'être interrompus en fin d'année étant donné qu'il s'agit d'une tranche conditionnelle non notifiée ». Il assure toutefois que cette section sera achevée.

Béatrice VERDONI, demande un complément d'information sur le système de gestion centralisée des carrefours.

Pierre SAMBLAT (La Cub) explique que tous les feux de circulation n'ont pas une gestion centralisée permettant de modifier avec réactivité leur programmation. Le passage du tramway à Eysines entraînera le raccordement des feux concernés au système centralisé et permettra une gestion optimisée.

Pierre SABOURET demande s'il est envisageable d'interdire la circulation aux poids lourds lors des pics de circulation.

Laurent SERRUS indique que plusieurs élus ont mentionné cette possibilité : « Néanmoins cela pénaliserait l'activité économique locale, car il est impossible de différencier les poids lourds qui assurent la desserte locale du reste du fret ».

Jacques COUTIN ajoute que cela pose également un problème aujourd'hui sans solution de stationnement des camions en amont de la rocade et précise : « on observe une baisse de la part des poids lourds aux heures de pointe, les conducteurs de poids lourds évitent déjà cet itinéraire de leur propre chef ».

Christian MAISTRIAUX s'interroge sur le fret ferroviaire comme solution de décongestion en s'appuyant sur l'exemple de la Suisse.

Laurent SERRUS trouve l'idée intéressante, mais rappelle qu'elle sort du cadre de la concertation présente. Il mentionne néanmoins le projet d'autoroute ferroviaire atlantique reliant Dourges (à proximité de la frontière belge) à Tarnos (au nord de Bayonne).

Pierre SABOURET mentionne les réflexions autour du grand contournement de Bordeaux.

Laurent SERRUS rappelle que ce projet de contournement par l'ouest a été abandonné. Il précise que celui-ci n'avait pas le même objectif que la mise à 2x3 voies de la rocade « dans la mesure où le trafic de transit est de toute façon marginal sur le quadrant nord-ouest de la rocade ».

La DREAL remercie les participants et annonce la diffusion du compte rendu via les clubs d'entreprises.



Mise à 2 x 3 voies de la rocade ouest de Bordeaux entre les échangeurs 4 et 10

Réunion publique de concertation

**Judi 26 juin 2014
à Bruges**

Compte-rendu



La troisième réunion publique de concertation sur la mise à 2x3 voies de la rocade ouest entre les échangeurs 4 et 10 s'est tenue à la salle du Grand Darnal de Bruges à 18h30.

Cette réunion s'adressait aux habitants de Bruges et plus largement à l'ensemble des riverains et usagers du quadrant nord-ouest de la rocade. Elle a rassemblé une trentaine de participants.

Elle s'est déroulée en présence de Brigitte TERRAZA, maire de Bruges, de Laurent SERRUS (adjoint au chef du service mobilité, transports et infrastructures à la DREAL Aquitaine), accompagné de Béatrice BONNICHON-DAUBINS (chef de la division infrastructures) et Philippe DARLES (responsable du projet) ainsi que de Jacques COUTIN et Thomas MOMBER (du service d'ingénierie routière de la DIR Atlantique).

Madame le Maire a rappelé son attachement au projet - qu'elle connaît bien en tant que vice-présidente de la commission transports et déplacements de La Cub – même si les modalités de financement restent à définir. Elle insiste sur l'importance de cette phase de concertation qui permet de recueillir l'avis de chacun sur le projet. Elle évoque par ailleurs la réflexion en cours pour mettre en place de nouveaux usages sur la 3^e voie (covoiturage, taxis, transports en commun) en rappelant les chiffres : « 5 voitures, 6 personnes, mettre une personne de plus dans une voiture réduirait le trafic de 15 % ».

Après une présentation détaillée du projet par Laurent SERRUS et Thomas MOMBER, les échanges avec le public se sont déroulés jusqu'à 20h.

Échanges avec le public

Christophe PRIVAT, horticulteur à Bruges, demande si l'emprise de la rocade va augmenter et si la voie d'entrée à la rocade au niveau de l'échangeur 4a sera fermée.

Thomas MOMBER confirme que de nouveaux terrains seront nécessaires pour les aménagements proposés : « il faudra décider d'une option d'aménagement pour la nouvelle bretelle de sortie, ainsi que pour la liaison entre les échangeurs 4a et 5 ».

Un participant demande quels sont les critères de choix entre les différentes options proposées.

L'animateur rappelle que la concertation porte justement sur le choix entre ces diverses options.

Laurent SERRUS précise que les options proposées ont, pour la plupart, été esquissées en 2006 par l'agence d'urbanisme de l'agglomération bordelaise (a'urba) et approuvées au début 2008 par La Cub : « Le choix des options retenues dépend de vos remarques et des avis qui seront formulés par La Cub et les communes concernées. »

Jean-Pierre GLAVIEU, habitant de Bruges, rappelle qu'une des préoccupations majeures des riverains concerne les « itinéraires malins ». Il relève l'augmentation du trafic attendue en 2022 « de 8 % si on laisse la rocade à 2 voies, de 30 % avec le projet », ce qui pose question quant aux nuisances sonores, rappelant que l'État et La Cub s'engagent à réduire les impacts sonores.

Laurent SERRUS rappelle l'historique de la construction « par étape s » des écrans, qui explique les différences de protection qui sont actuellement constatées le long de la rocade. Il explique la méthodologie employée en matière de protection contre le bruit pour la mise à 2x3 voies entre les échangeurs 10 et 16 : « nous mesurons les niveaux de bruit à 2x2 voies et nous projetons quels seraient les niveaux de bruit maximum – indépendamment des trafics estimés - que générerait la rocade à 2x3 voies. » Il indique que les études acoustiques ne sont pas terminées et que le

dimensionnement des écrans dépend de la configuration de la rocade et du type d'habitations situées à proximité (pavillonnaire ou collectif) : « on est sur des gains de protection pouvant atteindre 5 à 6 décibels, c'est significatif sachant que 3 décibels correspondent à un doublement du volume sonore ». Il insiste sur l'objectif d'améliorer le niveau actuel de protection.

Jean-Pierre GLAVIEU interroge la DREAL sur les modalités de réalisation de ces études « les mesures sont-elles réalisées in situ ? », précisant que « quand la rocade est bloquée, les riverains sont plutôt tranquilles, mais qu'une moto à 200 km/h la nuit réveille facilement 5 000 riverains ».

Philippe DARLES indique que le bureau d'études (Synacoustique) a déjà réalisé les mesures aux mois de mai-juin derniers, chacune « sur 24 heures ». Il explique que ces mesures servent à vérifier le calage de la modélisation acoustique basée sur un plan détaillé du terrain et des bâtiments et simulant la réflexion et la diffusion du bruit.

Jean-Pierre GLAVIEU estime que seules des mesures sur place avant et après le projet permettent de vérifier la baisse du bruit dans le temps. Il cite l'exemple d'un projet de renforcement de ligne très haute tension dans le cadre duquel des mesures de champ magnétique ont été réalisées dans chaque maison concernée.

Philippe DARLES indique que, réglementairement, les mesures sont effectuées à 2 mètres en avant des façades, précisant que « les mesures acoustiques sont soumises à d'importantes variations en fonction de la température, du vent ; lorsque les conditions météo sortent des exigences de la norme, on invalide la mesure. » Il ajoute que des mesures de trafic sont réalisées en même temps « afin de pouvoir corréler bruit et trafic et de comparer à terme l'efficacité des écrans après la mise à 2x3 voies ».

L'animatrice rappelle que la seconde phase de concertation portera plus spécifiquement sur l'environnement et le cadre de vie : « les études alors terminées vous seront présentées ».

Eric LESPINE, entreprise Santerne (en face du C.F.A.I.) s'interroge sur les options d'aménagement de l'échangeur 6 : « Quels peuvent être les impacts pour ces entreprises ? »

Laurent SERRUS indique qu'une réunion spécifique avec les entreprises du secteur de Terrefort a été organisée par la mairie le 11 juin, « il en est ressorti une évolution de l'option 2 avec un déplacement du rond-point au plus près de la rocade qui maintiendrait le fonctionnement des accès figurant comme fermés dans le dossier de concertation [p 22] ». Il rappelle que cette solution – attendue par les entreprises - reste soumise à la validation des études de façon à s'assurer du fonctionnement de l'échangeur au regard des impératifs de sécurité routière. Une réunion sera organisée à la rentrée prochaine pour présenter les résultats de ces études.

Madame le Maire indique avoir reçu le courrier de la société Santerne et confirme qu'il s'agit bien de la solution « la plus pertinente et également la moins chère. Sous réserve de sa faisabilité, c'est la solution que la municipalité appuiera et mentionnera dans le registre de concertation publique ».

Monsieur GOIN (habitant rue du Lac à Bruges) s'inquiète de l'encombrement de la voirie locale pour accéder aux échangeurs : « les usagers venant de Ravezies sont obligés de prendre la rue du Lac pour aller sur le pont d'Aquitaine ou rejoindre l'échangeur 5, et inversement pour aller vers la zone du Tasta en venant du pont ». Il rappelle le développement urbain attendu dans ce secteur ainsi que le faible gabarit de la rue du Lac et propose : « il faudrait que l'échangeur 4a soit complet, permettant de rentrer et sortir de la rocade des deux côtés, d'aller sur le pont d'Aquitaine depuis le boulevard Chaban-Delmas ».

Laurent SERRUS rappelle le rôle de la bretelle de sortie 4a - mieux desservir la zone du parc des Expositions – puis indique que l'aménagement proposé par le participant n'a pas été étudié du fait notamment de l'espace très contraint à cet endroit.

Monsieur GOIN insiste sur le blocage prévisible de la circulation sur la voirie d'accès, estimant que la disponibilité foncière - « des terrains de sport municipaux » - est suffisante.

Laurent SERRUS indique que la congestion du trafic n'est pas liée à l'échangeur 5 en lui-même, mais aux voiries locales d'accès « justement du fait de leur statut particulier ». Puis de rappeler la forte densité d'échangeurs sur la rocade, « avec environ un échangeur tous les 1,5 km », qui entraîne de nombreux « frottements » (les usagers ralentissent pour laisser entrer d'autres véhicules). C'est la raison pour laquelle la création d'une nouvelle entrée n'a pas été étudiée.

Marie-Hélène LAUCHER, habitante de Bruges (Villaboïs), indique avoir « vue directe sur le pont enjambant la rocade à l'échangeur 4a, où la circulation est infernale la nuit ». S'inquiétant de la mise 2x3 voies et de la création d'une nouvelle bretelle qui augmentera le trafic sur ce pont, elle demande si des aménagements sont envisagés « pour limiter le bruit et réduire la circulation sur cet échangeur et l'avenue du Lac ».

Laurent SERRUS indique qu'il est prévu uniquement des protections « pour le bruit provenant de la rocade, le long de la voie ». Il constate aussi que les premières habitations sont assez éloignées de la rocade « même si le bruit porte loin, le niveau de bruit perçu doit être inférieur au seuil défini par la réglementation ».

Geneviève CLAVIEU, riveraine de la Tour de Gassies, demande : « les protections acoustiques envisagées sont-elles les mêmes en fonction de la densité d'habitat ? ».

Laurent SERRUS rappelle l'objectif réglementaire de réduire le niveau de bruit à l'intérieur des habitations : « soit par l'extérieur en mettant en place des écrans ou des merlons, soit en renforçant l'isolation des fenêtres des bâtiments ». Le choix de la solution dépend de la configuration du terrain, mais aussi du nombre d'habitations à protéger : « on ne va pas réaliser un écran de 200 mètres de long à 1 million d'euros pour deux habitations. »

Geneviève CLAVIEU cite la réalisation récente d'écrans acoustiques de grande hauteur au droit de la station-service de l'échangeur 26 « alors que les habitations voisines semblent éloignées ». Elle demande des explications sur la logique de construction des écrans : « lorsqu'on part de l'échangeur 8, les écrans s'abaissent petit à petit et à l'échangeur 7 il y a seulement un grillage ».

Laurent SERRUS justifie le choix de l'écran évoqué, qui protège le lotissement de Tressan : « le bruit monte, donc plus les habitations sont en surplomb, plus les riverains reçoivent de bruit ; c'est pourquoi ces écrans qui protègent des logements situés en hauteur par rapport à la rocade rive droite sont particulièrement hauts. A l'inverse, dans le cas d'habitations en contrebas de la rocade, des écrans de faible hauteur suffisent ». Puis il explique qu'à la construction de la 2x2 voies, les obligations réglementaires en matière de protection contre le bruit n'étaient pas celles d'aujourd'hui. Depuis, l'État et ses partenaires (Région, Conseil général, La Cub) ont financé la réalisation d'écrans dans les secteurs de l'agglomération les plus exposés au bruit. Il rappelle que dans le cadre de la mise à 2x3 voies, l'ensemble des quartiers sont examinés : « on devrait avoir des écrans sur une très grande partie du linéaire ».

Jean-Pierre URAT, habitant Bruges (près de la polyclinique Jean Vilar), constate que la situation du trafic sur la rocade se dégrade au fil des ans et propose de limiter la vitesse à 80 km/h pour gagner en sécurité, réduire les nuisances sonores et gagner en capacité de trafic « puisque les inter-distances

entre chaque véhicule seraient réduites ». Il déplore ensuite l'extinction de l'éclairage public sur la rocade qu'il juge accidentogène et demande si l'éclairage sera remis en service dans le cadre du projet.

Madame le Maire explique la décision du préfet de la Gironde, pour des raisons d'économies d'énergie « mais aussi parce que les usagers roulent moins vite quand il n'y a pas de lumière ». Elle indique que le bilan des expériences réalisées dans plusieurs agglomérations atteste d'une baisse du nombre d'accidents. Elle rappelle la concertation menée sur ce dossier « avec les associations notamment « Les motards en colère' » et le choix aujourd'hui de maintenir la rocade sans éclairage à Bruges et à Pessac. Un bilan sera réalisé au bout d'un an sur ces expériences.

Laurent SERRUS revient sur la question de la vitesse en rappelant que la réglementation en France comporte uniquement des chiffres impairs (130, 110, 90, 70, 50 km/h), mais que des réflexions sont en cours au niveau national – sous l'angle de la sécurité routière – pour réduire par endroits la vitesse. Puis il rappelle que la vitesse autorisée sur la rocade a déjà été baissée de 110 km/h à 90 km/h [en 2007] et que les caractéristiques autoroutières de la rocade semblent compliquer le choix d'un nouvel abaissement à 80 km/h : « il faut que la vitesse corresponde à la fonctionnalité de l'infrastructure ». Il précise par ailleurs qu'une réflexion porte sur l'adaptation de la vitesse autorisée en fonction de la congestion du trafic, notamment sur l'A63 en arrivant sur la rocade : « il serait préférable de limiter à 70 km/h pour éviter les passages de 90 à 50 km/h, cela réduirait la consommation, le risque d'accident ainsi que le bruit ».

Madame le Maire évoque les radars pédagogiques installés sur la section de rocade qui est en travaux entre les échangeurs 15 et 12, qui permettent à chaque usager de réfléchir à sa vitesse, et s'interroge sur une généralisation à l'exploitation permanente.

Laurent SERRUS indique que d'un point de vue technique et sur le principe, cela ne pose pas de difficultés.

Christophe PRIVAT, horticulteur à Bruges, s'inquiète de l'impact des travaux sur son activité de vente directe : « lors du triathlon, je n'ai eu que deux clients dans la journée » et demande à Madame le Maire si des compensations sont prévues.

Laurent SERRUS l'assure que l'ensemble des échanges sera maintenu pendant les travaux « sauf quelques fermetures de nuit ». Il constate également que l'horticulteur sera mieux desservi après les travaux grâce à la nouvelle bretelle. Puis d'expliquer que sur les trois options envisagées, seule l'option « doublement de la branche du giratoire » (option violette) est susceptible d'impacter son activité avec la réalisation de la piste cyclable devant sa propriété : « il y aura toujours un accès à votre commerce pendant toute la durée des travaux ».

Christophe PRIVAT évoque les échanges avec les entreprises de Bruges, auxquels il aurait aimé être convié, et souhaite être associé davantage à la concertation.

Laurent SERRUS lui propose de prendre ses coordonnées pour voir plus en détail avec lui les contraintes de son activité [ce qui est fait].

Madame le Maire confirme qu'un échange direct avec la DREAL semble être la solution la plus constructive. Elle justifie les échanges préalables avec les entreprises de l'échangeur 6 du fait de la complexité des questions de rétablissement dans cette zone et du nombre d'entreprises concernées : « mais j'entends bien votre demande et nous allons la traiter évidemment ».

Un habitant de Bruges estime que la congestion du trafic sur le pont d'Aquitaine est liée aux flux importants venant de la rocade auxquels s'ajoutent les usagers venant de Bordeaux. Il redoute une augmentation des bouchons sur le pont d'Aquitaine après la mise à 2x3 voies et l'accroissement des trafics qu'elle engendrera.

Compte rendu de la réunion de concertation, le 26 juin 2014 à Bruges

5

Laurent SERRUS indique que la situation du trafic sur le pont d'Aquitaine n'est pas critique, de même que le fonctionnement de l'échangeur desservant le nord de Bordeaux. Il confirme que la mise à 2x3 voies va entraîner une augmentation du trafic. Il indique que des réflexions sont en cours avec La Cub pour améliorer le fonctionnement de cet échangeur notamment au niveau du boulevard Aliénor. En revanche, le réaménagement global de cet échangeur n'est pas envisageable, du fait de l'investissement financier nécessaire : « à titre d'exemple, l'aménagement de l'échangeur 26 vers la RN 89, qui pose des problèmes importants de remontées de files, coûterait 70 millions d'euros ». Puis d'expliquer que le projet de mise à 2x3 voies est relativement simple « avec un minimum de reprise des échangeurs. On ne fait pas une nouvelle infrastructure ». Laurent SERRUS se dit confiant sur la mise en place de mesures d'aménagements plus simples au niveau des voiries locales ainsi que le franchissement de la rocade par le tramway « pour délester en partie cet échangeur ».

Jean-Pierre URAT, habitant de Bruges, rappelle l'ancienne idée « de laisser la priorité au tuyau et de ralentir les véhicules venant d'Aliénor en plaçant un « Cédez le passage », ce n'est pas la panacée, mais ça contribue à fluidifier le trafic sur la rocade ».

La DREAL Aquitaine remercie Madame le Maire et donne rendez-vous à l'automne pour la concertation dédiée au cadre de vie et à l'environnement. Dans cette perspective, chacun est invité à laisser ses coordonnées sur le site internet de la concertation pour être tenu informé des dates des réunions.

Madame le Maire rappelle que cette première phase de concertation dure jusqu'au 6 juillet et que le registre des remarques ainsi que le dossier de concertation sont disponibles à l'Hôtel de Ville (bureau urbanisme, au 1^{er} étage).



Compte rendu de la réunion de concertation, le 26 juin 2014 à Bruges

6



Mise à 2 x 3 voies de la rocade ouest de Bordeaux entre les échangeurs 4 et 10

Réunion publique de concertation

**Jeudi 2 juillet 2014
à Eysines**

Compte-rendu



La quatrième réunion publique de concertation sur la mise à 2x3 voies de la rocade ouest entre les échangeurs 4 et 10 s'est tenue à la salle Marcel Lachière d'Eysines à 18h30.

Cette réunion s'adressait aux habitants d'Eysines et plus largement à l'ensemble des riverains et usagers du quadrant nord-ouest de la rocade. Elle a rassemblé une vingtaine de participants.

La réunion s'est déroulée en présence d'Évelyne FRENAIS, 1^{re} adjointe à la mairie d'Eysines, de Laurent SERRUS (adjoint au chef du service mobilité, transports et infrastructures à la DREAL Aquitaine), accompagné de Béatrice BONNICHON-DAUBINS (chef de la division infrastructures) et Philippe DARLES (responsable du projet) ainsi que de Jacques COUTIN et Thomas MOMBER (du service d'ingénierie routière de la DIR Atlantique).

Après avoir excusé l'absence de Madame le Maire, Évelyne FRENAIS a tenu à remercier les nombreux élus présents. Elle a également rappelé les modalités du dispositif de concertation en place en insistant sur la présence d'un registre à la mairie d'Eysines.

Après une présentation détaillée du projet par Laurent SERRUS et Thomas MOMBER, les échanges avec le public se sont déroulés jusqu'à 20h.

Échanges avec le public

Évelyne FRENAIS rappelle que la commune souhaite la création d'un échangeur « 8A » afin de desservir directement la future zone de Balan et Mermoz, la sortie 8 étant largement empruntée pour accéder à la RD 215.

Laurent SERRUS indique que cette idée est ancienne, mais n'a pour l'instant jamais été formalisée ; c'est la raison pour laquelle elle n'est pas reprise dans le projet de mise à 2x3 voies. Mais la DREAL étudie effectivement les conditions d'un tel aménagement.

Jean-Luc MILLAUD, habitant de Blanquefort, constate que le projet de mise à 2x3 voies créera « un appel d'air pour la voiture » et une augmentation du trafic. Après avoir rappelé son opposition au précédent projet de grand contournement autoroutier de Bordeaux, il propose qu'une démarche soit organisée avec les entreprises pour décaler les horaires d'embauche, en parallèle d'une diminution de la vitesse réglementaire. Il estime en effet que de façon générale, une 2x3 voies est plus dangereuse qu'une 2x2 voies du fait de changements de files plus fréquents. Il demande si des études ont été réalisées à ce sujet. Enfin, il s'interroge sur les conséquences en matière d'urbanisation de la mise à 2x3 voies : « un appel à urbaniser pour les zones de Blanquefort, Parempuyre, Le Taillan ».

Laurent SERRUS admet que la mise à 2x3 voies entraînera bien une augmentation du trafic liée au report des usagers empruntant actuellement les voies secondaires : « Aujourd'hui beaucoup empruntent des itinéraires de substitution – notamment en traversant Eysines ». L'objectif est de rendre la rocade plus performante – donc attractive – « tout en rendant plus compliqués les itinéraires malins à travers les villes ». Il évoque également le projet de La Cub de densifier l'urbanisation à proximité de la rocade et en intra-rocade ainsi que le développement d'autres modes de transports : « Le tram-train du Médoc peut intéresser les usagers qui empruntent aujourd'hui la voiture pour aller dans le centre de Bordeaux ». Néanmoins, pour les trafics « extérieur rocade » vers « extérieur rocade » (c'est le cas par exemple d'un itinéraire allant de Blanquefort vers l'aéroport), la rocade conservera un rôle majeur, l'offre de transports en commun étant plus difficile à mettre en œuvre.

annonces récentes ont été faites sur le péage de transit (qui rapporteraient moins), l'État recherche des compléments financiers ». Il rappelle le caractère prioritaire de ce projet pour l'État et La Cub : « Cela ne remet pas en cause la concertation ni l'enquête publique, l'objectif est d'être prêt pour démarrer les travaux dès 2018 ».

Jean-Baptiste MAÏTIA, 2^e adjoint au maire, se dit « dubitatif » sur les effets du projet du fait de l'absence d'amélioration du trafic sur la partie Est de la rocade. Il estime néanmoins qu'il y aura une légère amélioration pour les liaisons entre Eysines et Pessac, notamment en flux sur les voiries locales. Il s'interroge néanmoins : « Quand on arrive en 2022 à 114 000 véhicules/jour à Eysines, ce sera comme aujourd'hui sur la rocade sud-est : bouché ! D'autant que les usagers qui empruntent aujourd'hui les itinéraires de substitution vont automatiquement revenir sur la rocade, au fil de l'avancée des travaux ». Il questionne également la DREAL au sujet des murs anti-bruit : « Il faut garantir la sérénité de la population, les dispositions prises seront-elles suffisantes ? ».

Laurent SERRUS rappelle que les usagers de la rocade Est ne sont pas ceux de la rocade ouest tout en précisant : « Il y aura une baisse marginale à l'est liée au fait qu'aujourd'hui certains usagers préfèrent contourner par la rocade Est pour éviter la partie ouest congestionnée. » Il ajoute que la rocade ouest sera moins saturée à 2x3 voies qu'à 2x2 voies : « On passe plus facilement 114 000 véhicules/jour sur une 2x3 voies que 85 000 sur une 2x2 voies. Aujourd'hui on circule globalement mieux sur la rocade Est que sur la rocade ouest ». Il pondère néanmoins : « Du fait du dynamisme économique et démographique de l'agglomération, la mise à 2x3 voies ne réglera pas tout », citant le développement des transports en commun et des déplacements actifs (cycles et piétons) ou encore la pratique du covoiturage comme autant de solutions nécessaires à l'amélioration de la situation.

Betty PICCIOLI, conseillère municipale d'Eysines, rebondit sur la question du covoiturage : « C'est une solution, certes partielle, mais à envisager sérieusement pour réduire les gaz à effet de serre. Comment développer cette pratique sur l'agglomération et plus particulièrement sur la rocade ? Quelles possibilités pour implanter des parkings de covoiturage au droit des échangeurs ? ». Elle évoque également la passerelle piétonne et cycliste au niveau du lac, signalant que des jeunes se servent de l'existante pour se baigner : « C'est quelque chose qu'il faudrait essayer d'éviter avec la nouvelle passerelle ».

Laurent SERRUS indique que les études techniques sur cette passerelle ne sont pas faites : « On a identifié des pêcheurs, pour l'instant seul le principe d'une piste large de 4 mètres est acté ». Sur le covoiturage, il rappelle les nombreuses initiatives lancées par l'État, La Cub, les entreprises, le Conseil général de la Gironde, etc. « Tout ne dépend pas des institutions, aujourd'hui le site internet de covoiturage le plus actif n'est pas celui porté par la collectivité ». Concernant les parcs de stationnement de covoiturage, il rappelle que le Conseil général de la Gironde facilite cette pratique et estime que « l'idée d'en réaliser à proximité de la rocade semble faisable, même si le foncier doit être plus cher ».

Il revient ensuite sur la question de Jean-Baptiste MAÏTIA au sujet des protections acoustiques : « Des mesures de bruit ont été réalisées en mai / juin par le bureau d'étude Synacoustique qui est en train de procéder à la modélisation du bruit ». Il rassure : « Demain la protection sera renforcée, il y aura certainement des écrans le long de l'ensemble des zones habitées. Nous aborderons plus précisément cette thématique à l'automne quand les études seront terminées ».

Pierre SAMBLAT (service Mobilité de La Cub) précise : « Les études montrent que le covoiturage n'a de sens qu'à partir d'une vingtaine de kilomètres. Du fait de la distance des zones d'activités, la pertinence d'aires de covoiturage aux abords de la rocade n'est pas prouvée ». Et de rappeler qu'il

Compte rendu de la réunion de concertation, le 2 juillet 2014 à Eysines

4

s'agit d'un thème important pour La Cub, qui incite les entreprises à cette pratique et met en place des conventions avec les centres commerciaux pour dédier une partie de leurs parkings au covoiturage.

Un participant confirme que dans les communes de la première couronne, le covoiturage ne fonctionne pas, car « la distance n'est pas suffisante ».

Jean-Baptiste MAÏTIA tempère : « Nous sommes dans une agglomération où l'on ne compte pas les déplacements en kilomètres, mais en temps : 20 km en campagne c'est 20 minutes, 4 km en ville c'est aussi 20 minutes. Il ne faut pas se bloquer dans la réflexion à cause de la distance, le covoiturage peut fonctionner ».

Denis TESSEIRE de TRANSCUB demande si le diaporama présenté est disponible sur le site de la concertation.

Laurent SERRUS confirme que le dossier de concertation - plus complet et détaillé - est en ligne, le diaporama synthétique reprenant des extraits du dossier. Il propose à TRANSCUB de le transmettre sur clé USB à la fin de la réunion.

Après avoir indiqué son approbation des approches faites sur le covoiturage, TRANSCUB s'interroge sur la prise en compte de l'aménagement du territoire et estime que les parcours cyclistes seront plus longs. Puis il demande qu'une étude sur la solution d'une voie spécialement dédiée aux transports collectifs et au covoiturage (avec la possibilité de laisser la rocade à 2 voies pour les voitures) soit réalisée : « Nous ne disons pas que c'est la bonne solution, nous demandons à ce qu'elle soit étudiée en profondeur avant d'aller plus loin dans ce projet ». Il demande également quelles seront les mesures concrètes mises en place pour délester les voiries secondaires, rappelant que : « Tout nouvel aménagement crée son propre trafic ».

Christian BAUDON, Club des entreprises de Mérignac, se déclare favorable au développement du covoiturage et apporte son témoignage sur la mise en place des plans de déplacement des entreprises, « très compliqués à mettre en œuvre du fait notamment de la difficulté à connaître les origines et destinations des déplacements ». Évoquant des expériences à l'étranger, il soutient la proposition d'une bande d'arrêt d'urgence dédiée aux transports en commun et au covoiturage : « On peut faire en sorte qu'en cas d'accident, cette voie dédiée redevienne une bande d'arrêt d'urgence. Cela permettrait une optimisation de la voirie ». Il indique également que le réseau de pistes cyclables ne permet pas aujourd'hui de se rendre facilement d'une zone à une autre : « A l'étranger, ils ont pris les devants » et de rappeler le caractère dangereux des parcours cyclables sur Eysines, Mérignac et Saint-Médard-en-Jalles du fait de la densité de la circulation automobile : « Il faut impérativement séparer les pistes cyclables de la voirie ».

Denis TESSEIRE précise que cette demande d'étude sur la voie dédiée aux transports en commun et au covoiturage devrait être intégrée dans une réflexion plus globale de mise en covoiturage et en transports en commun en site propre (TCSP) des axes d'accès à l'hypercentre. Revenant sur le choix des emplacements d'aires de covoiturage, il invite également à regarder ce qui est réalisé à l'étranger.

Jean-Luc MILLARD de Blanquefort revient sur le financement du projet et la nécessité de définir des priorités au niveau de l'agglomération : « Grand stade, pont Jean-Jacques Bosc, salle de spectacle de Floirac... peut-on financer tout cela ? Il faut faire des choix ».

Laurent SERRUS confirme la nécessité de prioriser, cette dernière étant du ressort de choix politiques des collectivités et de l'État. Il rappelle l'attente des populations sur cette mise à 2x3 voies et précise que l'investissement (164 millions d'euros) est étalé dans le temps et profitera à beaucoup d'usagers. Sur la 3^e voie dédiée au covoiturage, il rappelle les nombreuses études et réflexions aux niveaux national et local, « même si aucune étude formelle sur la rocade n'a été réalisée ». Il précise les freins

Compte rendu de la réunion de concertation, le 2 juillet 2014 à Eysines

5

techniques à la mise en place de cette solution : « Pour des raisons de sécurité importantes et aussi parce que le réseau de transports en commun fonctionne aujourd'hui sans la rocade, car la densité de population n'y est pas assez forte ». Il admet néanmoins que dans le futur « le besoin de liaisons radiales peut apparaître, d'où la bande d'arrêt d'urgence de 4 mètres pour préparer l'avenir ». Sur les expériences réalisées à l'étranger, l'État a analysé plusieurs cas, mais celui de la rocade bordelaise comporte une réelle difficulté technique. « A titre personnel je préférerais porter un projet avec une 3^e voie dédiée...si vous avez une solution à me proposer, je suis évidemment preneur ».

Denis TESSEIRE exprime le souhait d'obtenir une synthèse de ce travail de veille réalisé par l'État.

Laurent SERRUS lui propose de lui transmettre divers documents, notamment le rapport de Christian PITTÉ (2010) portant sur les voies dédiées au covoiturage « qui soulève, pour faire simple, les difficultés de croisements entre les covoitureurs et les autres usagers ». Il précise que tous les exemples étrangers étudiés de voiries dédiées concernent des voies de bus « avec des chauffeurs spécialisés, un trafic moindre qu'avec des covoitureurs, donc plus facile à gérer. Tous les exemples de voies réservées au covoiturage concernent eux des axes pénétrants dans des agglomérations où le trafic est supérieur à celui de Bordeaux ». Une solution de voie dédiée pourrait ainsi être pertinente sur de grandes pénétrantes comme l'A10, l'A62, l'A63 « avec la difficulté qu'elles sont à 2x2 voies à l'arrivée sur Bordeaux ». Et de conclure : « Notre analyse est que sur la rocade, on ne sait pas faire ». Il termine sur la notion d'aménagement du territoire en précisant que ce dernier relève de La Cub, notamment à travers le plan de déplacement urbain. « Le projet de mise à 2x3 voies s'intègre dans la politique globale de déplacement à l'échelle communautaire » d'où la décision de La Cub et de l'État de financer conjointement les études sur cette mise à 2x3 voies « nécessaire au bon fonctionnement de l'agglomération ».

L'animateur rappelle la disponibilité du dossier de concertation sur internet dans lequel un chapitre revient sur les conclusions du Grenelle des Mobilités organisé par La Cub. Il remercie les participants et invite chacun à participer à la seconde phase de concertation à l'automne, qui sera plus particulièrement dédiée à l'environnement et au cadre de vie.

Madame Évelyne FRENAIS, première adjointe, remercie également les participants et encourage chacun à se prononcer sur ce projet.



Mise à 2 x 3 voies de la rocade ouest de Bordeaux entre les échangeurs 4 et 10

Réunion publique de concertation

**Lundi 12 janvier 2015
à Mérignac**

Compte-rendu

La première réunion publique de la seconde phase de concertation sur la mise à 2x3 voies de la rocade ouest entre les échangeurs 4 et 10 s'est tenue à la Maison des Associations de Mérignac à 19h00.

Cette réunion s'adressait aux habitants de Mérignac et plus largement à l'ensemble des riverains et usagers du quadrant nord-ouest de la rocade. Portant plus spécifiquement sur la protection du cadre de vie et de l'environnement, elle a rassemblé une cinquantaine de participants, dont plusieurs élus et représentants de Conseils de quartier.

Elle s'est déroulée en présence d'Alain ANZLANI, sénateur-maire de Mérignac, de Laurent SERRUS (adjoint au chef du service mobilité, transports et infrastructures à la DREAL Aquitaine), accompagné de Béatrice BONNICHON-DAUBINS (chef de la division infrastructures) et Philippe DARLES (responsable du projet), ainsi que de Thomas MOMBER (du service d'ingénierie routière à la DIR Atlantique).

Monsieur le Maire a invité les participants à faire part de leurs remarques sur le projet - notamment sur le plan des nuisances sonores - pendant cette nouvelle phase de concertation qui durera jusqu'à fin janvier. Il a par ailleurs rappelé que la question du financement de cette section n'est pas encore réglée et que le projet ne devrait pas aboutir avant 2020.

Après une présentation détaillée du projet et des études environnementales (eau, milieu naturel, paysage et patrimoine, bruit, air et santé) par Laurent SERRUS, les échanges avec le public se sont déroulés jusqu'à 20h30, certains participants poursuivant des discussions en privé avec la DREAL jusqu'à 21 heures.

Échanges avec le public

Un représentant du Conseil de quartier de Beutre évoque la possibilité d'amélioration du traitement du bruit en équipant la rocade d'un revêtement de chaussée adapté.

Laurent SERRUS confirme que la circulation sur une chaussée dégradée génère plus de bruit. Ainsi, les mesures de niveau sonore réalisées dans le cadre du projet – sur une chaussée ancienne – entraîneront un sur-dimensionnement des protections acoustiques.

Un représentant du Conseil de quartier de La Glacière demande à connaître le choix du revêtement – drainant, acoustique... - dans le cadre de ce projet et souhaite avoir des précisions sur les seuils de bruit affichés ainsi que la confirmation de la volonté de l'État de vouloir diminuer les nuisances.

Laurent SERRUS explique que la notion de bruit est complexe : « une augmentation de 2 à 3 décibels correspond à un doublement du volume, mais à l'oreille ce n'est pas forcément perçu comme deux fois plus bruyant ». Il rappelle que les études acoustiques simulent un niveau de bruit maximal généré par la circulation à 2x3 voies, à partir de mesures réalisées avec une chaussée dégradée. Le sur-dimensionnement des écrans – du fait de cette méthodologie - entraînera vraisemblablement une diminution des niveaux de bruit plus importante que ce qu'impose la réglementation.

Le président de l'ASL La Caravelle rappelle que le secteur entre les sorties 9 et 10 n'est pas qu'industriel, les riverains de la rocade intérieure espérant un renforcement des protections acoustiques.

Laurent SERRUS confirme que cette zone d'habitations a bien été identifiée dans le cadre de la mise à 2x3 voies. Il précise que l'efficacité des protections acoustiques se ressent jusqu'à 50 mètres, « au-delà le bruit est plus compliqué à traiter ».

Le président de l'ASL La Caravelle déplore le dimensionnement des écrans existants, estimant par ailleurs que des merlons ont été arasés pour permettre une visibilité des entreprises depuis la rocade, et insiste sur le besoin de protections acoustiques adaptées pour ce secteur.

Une habitante de Mérignac, située à 450 mètres de la rocade, estime subir un bruit important du fait de la circulation sur la rocade, « notamment parce que le bruit rebondit sur les bâtiments ». Elle déplore l'absence de protections acoustiques sur son secteur « contrairement à Pessac » et de mesures de bruit à cette distance de la rocade.

Laurent SERRUS rappelle que les résultats des mesures de bruit sont une moyenne des niveaux constatés entre 6 heures du matin et 22 heures, et convient qu'en dessous de 55 dB(A), on entend toujours un bruit qui se mêle à celui de la ville. Il explique ensuite que sur Pessac, des jardins sont directement accolés à la rocade, ce qui impose des mesures importantes de protection acoustique, qui n'ont en revanche pas d'effet à 450 mètres.

Un habitant du quartier Pichey souhaite connaître la méthodologie appliquée pour les mesures de bruit.

Philippe DARLES explique que les mesures ont été réalisées à 2 mètres de hauteur, les courbes de simulation affichant pour leur part des niveaux de bruit à 4 mètres. Il précise que les « cartes isophones » sont – notamment du fait des seuils – moins précises que les cartes « à étiquettes », qui

Compte rendu de la réunion de concertation, le 12 janvier 2015 à Mérignac

2

restituent les niveaux de bruit étage par étage ; ces cartes sont en ligne sur internet et seront de nouveau à disposition lors de l'enquête publique.

Un participant demande si une réduction de la vitesse à 80 km/h est envisagée « comme sur la périphérie parisienne ».

Laurent SERRUS confirme que le passage de 110 km/h à 90 km/h a entraîné une réelle amélioration en termes de nuisances sonores. Si le passage à 70 (ou 80 km/h) pourrait sûrement apporter une meilleure fluidité du trafic, cette solution n'est pour l'instant pas retenue, « le problème du respect de cette limitation lorsque le trafic est fluide, notamment de nuit, se pose ». Un essai de limitation de vitesse adaptée en fonction du trafic est envisagé au sud de l'A63 vers Bayonne ; si les résultats en sont pertinents, ce test pourrait être étendu à la rocade.

Un usager de la rocade (une entreprise à Bordeaux-Lac ayant un entrepôt à la ZI du Phare) souhaite savoir si les bretelles de sorties seront mises à deux voies, en particulier la sortie 9 qui accueille désormais le passage du tramway. Il demande également si une étude des vibrations induites par le trafic a été réalisée. Enfin, il souhaite connaître le type de revêtement choisi pour les différentes sections de la rocade.

Laurent SERRUS répond que l'élargissement des bretelles n'est pas prévu dans ce projet « qui ne peut tout résoudre » et rappelle le nombre déjà important d'échangeurs – parfois très proches - sur la rocade. Il admet toutefois des difficultés à certaines heures pour accéder à la rocade, ces bouchons étant surtout liés à la voirie locale. Il estime par ailleurs qu'il faut « une période d'adaptation » des usagers à la nouvelle configuration de l'échangeur 9, rappelant la vigilance des services de Bordeaux Métropole sur la fluidité du trafic dans cette zone.

Pierre SAMBLAT, du service Mobilité de Bordeaux Métropole (présent dans la salle), confirme que pour des raisons de sécurité, les feux tricolores donnent la priorité aux usagers sortant de la rocade, ceci pour éviter les remontées de file sur les bretelles de sorties.

Sur la question relative aux vibrations, Philippe DARLES explique que la réglementation sur les infrastructures routières ne demande pas d'étudier ce phénomène. Il détaille ensuite les spécificités du revêtement prévu, un béton bitumineux très mince « une couche de 2,5 cm, qui offre de bonnes caractéristiques routières et un rendement acoustique satisfaisant ». La mise en oeuvre d'un enrobé drainant a été écartée du fait d'un entretien plus complexe et d'une logique d'homogénéité des interventions sur l'ensemble de la rocade. Il précise que le dimensionnement des protections acoustiques sera réalisé en fonction du revêtement choisi.

Une représentante du Conseil de quartier de Beutre évoque la complexité des cheminements cyclables « sur l'avenue Jean Monnet, le franchissement à trois reprises de la VDO (voie de dégagement ouest) entre le carrefour de Beutre et celui de Chemin Long avec la présence d'un giratoire accidentogène ». Elle précise que les enfants du quartier dépendent du Collège des Eyquems, qu'à ce jour les trajets cyclables vers l'établissement scolaire sont impossibles. Elle réclame la création d'une passerelle de franchissement, « déjà annoncée depuis longtemps ».

Laurent SERRUS convient de la difficulté des cheminements cyclables sur ce secteur et que la création d'une passerelle de franchissement a bien été prévu dans le dossier d'enquête publique. Il indique toutefois que les financements ont depuis été prioritairement engagés par l'État et Bordeaux Métropole sur la mise à 2x3 voies. « Mais le projet de franchissement reste d'actualité et des discussions sont toujours en cours avec Bordeaux Métropole. »

Compte rendu de la réunion de concertation, le 12 janvier 2015 à Mérignac

3

La représentante du Conseil de quartier de Beutre rappelle que cette passerelle avait été promise lors de la précédente concertation et de l'enquête publique, ce projet étant attendu des habitants et des élus de Mérignac.

Alain ANZIANI, sénateur-maire de Mérignac, confirme que ce sujet a encore récemment (en décembre dernier) été débattu au sein du bureau de Bordeaux Métropole et insiste sur l'urgence de la réalisation de cette passerelle, « *ce qui était prévu dans le schéma doit rester prévu* ».

Marie-Noëlle VAILLANT, conseillère municipale de Mérignac, regrette que les cartes de niveaux sonores relatives à Mérignac n'aient pas été présentées. Elle demande une estimation de la réduction de bruit avec les écrans par rapport aux secteurs dont les niveaux de bruit sont supérieurs à 65 dB(A).

Laurent SERRUS explique que la réduction du bruit dépend de la taille de l'écran, de la configuration topographique de l'environnement et également de la proximité et de la hauteur de l'habitation concernée : « *pour donner un ordre d'idée, la pose d'un écran de 4 à 5 mètres dans un site vierge permet un abaissement jusqu'à - 10 dB(A)* ». Précisant que la rocade est généralement déjà équipée de protections acoustiques, Laurent SERRUS commente une « *carte des étiquettes* » des niveaux de bruit sur le secteur de Pichey, « *où les écrans actuels ne sont pas hauts* ».

Une habitante rappelle que le bruit monte.

Un représentant du Conseil de quartier de Beutre évoque la question de la continuité des protections acoustiques, notamment entre les échangeurs 11 et 12.

Philippe DARLES indique la présence d'un merlon au droit de l'échangeur 11 en extérieur rocade. Thomas MOMBER annonce des travaux à venir sur ce secteur, avec un prolongement de ce merlon sur une centaine de mètres, ainsi que la création d'un nouvel écran au droit de la bretelle de sortie de l'échangeur 11.

Gérard CHAUSSET, adjoint à la mairie de Mérignac, constate la sensibilité des habitants sur le bruit et insiste sur leur demande d'amélioration des protections acoustiques. Il propose l'organisation d'une visite de terrain avec les riverains et les représentants des Conseils de quartier soit organisée, par exemple sur des sites correctement équipés d'écrans acoustiques, mais également des lieux pouvant être mieux protégés. Il évoque par ailleurs la possibilité d'utilisation de la 3^e voie pour le transport collectif.

Laurent SERRUS confirme que la DREAL est à l'écoute des remarques des citoyens et accepte volontiers la proposition de visite d'un quartier de Mérignac et d'une zone d'habitations récemment protégée dans l'agglomération ; la DREAL se rapprochera des services de la Ville pour organiser cette visite. Sur les possibilités d'utilisations alternatives de l'infrastructure, « *sujet aussi technique que politique* », il indique que la réflexion avance, une étude étant engagée par l'État pour permettre une liaison de bus utilisant la bande d'arrêt d'urgence entre les échangeurs 13 et 11 afin de relier l'aéroport à la gare de Pessac.

Marie-Noëlle VAILLANT renchérit sur l'opportunité de cette liaison, Gérard CHAUSSET regrette un manque de volonté sur ce dossier et préconise de concevoir le projet de mise à 2x3 voies en intégrant en amont cette possibilité de transports alternatifs.

Laurent SERRUS rappelle que les cars peuvent déjà emprunter les voies et que leur absence s'explique plutôt par la configuration du réseau de transports en commun de l'agglomération. Il confirme que « *pour préparer l'avenir* » la bande d'arrêt d'urgence a été élargie à 4 mètres (dès l'échangeur 13) afin d'accueillir le cas échéant des cars.

Compte rendu de la réunion de concertation, le 12 janvier 2015 à Mérignac

4

Marie-Noëlle VAILLANT réitère la demande de Bordeaux Métropole d'utiliser la bande d'arrêt d'urgence pour les transports en commun, Laurent SERRUS confirme que cette demande est à l'étude et que l'élargissement de la bande d'arrêt d'urgence est d'ores et déjà réalisé.

Un représentant du Syndicat de défense de Chemin Long revient sur la continuité des cheminements cyclables, relatant un événement dramatique concernant un collégien. Il insiste sur la nécessité d'investir dans une solution et propose à la DREAL de venir sur place constater la problématique. Il ajoute que le secteur de Chemin Long connaît des enjeux forts d'urbanisation « *avec des terrains à proximité de la rocade* » et que les habitants souhaitent obtenir une réduction maximale des nuisances. Il estime par ailleurs surprenant que certains travaux ne soient pas réalisés concomitamment à l'élargissement des chaussées, prenant l'exemple de la sortie 12.

Un habitant de Mérignac revient sur la gestion des feux qui donnent la priorité aux usagers sortant de la rocade, « *une raison de bon sens* », et rappelle que les voiries locales sur Mérignac ont été réduites « *drastiquement* » par choix politique. Constatant aujourd'hui déjà un phénomène d'engorgement dans les voiries d'accès, il invite la DREAL à étudier les conséquences sur ces axes d'une augmentation de trafic sur la rocade.

Un autre habitant de Mérignac souhaite des précisions sur les études environnementales et notamment l'étude (*air*) réalisée par le bureau d'études BURGEAP. Un autre participant ajoute vouloir connaître le type de bassin qui sera aménagé le long de la rocade et savoir si une étude des bassins versants situés entre Mérignac et le pont d'Aquitaine a été réalisée, et quels en sont les résultats.

Laurent SERRUS confirme qu'une étude hydraulique a bien été effectuée, afin notamment de dimensionner les canalisations et les futurs bassins. Il précise que les bassins existants ne sont pas satisfaisants au regard des enjeux naturels, contrairement aux futurs bassins qui seront imperméabilisés et permettront de stocker et de traiter les eaux. Sur la question de la pollution de l'air, il précise qu'il faut tenir compte de l'évolution technologique des véhicules qui « *masque* » l'augmentation du trafic. Il rappelle que l'augmentation de ce trafic sur la rocade sera également due au report du trafic qui aujourd'hui fréquente les voiries locales ; soit une amélioration du cadre de vie dans ces zones.

Laurent SERRUS répond ensuite à la question relative au décalage entre travaux de chaussée et aménagements d'écrans. La recherche d'une utilisation la plus efficace possible de l'argent public tend à regrouper les opérations de travaux « *en rive* », dont la pose des écrans acoustiques, le linéaire important de ces protections ne permettant pas de les réaliser toutes dans un court laps de temps.

Une représentante du Conseil de quartier de Beutre souhaite savoir de quelle manière sont pris en compte les cours d'eau franchis par la rocade, et les effets induits par l'imperméabilisation des sols dans les secteurs avoisinants de l'infrastructure.

Laurent SERRUS rappelle que la DREAL doit – comme tout aménageur – respecter les règles d'assainissement définies par Bordeaux Métropole visant à réduire les impacts sur l'eau et le milieu naturel. Le projet aura pour conséquence une meilleure gestion de l'eau, « *un rejet plus propre et plus régulé* », étant précisé qu'il s'agit uniquement des eaux de la rocade, « *chaque aménageur doit être autonome* ». Il ajoute que le projet de mise à 2x3 voies n'entraîne pas de nouveau franchissement de ruisseaux.

Une habitante demande si la DREAL peut en séance présenter un plan d'aménagement des écrans acoustiques envisagés sur Mérignac.

Compte rendu de la réunion de concertation, le 12 janvier 2015 à Mérignac

5

Laurent SERRUS répond que les études ne présentent pas, à ce stade du projet, des implantations d'écrans, mais seulement des objectifs de niveaux de bruit à atteindre. Les plans détaillés seront mis en œuvre lors des études de conception détaillée - après enquête publique – ce qui pourra faire l'objet d'une nouvelle réunion spécifique.

L'animateur remercie les élus et les participants de leur intérêt pour cette réunion et invite chacun à s'exprimer via le site internet de la DREAL Aquitaine.



Mise à 2 x 3 voies de la rocade ouest de Bordeaux entre les échangeurs 4 et 10

Réunion publique de concertation

**Mardi 20 janvier 2015
à Bruges**

Compte-rendu

La deuxième réunion publique de la seconde phase de concertation sur la mise à 2x3 voies de la rocade ouest entre les échangeurs 4 et 10 s'est tenue à la salle du Grand Darnal de Bruges à 18h30.

Cette réunion s'adressait notamment aux habitants de Bruges et d'Eysines et plus largement à l'ensemble des riverains et usagers du quadrant nord-ouest de la rocade. Portant plus spécifiquement sur la protection du cadre de vie et de l'environnement, elle a rassemblé une trentaine de participants, dont plusieurs élus de Bruges et d'Eysines.

Elle s'est déroulée en présence de Laurent SERRUS (adjoint au chef du service mobilité, transports et infrastructures à la DREAL Aquitaine), accompagné de Philippe DARLES (responsable du projet) ; Jacques COUTIN (chef du service d'ingénierie routière à la DIR Atlantique) étant également présent dans la salle.

Après une présentation détaillée du projet et des études environnementales (eau, milieu naturel, paysage et patrimoine, bruit, air et santé) par Laurent SERRUS, les échanges avec le public se sont déroulés jusqu'à 20 heures, certains participants poursuivant des discussions en privé avec la DREAL.

Laurent SERRUS confirme que le profil en travers de la rocade à 2x3 voies (présenté lors des premières réunions) comprend une bande d'arrêt d'urgence élargie à 4 mètres afin de permettre une utilisation occasionnelle par des transports en commun : « C'est une première précaution prise, sans aller plus loin, car aujourd'hui il n'y a pas de besoin identifié. Si d'ici les travaux, un besoin apparaissait, il pourra être intégré ». Pour l'instant, seule une étude concernant les possibilités de circulation sur la bande d'arrêt d'urgence d'une navette entre l'aéroport et la gare de Pessac Alouette est engagée.

Par rapport à la question sur la pollution de l'air, Philippe DARLES explique que les projections détaillées à 2022 figureront dans l'étude d'impact présentée à l'enquête publique « nous avons choisi de vous présenter la carte 20 ans après la mise en service, mais les résultats sont semblables entre 2022 et 2042 ».

Laurent SERRUS revient à la notion de bruit, en expliquant que « le fait de passer de 2x3 voies va entraîner une augmentation de 2 à 3 dB(A) pour les habitants les plus proches, soit un doublement du volume sonore, mais aussi une différence que l'oreille humaine peut à peine percevoir ». Puis il insiste sur la prise en compte par l'État de cet enjeu et la volonté d'améliorer le cadre de vie, tout en rappelant le coût élevé des protections acoustiques et leurs limites : « espérer diminuer le bruit de 5 ou 10 dB(A) est inaccessible, sauf pour les zones non protégées aujourd'hui comme la clinique ».

Philippe DARLES relativise l'impact sonore du projet du fait du contexte : « Il ne s'agit pas d'une route nouvelle en milieu rural, mais d'une route existante dans un milieu urbain dense, avec peu d'habitations isolées ayant des niveaux inférieurs à 60 dB(A). La plupart du temps, ces habitations ayant moins de 60 dB(A) seront protégées du fait des écrans acoustiques érigés pour les personnes situées au plus près de la rocade. »

Laurent SERRUS complète en indiquant que les écrans acoustiques posés dans le cadre des travaux de l'échangeur 15 donnent des résultats bien supérieurs aux objectifs fixés.

Serge TOULARI demande si le bruit généré par les axes importants qui croisent la rocade est pris en compte.

Laurent SERRUS précise que seul le bruit lié à la rocade est intégré : « même si dans les bretelles d'accès nous implantons des protections acoustiques qui contribuent parfois à diminuer le bruit de la voirie métropolitaine ».

Un habitant de Bruges demande à avoir la confirmation, qui lui est donnée, que les écrans acoustiques qui seront réalisés seront semblables à ceux de la rocade rive droite, rappelant que le secteur de Bruges connaîtra la plus forte augmentation du trafic. Il demande aussi une précision sur la date de réalisation des études acoustiques.

Philippe DARLES précise que les mesures de bruit ont été réalisées en juin 2014.

L'habitant note que les études de bruit simulent les niveaux de bruit maximum possible à 2x3 voies et regrette qu'une carte de ce niveau maximum ne soit pas présentée. Il rappelle que le passage de 60 dB(A) à 65 dB(A) « correspond à une aggravation facteur 4 du bruit » et demande des précisions sur les objectifs de bruit définis, en insistant sur la nécessité de bénéficier des mêmes mesures de protection que les autres secteurs « malgré les contraintes budgétaires ».

Laurent SERRUS détaille les seuils de bruit définis pour le projet : « si vous avez aujourd'hui 62 dB(A), il faudra que vous soyez demain au maximum à 62 dB(A). Si vous avez 58 dB(A), vous pourriez avoir demain jusqu'à 60 dB(A) et si vous avez aujourd'hui 70 dB(A) il faudra que vous soyez abaissé à 65 dB(A) ». Ainsi, les riverains aujourd'hui les plus exposés au bruit bénéficieront d'une plus grande protection. Il explique ensuite que la carte du niveau de bruit maximal sans protection n'a pas d'utilité puisque le projet réel du fait des protections mises en place abaissera ces niveaux.

L'habitant souhaite avoir cette carte de simulation de l'impact potentiel – utile au dimensionnement des protections à mettre en place - et non le résultat final. Il ajoute : « quand on regarde les cartes, on se rend bien compte de l'efficacité des véritables écrans acoustiques par rapport aux autres dispositifs ».

Didier POUVREAU, adjoint au maire de Bruges rappelle que « les voitures qui polluent le moins sont celles qui ne roulent pas » et demande où en est la réflexion sur l'usage dédié de la 3^e voie pour le covoiturage, ce qui permettrait de freiner l'accroissement du trafic et donc des nuisances.

Laurent SERRUS admet que ce type de réflexion a été lancé dans plusieurs agglomérations de France, dont l'agglomération bordelaise ; malheureusement, il n'existe pas de solution technique pour la rocade : « il y a trop d'entrées - sorties, les gens empruntent le plus souvent la rocade sur 3 ou 4 échangeurs au maximum » ; les seuls exemples pertinents (à l'étranger) concernent d'ailleurs des longues distances.

Il rappelle que le choix retenu pour la rocade est l'élargissement de la bande d'arrêt d'urgence pour permettre le passage de transports en commun : « il faudra former les chauffeurs à cette configuration atypique, notamment pour rejoindre la circulation normale en cas de véhicule arrêté sur la bande d'arrêt d'urgence ». La réservation de la troisième voie pour un trafic de transport occasionnel semble irréaliste, posant notamment la question de son acceptabilité par les autres usagers de la rocade lors des périodes de congestion.

En concluant la réunion, Laurent SERRUS rappelle le calendrier du projet avec l'enquête publique prévue à l'automne 2015.

A.3 Avis du 28 novembre 2014 de la DRAC Aquitaine



Préfecture de la
région Aquitaine

Direction régionale
des affaires culturelles
d'Aquitaine

Service régional
de l'archéologie

La conservatrice régionale de l'archéologie

à

DRÉAL
Division infrastructures
rue Jules Ferry - B55
Cité administrative
33090 Bordeaux cedex

Bordeaux, le 28/11/2014

Dossier suivi par : Pierre Régaldo (05.57.95.02.33)

Référence : 2014-3644

Objet : aménagement routier

Commune(s) BORDEAUX (33)

N° dossier 14-0233

Adresse rocade A630

Pétitionnaire

Reçu le 12/11/2014

Vous avez saisi mon service du dossier d'aménagement routier visé en référence.

J'ai l'honneur de vous faire connaître en réponse que ce dossier n'appelle pas la mise en oeuvre de mesures d'archéologie préventive prévues par l'article L. 522-2 du Code du Patrimoine.

Cependant, la présence de vestiges archéologiques enfouis et inconnus ne pouvant être exclue, le pétitionnaire reste assujéti, en cas de mise au jour de vestiges lors des travaux, aux dispositions de l'article L. 531-14 du Code du Patrimoine : *"Lorsque, par suite de travaux ou d'un fait quelconque, des monuments, des ruines, substructions (...) ou généralement des objets pouvant intéresser la préhistoire, l'histoire, l'art, l'archéologie ou la numismatique sont mis au jour, l'inventeur de ces vestiges ou objets et le propriétaire de l'immeuble où ils ont été découverts sont tenus d'en faire la déclaration au maire de la commune qui doit la transmettre sans délai au préfet. (...) Le propriétaire de l'immeuble est responsable de la conservation provisoire des monuments, substructions ou vestiges de caractère immobilier découverts sur ses terrains. Le depositaire des objets assume à leur égard la même responsabilité."*

La conservatrice régionale de l'archéologie

Nathalie FOURMENT

P.J. : - 1 dossier en retour

Copie à :

A.4 Avis du 1^{er} décembre 2014 du STAP de la Gironde



Bordeaux le 1 décembre 2014

**Service Territorial de l'architecture
et du patrimoine de la Gironde**

54 rue Magendie
CS 41229
33074 Bordeaux Cedex

Tél : 05 56 00 87 10
Fax : 05 56 79 04 16

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de
l'Énergie
Madame Emmanuelle BAUDOIN
Direction régionale de l'Environnement, de l'aménagement
et du Logement d'Aquitaine
rue Jules Ferry B55 cité administrative
33090 Bordeaux cedex

Affaire suivie par : C. ZVENIGORODSKY
Courriel : stap.gironde@culture.gouv.fr

Objet : concertation inter-services
mise à 2X3 voies de la rocade A630 de Bordeaux entre les échangeurs n°4 et 10

Vous nous avez adressé une demande d'avis pour le programme d'aménagement et le projet de travaux de la mise à 2X3 voies de la rocade de Bordeaux
Votre projet n'appelle pas d'observations de ma part.

Camille ZVENIGORODSKY
Architecte des Bâtiments de France
Chef du STAP de la Gironde

A.5 Estimation sommaire et globale des acquisitions foncières

DIRECTION GÉNÉRALE DES FINANCES PUBLIQUES

DIRECTION REGIONALE DES FINANCES PUBLIQUES
D'AQUITAINE ET DU DEPARTEMENT DE LA GIRONDE
Direction de la gestion publique
Division DOMAINE – Brigade d'évaluation
208, rue Fernand Audeguil
33000 BORDEAUX
Bail : drfp33.pgp.domaine@dgfip.finances.gouv.fr
Fax : 05 56 00 13 51



POUR NOUS JOINDRE
Affaire suivie par Cindy ARRUEBO
Téléphone : 05 56 00 13 52
Courriel: cindy.arruebo@dgfip.finances.gouv.fr
Chef de Brigade: Bruno BENEDETTO
tel: 05.56.00.13.60
Vos réf. 14-0226 – affaire suivie par Dominique LABOUREUR

AVIS DU DOMAINE

(Valeur vénale)

Article L. 1211-1 et R. 1211-3 du code général de la propriété des personnes publiques
Articles L. 1311-9 à L. 1311-12 et R. 1311-3 à R. 1311-5 du code général des collectivités territoriales

DIRECTION REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'AMÉNAGEMENT ET DU LOGEMENT
SERVICE MOBILITÉ, TRANSPORTS ET
INFRASTRUCTURES
DIVISION INFRASTRUCTURES
CITÉ ADMINISTRATIVE
33 090 BORDEAUX CEDEX

N° 2014-162V2716
2014-075V2861

Estimation Sommaire et Globale

1. Service consultant :

Préfecture de la Région Aquitaine – Service de la DREAL

2. Date de la consultation :

demande reçue le 30/10/2014

3. Opération soumise au contrôle (objet ou but) :

Acquisition des parcelles nécessaires à l'aménagement de la A630-Rocade Ouest de Bordeaux

4. Propriétaire présumé :

Divers

5. Description sommaire de l'immeuble compris dans l'opération

Les acquisitions foncières envisagées sont localisées sur les communes de EYSINES et de BRUGES, à proximité de la rocade.

Ces opérations impactent 13 parcelles non bâties classées au PLU dans divers zonages mais très majoritairement situées dans des zones naturelles.

Zonage	Prix au m ²	Superficie	Total Indemnité principale
Terrains en zone N3	15 €	43 298 m ²	649 470 €
Terrains en zone N1	12 €	18 128 m ²	217 536 €
Terrain en zone 1 AU *4UE	40 €	2 000 m ²	80 000 €
			947 006 €

L'estimation a été réalisée d'après les documents fournis par le consultant et ceux en possession du service. Certaines données communiquées ont fait l'objet de corrections.

Ainsi, la superficie de la parcelle AZ 182 (30 m² au lieu de 202 m²) a été rectifiée, les parcelles appartenant à l'Etat ont par ailleurs été exclues de l'évaluation.

6. Observations particulières .

Le montant des acquisitions nécessaires est estimé à **1 046 743 €**, indemnités de emploi comprises.



La présente évaluation ne constitue qu'une estimation sommaire et globale de la dépense nécessaire à l'établissement du bilan financier de l'opération dans le cadre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Une nouvelle consultation du service du Domaine serait nécessaire si l'opération n'était pas réalisée dans un délai d'un an ou si les règles d'urbanisme, notamment celles de constructibilité, ou les conditions du projet étaient appelées à changer

L'enregistrement de votre demande a fait l'objet d'un traitement informatique. Le droit d'accès et de rectification, prévu par la loi n° 78-17 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, s'exerce auprès des directions territorialement compétentes de la Direction générale des Finances publiques.

A BORDEAUX, le 21 novembre 2014
P/L'Administrateur Général des Finances publiques
Directeur Régional des Finances Publiques
d'Aquitaine et du département de la Gironde.
Par délégation
L'Inspecteur divisionnaire des finances publiques
Chef de Brigade



Bruno BENEDETTO