



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

Réunion publique de concertation

**Mercredi 11 juin 2014
à Terrefort**

Compte-rendu

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), DESTANDAU (Gironde Express), LE GOFF (Santerne), LE CAMUS (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.

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.