



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'État 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<sup>de</sup> 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.