



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

## Réunion publique de concertation

Jeudi 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<sup>e</sup> 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 corrélérer bruit et trafic et de comparer à terme l'efficacité des écrans après la mise à 2x3 voies »*.

L'animateur 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.

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<sup>er</sup> étage).

