



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.

Pierre SAMBLAT (service Mobilité de La Cub) précise que les entreprises sont déjà encouragées « *y compris financièrement* » à réaliser des plans de déplacements d'entreprises (PDE), « *cette démarche concernant aussi bien les grandes entreprises que les petites* » (ces dernières y sont d'ailleurs sensibilisées par les clubs d'entreprises).

Christian BAUDON, membre du conseil d'administration du Club des entreprises de Mérignac, rappelle que les zones d'activités les plus importantes de l'ouest de Bordeaux représentent 2 500 entreprises soit 45 000 personnes, concentrées sur trois ou quatre échangeurs, « *la plupart étant des sociétés de services pour lesquelles la mise en œuvre d'horaires aménagés n'est pas facile* ». Après avoir déploré les conséquences du chantier du tramway – retards et accidents – il s'interroge : « *Comment allez-vous gérer ces accès aux zones d'activités ?* », précisant qu'une partie du transfert des activités de la zone du Phare se reporte sur la sortie 8.

Laurent SERRUS explique les raisons pour lesquelles le projet de mise à 2x3 voies « *est un élargissement du tuyau sans reprise des échangeurs* » : la densité d'échanges étant déjà très importante sur la rocade, « *chaque nouvelle entrée ou sortie rajouterait de la friction sur l'anneau (les gens ralentissent), on roulerait donc moins bien* ». L'idée directrice est de ne pas rajouter d'échangeurs, cette position n'est toutefois pas dogmatique : « *Nous allons créer une nouvelle bretelle de sortie 4A pour desservir le futur stade et le parc des Expositions, nous étudions la demande de la mairie d'Eysines pour regrouper les sorties 8A et 8B (sans créer réellement de nouvelle sortie), l'échangeur 12 a également été réaménagé.* »

Laurent SERRUS rappelle également le travail en cours avec La Cub pour optimiser le fonctionnement des échangeurs au droit des voies d'accès à la rocade et insiste sur le coût élevé de réaménagement d'un échangeur : « *A titre d'exemple, la reprise de l'échangeur 26 a été estimée à 70 millions d'euros. Ce sont des montants importants, il faut faire des choix* ».

Un participant estime que l'amélioration de la fluidité de la rocade, une fois mise à 2x3 voies, va désengorger des échangeurs qui sont aujourd'hui contraints par des flux d'entrées et de sorties : « *Il y a des remontées de files qui sont liées aux difficultés d'accès la rocade* ».

Laurent SERRUS reconnaît que les difficultés d'entrée sur la rocade entraînent parfois des congestions sur la voirie locale : « *Mais ce n'est pas systématiquement le cas : par exemple le matin, ce n'est pas la bretelle d'entrée de l'échangeur 7 qui est congestionnée, il faut déjà un certain temps pour traverser Le Vigean* ». Et de rappeler que le projet ne consiste pas à recréer une infrastructure routière : « *Il y aura toujours des phénomènes de congestion : des usagers aujourd'hui évitent les périodes de pointe, demain ils arrêteront peut-être cette pratique du fait de la mise à 2x3 voies, ce qui entraînera une période de pointe plus courte, mais aussi forte* ».

Pierre SAMBLAT (service Mobilité de La Cub) complète au sujet de l'échangeur 9 : « *Nous sommes conscients des difficultés liées aux travaux, mais cela reste temporaire. Demain, même avec un tramway franchissant l'échangeur toutes les 10 minutes, les conditions de circulation seront améliorées : il y aura deux voies de circulation pour franchir la rocade, les capacités seront restaurées* ». Il ajoute que la gestion des feux sera optimisée du fait de leur nouvelle intégration au système Gertrude permettant une meilleure réactivité.

Nicolas ÔNG, conseiller municipal d'Eysines, souhaite davantage d'informations sur les modalités de financement du projet : « *Quelles clés de répartition avec les collectivités ? Quel impact sur les impôts pour les habitants d'Eysines ?* ».

Laurent SERRUS indique que le projet n'est à ce jour pas financé : « *La presse s'est fait l'écho des difficultés de financement par l'État des projets d'infrastructures avec la suspension de l'écotaxe. Des*

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 règlera 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

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'utilisateurs. 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

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 PITIÉ (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.