



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 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 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

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 le périphérique parisien »*.

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. »*

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.

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.

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.