



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

Réunion publique de concertation

**Mardi 20 janvier 2015
à Bruges**

Compte-rendu

La deuxième 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 salle du Grand Darnal de Bruges à 18h30.

Cette réunion s'adressait notamment aux habitants de Bruges et d'Eysines 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 trentaine de participants, dont plusieurs élus de Bruges et d'Eysines.

Elle s'est déroulée en présence de Laurent SERRUS (adjoint au chef du service mobilité, transports et infrastructures à la DREAL Aquitaine), accompagné de Philippe DARLES (responsable du projet) ; Jacques COUTIN (chef du service d'ingénierie routière à la DIR Atlantique) étant également présent dans la salle.

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 20 heures, certains participants poursuivant des discussions en privé avec la DREAL.

Échanges avec le public

Philippe SEGUINEAUD, élu à Bruges, se réjouit de voir la poursuite de la mise à 2x3 voies de la rocade ouest engagée et espère que les modalités de financement seront bientôt trouvées. Il salue par ailleurs la « *modernisation de l'outil* » au regard des enjeux environnementaux et du cadre de vie.

Catherine CESTARI, élue à Bruges déléguée aux déplacements, évoque la réduction de la vitesse à 70 km/h sur le périphérique parisien qui a contribué à diminuer l'accidentologie de 10% et le bruit : « *cette mesure a-t-elle été étudiée pour la rocade, sachant que les travaux de protection acoustique coûtent cher ?* ».

Laurent SERRUS confirme que la réduction de vitesse à 70 km/h entraînerait une baisse des accidents et une meilleure fluidité, donc moins de pollution et de bruit. Il explique ensuite que cette mesure n'a pas été étudiée sur la rocade, le contexte urbain de Bordeaux étant bien différent de Paris : « *le périphérique parisien est presque utilisé comme un boulevard, dans une agglomération de 5 millions d'habitants* ». Il explique également la difficulté de respecter la vitesse de 70 km/h lorsque la circulation est fluide, notamment la nuit : « *il est important d'avoir une vitesse conforme à l'infrastructure* ». Il annonce néanmoins des tests de régulation de vitesse sur l'A63 au sud de Bordeaux pour limiter les risques de congestion et d'accidents : « *si le test est concluant, on pourra l'envisager sur la rocade* ».

Gérard BOURG, conseiller municipal à Bruges, se réjouit de constater que la mise à 2x3 voies sur ce secteur verra le jour tout en regrettant les retards pris : « *on ne peut espérer rouler sur cette rocade avant 2020 – 2025 !* » Il espère par ailleurs que cette future rocade sera de nouveau éclairée de nuit.

Christian COSTE, Bordelais usager de la rocade, indique tout d'abord l'absence d'accusé de réception lorsque des questions ou suggestions sont déposées sur le site internet. Il souhaite savoir si des mesures d'assainissement sont prévues pour protéger le lac de Bordeaux. Il déplore l'absence de protections acoustiques vers le sud du lac - « *au niveau de la presque île qui longe l'autoroute* » -, ce plan d'eau « *désormais intégré à la ville* » étant très apprécié des promeneurs et sportifs : « *avec les travaux de la sortie 4b, les derniers arbres ont été enlevés, les promeneurs subissent un bruit et une pollution maximaux* ». Il propose donc d'installer des protections acoustiques « *merlons ou murs transparents pour garder la vue sur le lac* » depuis l'arrivée du pont d'Aquitaine jusqu'à la passerelle cyclable.

Laurent SERRUS répond que les remarques des internautes seront traitées de manière globale – avec les autres questions posées par courrier ou en réunion publique – dans un bilan de la concertation qui sera annexé au dossier d'enquête publique. Par rapport à l'assainissement, il confirme que l'ensemble de la rocade sera traité : « *toutes les eaux arrivant sur la rocade seront récupérées dans des bassins, y compris au niveau du lac* ». Si le traitement du cadre de vie autour du lac ne dépend pas de l'État, le projet va cependant améliorer les circulations piétonnes et cyclables avec la création d'une nouvelle passerelle dédiée. Mais pour des raisons financières, la pose d'écrans acoustiques n'est pas envisagée sur cette zone naturelle, l'enjeu prioritaire concernant les zones habitées.

Serge TOULARI, élu à Eysines, se réjouit de voir enfin la mise à 2x3 voies engagée sur ce secteur. Il demande à voir les niveaux de pollution de l'air en 2022 après la mise à 2x3 voies, et non à 2042 comme affiché lors de la présentation. Il souhaite également des précisions sur les valeurs acoustiques présentées, souhaitant que l'État fasse mieux que le strict respect des normes réglementaires, « *qui généralement ne donnent pas satisfaction aux habitants* ». Enfin, il demande si le dimensionnement de la bande d'arrêt d'urgence permettra la circulation occasionnelle.

Laurent SERRUS confirme que le profil en travers de la rocade à 2x3 voies (présenté lors des premières réunions) comprend une bande d'arrêt d'urgence élargie à 4 mètres afin de permettre une utilisation occasionnelle par des transports en commun : *« C'est une première précaution prise, sans aller plus loin, car aujourd'hui il n'y a pas de besoin identifié. Si d'ici les travaux, un besoin apparaissait, il pourra être intégré »*. Pour l'instant, seule une étude concernant les possibilités de circulation sur la bande d'arrêt d'urgence d'une navette entre l'aéroport et la gare de Pessac Alouette est engagée.

Par rapport à la question sur la pollution de l'air, Philippe DARLES explique que les projections détaillées à 2022 figureront dans l'étude d'impact présentée à l'enquête publique *« nous avons choisi de vous présenter la carte 20 ans après la mise en service, mais les résultats sont semblables entre 2022 et 2042 »*.

Laurent SERRUS revient à la notion de bruit, en expliquant que *« le fait de passer de 2x3 voies va entraîner une augmentation de 2 à 3 dB(A) pour les habitants les plus proches, soit un doublement du volume sonore, mais aussi une différence que l'oreille humaine peut à peine percevoir »*. Puis il insiste sur la prise en compte par l'État de cet enjeu et la volonté d'améliorer le cadre de vie, tout en rappelant le coût élevé des protections acoustiques et leurs limites : *« espérer diminuer le bruit de 5 ou 10 dB(A) est inaccessible, sauf pour les zones non protégées aujourd'hui comme la clinique »*.

Philippe DARLES relativise l'impact sonore du projet du fait du contexte : *« Il ne s'agit pas d'une route nouvelle en milieu rural, mais d'une route existante dans un milieu urbain dense, avec peu d'habitations isolées ayant des niveaux inférieurs à 60 dB(A). La plupart du temps, ces habitations ayant moins de 60 dB(A) seront protégées du fait des écrans acoustiques érigés pour les personnes situées au plus près de la rocade. »*

Laurent SERRUS complète en indiquant que les écrans acoustiques posés dans le cadre des travaux de l'échangeur 15 donnent des résultats bien supérieurs aux objectifs fixés.

Serge TOULARI demande si le bruit généré par les axes importants qui croisent la rocade est pris en compte.

Laurent SERRUS précise que seul le bruit lié à la rocade est intégré : *« même si dans les bretelles d'accès nous implantons des protections acoustiques qui contribuent parfois à diminuer le bruit de la voirie métropolitaine »*.

Un habitant de Bruges demande à avoir la confirmation, qui lui est donnée, que les écrans acoustiques qui seront réalisés seront semblables à ceux de la rocade rive droite, rappelant que le secteur de Bruges connaîtra la plus forte augmentation du trafic. Il demande aussi une précision sur la date de réalisation des études acoustiques.

Philippe DARLES précise que les mesures de bruit ont été réalisées en juin 2014.

L'habitant note que les études de bruit simulent les niveaux de bruit maximum possible à 2x3 voies et regrette qu'une carte de ce niveau maximum ne soit pas présentée. Il rappelle que le passage de 60 dB(A) à 65 dB(A) *« correspond à une aggravation facteur 4 du bruit »* et demande des précisions sur les objectifs de bruit définis, en insistant sur la nécessité de bénéficier des mêmes mesures de protection que les autres secteurs *« malgré les contraintes budgétaires »*.

Laurent SERRUS détaille les seuils de bruit définis pour le projet : « *si vous avez aujourd'hui 62 dB(A), il faudra que vous soyez demain au maximum à 62 dB(A). Si vous avez 58 dB(A), vous pourriez avoir demain jusqu'à 60 dB(A) et si vous avez aujourd'hui 70 dB(A) il faudra que vous soyez abaissé à 65 dB(A)* ». Ainsi, les riverains aujourd'hui les plus exposés au bruit bénéficieront d'une plus grande protection. Il explique ensuite que la carte du niveau de bruit maximal sans protection n'a pas d'utilité puisque le projet réel du fait des protections mises en place abaissera ces niveaux.

L'habitant souhaite avoir cette carte de simulation de l'impact potentiel – utile au dimensionnement des protections à mettre en place - et non le résultat final. Il ajoute : « *quand on regarde les cartes, on se rend bien compte de l'efficacité des véritables écrans acoustiques par rapport aux autres dispositifs* ».

Didier POUVREAU, adjoint au maire de Bruges rappelle que « *les voitures qui polluent le moins sont celles qui ne roulent pas* » et demande où en est la réflexion sur l'usage dédié de la 3^e voie pour le covoiturage, ce qui permettrait de freiner l'accroissement du trafic et donc des nuisances.

Laurent SERRUS admet que ce type de réflexion a été lancé dans plusieurs agglomérations de France, dont l'agglomération bordelaise ; malheureusement, il n'existe pas de solution technique pour la rocade : « *il y a trop d'entrées - sorties, les gens empruntent le plus souvent la rocade sur 3 ou 4 échangeurs au maximum* » ; les seuls exemples pertinents (à l'étranger) concernent d'ailleurs des longues distances.

Il rappelle que le choix retenu pour la rocade est l'élargissement de la bande d'arrêt d'urgence pour permettre le passage de transports en commun : « *il faudra former les chauffeurs à cette configuration atypique, notamment pour rejoindre la circulation normale en cas de véhicule arrêté sur la bande d'arrêt d'urgence* ». La réservation de la troisième voie pour un trafic de transport occasionnel semble irréaliste, posant notamment la question de son acceptabilité par les autres usagers de la rocade lors des périodes de congestion.

En concluant la réunion, Laurent SERRUS rappelle le calendrier du projet avec l'enquête publique prévue à l'automne 2015.