



PRÉFÈTE DE LA GIRONDE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Bordeaux, le 14 juin 2022

Affaire suivie par :
Valérie Lafargue – Pref/Cabinet/BSI
Aurélien Lagabarre – Pref/Cabinet/BSR
Fabien Ballester – BM/Grand événements
Vincent De Brisson/BM/DGmobilité

OBJET : Amélioration des dispositifs de mobilités autour du stade Matmut-Atlantique

Depuis sa mise en service en 2015, l'accès au stade Matmut-Atlantique fait l'objet de difficultés majeures de circulation. Ces difficultés d'entrée et sortie ont, au fil du temps, générés des pratiques de stationnement illicites sur des zones le plus souvent dangereuses. En outre, cela nécessite la mise en place de dispositifs peu vertueux en termes d'effectifs et de moyens, donc budgétaires, pour pallier ces difficultés à chaque évènement d'importance.

Au cours des années 2017/2018, Bordeaux Métropole et la ville de Bordeaux avaient mené les premières réflexions, autour de cette problématique circulation, avec les différents partenaires. Sans budgets spécifiques, seuls de petits aménagements avaient pu être réalisés. Ces derniers se sont rapidement révélés insuffisants, malgré le travail visant à équilibrer l'ensemble des modes de déplacements.

La programmation des prochains grands événements à courte et moyenne échéances (concerts 2022-2023, coupe du monde de rugby 2023, JO 2024, demies – finales Top 14 2025) mais aussi, l'utilisation annuelle du stade par le FCGB ont mis en évidence la nécessité de traiter collectivement la problématique « circulation ».

La directrice de cabinet de la Préfète de la Gironde a, ainsi, souhaité améliorer et homogénéiser les modalités d'accessibilité au stade Matmut avec l'ensemble des acteurs du territoire (SBA, FC Girondins de Bordeaux, Bordeaux métropole, ville de Bordeaux, ville de Bruges, TBM, forces de sécurité intérieure et de secours, DIR Atlantique). Cette démarche est indispensable à au moins deux titres :

1. Pour aboutir à des procédures communes et partagées entre les différents organisateurs de manifestations (concerts, matchs du FCGB, CEB) et adapter les moyens humains et matériel à l'affluence et aux enjeux de sécurité publique,
2. Pour anticiper l'organisation des futurs grands évènements de 2023, 2024 et 2025.

Ainsi, la direction des sécurités de la Préfecture, a organisé des ateliers thématiques, avec l'ensemble des parties-prenantes, afin d'identifier les difficultés et les solutions à apporter, notamment en termes de stationnement, circulation, signalisation, transports en commun, sécurité (dispositif vigipirate), communication.

Ce travail d'audit touche, aujourd'hui, à sa fin. Des propositions sont priorisées pour chacune des huit thématiques identifiées comme points d'amélioration. L'arbitrage du président de Bordeaux métropole est sollicité afin de déterminer, d'ici l'été, les moyens à mettre en œuvre, en cohérence avec le calendrier budgétaire et de pouvoir établir une organisation et un rétro-planning de travaux pour les évènements 2023.

I- Besoin d'amélioration des infrastructures autour du stade

Plusieurs enjeux de sécurité se dégagent nécessitant un investissement dans des moyens pérennes.

1) Sécurité du périmètre vigipirate renforcé

Coût global estimé : 830 k€ (avec marge 15 % d'aléas) - Non financés à ce stade à arbitrer.

La difficulté actuelle réside dans le temps nécessaire à la pose et dépose des dispositifs anti-intrusion (blocs stops) qui impacte directement les horaires de fermeture et d'ouverture du cours Bricaud.

Plusieurs systèmes ont été étudiés pour permettre une fermeture/ouverture rapide du cours et faciliter le passage des navettes TBM. Il y a eu consensus autour de la mise en place de bornes escamotables, manuelles et télécommandées sur les points identifiés avec la DDSP. Ce type de bornes permettrait un gain important, en termes de temps et de coût ETP/matériel, pour la fermeture et l'ouverture du cours Bricaud. Cela représente en outre un réel intérêt pour la gestion des flux puisqu'une réouverture rapide du cours offre une option supplémentaire de sortie vers la rocade.

Détail du coût :

Bornes escamotables, type contrôle d'accès, (830 k€ TTC aléas compris) sécurisant quatre points de fermeture (deux sur le cours Bricaud, un sur l'avenue de la Jallère et un sur la rue Vergne).

Il est également à noter qu'un projet de sécurisation anti-intrusion du parvis du stade est en cours dans le cadre du PPP. Les bornes proposées s'inscrivent donc dans une continuité de cette logique de sécurisation.

2) Anti-stationnement, sécurisation publique, fluidification des itinéraires TC et sorties VL

Le stationnement « sauvage », sur l'avenue Labarde, le cours Bricaud, l'avenue de la Jallère, le boulevard Chaban-Delmas, l'allée du bois et la Jalle noire, pose des problèmes de sécurité pour les usagers de la route et pour les spectateurs piétons qui marchent jusqu'à 2 km du stade dans le noir en sortie d'événements. C'est aussi une entrave non négligeable à la fluidité des flux sortants de véhicules.

Les enjeux principaux sont :

- ✓ **Le développement de l'offre de transport en commun** : les navettes « Citée du vin » et « Cenon gare » en connexion avec les Tram B et A constituent le principal potentiel d'amélioration de la desserte du stade. Jusqu'à 18 000 usagers sont transportés en deux heures avec les moyens habituels et 25 000 avec les moyens renforcés,
- ✓ **Redynamiser l'unique offre de stationnement au parking CEB (jusqu'à 7 200 VL soit 22000 personnes)** : cela passe par une amélioration de la fluidification des sorties grand public. Des mesures d'anti-stationnement sauvage et une amélioration de la signalisation sont identifiés comme étapes incontournables de la fluidification du trafic. Des compléments d'aménagement contribueront également à crédibiliser un troisième itinéraire de sortie en direction de la sortie 6 de la rocade par l'allée du Bois et Blanquefort.
- ✓ **La fluidification et la sécurisation de l'avenue de Labarde pour l'accès VIP** : projet d'aménagement d'un rond-point au niveau de l'allée du golf, avec bretelle d'accès directe sur la rue Ostermeyer pour l'accès au stade, en cours d'étude. Ce projet répond aux enjeux de sécurité des piétons, d'anti-stationnement et de traitement du filtrage accès du parking P1 sans traversée d'un axe circulé.

Plusieurs solutions techniques sont envisagées en fonction de la configuration de voies : glissières bois, potelets, balisettes, bordures ou plots bétons posés.

a) Projet en cours « Avenue de Labarde »

Coût global : 900 k€ - Financés sur les crédits métropolitains 2023 et 2024

Ce projet d'aménagement est financé dans le cadre de la démarche des contrats de codéveloppement entre la métropole et la ville de Bordeaux. Si ces travaux n'avaient pas été retenus au codéveloppement 2018-2021, ils ont été validés en début de cette mandature, en septembre 2021. Au regard notamment du contexte environnemental et des procédures légales liées, cet aménagement ne semblerait pas pouvoir être réalisé avant la coupe du Monde de rugby 2023. Ces travaux sont en cours d'AVP pour intégrer la protection des usagers vulnérables de l'anti-stationnement entre le point 4 (giratoire Jallère) et le point 2 (futur giratoire allée du Golf).

Il est à noter que cet aménagement est signalé comme prioritaire, depuis plusieurs années, par tous les organisateurs et les forces de police. Les dispositifs mis en place, aujourd'hui, pour pallier cette difficulté d'accès sont peu sécurisants pour les intervenants comme pour les usagers. Une première phase d'aménagement transitoire concernant, par exemple, l'anti-stationnement pour la gestion des grands événements de l'été 2023 ne doit pas être écartée.

b) Point spécifique : Traitement de la sortie Sud du parc des expositions

Coût global estimé : 70 k€ - Non financés à ce stade à arbitrer

Un élargissement de 7 mètres de la voie en sortie sud du parking CEB permettrait une sortie des véhicules sur 2 voies. Intéressant pour fluidifier l'entrée et la sortie du parking, ce premier aménagement peut être proposé à court terme, sans attendre l'aménagement du futur centre Aqualudique de Bruges et du data center.

Le CEB, également intéressé par ce projet a indiqué prendre à sa charge le coût de modification du portail.

c) Travaux à engager issus des réflexions des groupes de travail

Périmètre 1 : cours Bricaud

Coût global estimé : 275 k€ (avec marge aléas) - Non financés à ce stade à arbitrer

Le cours Bricaud situé au cœur du périmètre vigipirate nécessite d'être traité prioritairement en dispositifs anti-stationnement.

Détail du coût :

- ✓ Traitement de l'îlot central du cours Bricaud : glissières bois métal sur les parties enherbées pour 75 k€.

En complément, un projet de végétalisation de ce terre-plein pourrait être financé dans le cadre de l'opération 1 million d'arbres.

- ✓ Voie de droite du cours Bricaud : glissière bois pour 30 k€ sur 300 mètres linéaires entre l'avenue Jean-Gabriel Domergue et la rue Vergne.

Des mesures anti-stationnement sont également nécessaires pour empêcher que les automobilistes mal stationnés fassent demi-tour en pleine voie en repartant et embolisent ainsi les axes de sortie.

De plus, un besoin en mobilier urbain supplémentaire (barrières-potelets) est identifié sur le cours Bricaud, depuis le parvis du stade et jusqu'aux quais des voies de tram, pour sécuriser les flux piétons. L'idée est de remplacer les barrières Vauban, souvent devenues permanentes, ou déployées à chaque manifestation sur la voie, qui sont insuffisantes et peu efficaces sous la poussée des piétons.

Détail du coût :

- ✓ Antistationnement allée de la Jalle Noire (temporaire par talus) 45 k€
- ✓ Mobiliers urbains cours Bricaud : 70 k€
- ✓ Barrière sortie station tramway 25 k€
- ✓ Traitement zone Samazeuilh JG Domergue : 26 k€

Il reste deux points d'attention pour lesquels une solution est en cours d'étude :

– l'aménagement des quais et la signalisation des trams et navettes

– le partage du cours Bricaud entre les vélos/piétons et les navettes TBM circulant à contre-sens. Dans l'attente, et pour les concerts de juin 2022, une signalisation temporaire sera testée pour diriger les cyclistes vers leur parking et ainsi limiter les conflits avec les navettes.

Périmètre 2 : Jallère/Labarde

Coût global estimé : 180 k€ (avec marge aléas) - Non financés à ce stade à arbitrer

La circulation et le stationnement des navettes TBM sur l'avenue de la Jallère ne sont pas compatibles avec des stationnements illicites de véhicules sur les trottoirs de part et d'autre de cette voie.

Détail du coût :

- ✓ Traitement de l'avenue de la Jallère avec bordures Béton : 120 k€
- ✓ Traitement de l'avenue de Labarde zone métro : 35 k€

Périmètre 3 : Allée du Bois/Chaban-Delmas 1ère phase

Coût global estimé : 240 k€ (avec marge aléas) - Non financés à ce stade à arbitrer

L'objectif est de rendre au parking CEB son « statut » de parking grand public en facilitant son accès et sa sortie : mesures anti-stationnement et anti-retournement sur ses voies de desserte. Il est à noter que les premiers travaux de dispositifs anti-retournement dans le cadre des sorties stade (balisettes et potelets sur l'allée du bois) ont été réalisés avant le premier concert programmé le 4 juin 2022.

Détail du coût :

- ✓ allée du bois (anti-retournement et anti stationnement) : 100 k€
- ✓ boulevard Jacques Chaban-Delmas – phase 1 (entre le point19- et le camping) : 110 k€

Périmètre 4 : Chaban-Delmas phases 2 et 3

Coût global estimé : 230 k€ (avec marge aléas) - Non financés à ce stade à arbitrer

Deux phases de mesures anti-stationnement sur le boulevard Jacques Chaban-Delmas, à planifier en fonction du retour d'expérience de la première.

Détail du coût :

- ✓ Phase 2 (du camping au point 22) : 110 k€
- ✓ Phase 3 (du point 22 au point 23) : 90 k€

3) Mise en cohérence du jalonnement et des signalétiques

Coût global estimé : 53 k€

a) **Le cheminement aller/retour** entre le stade, les boulevards et la rocade a été entièrement revu avec la direction signalisation de Bordeaux métropole. Deux types de panneaux sont identifiés :

- ✓ la signalisation permanente : leur gestion relève de la direction signalisation de Bordeaux métropole. Un ensemble d'ajouts, retraits ou modification de panneaux existants a été acté. Ces travaux devraient intervenir d'ici fin 2022 ou au plus tard à l'été 2023.

La dénomination « stade Atlantique » a été retenue pour être cohérent avec la mention existante sur la rocade et limiter les coûts en cas de changement de nom à la fin du naming (2024/2025) ; et une numérotation commune des parkings a été trouvée quel que soit l'utilisateur du stade.

- ✓ la signalisation temporaire : 30 panneaux ont été identifiés au total pour indiquer les routes fermées, les déviations à suivre pour rejoindre et sortir des parkings. Parmi eux, des aplats qui viendraient masquer, pour les événements, les mentions permanentes depuis les sorties de la rocade pour orienter les spectateurs et des panneaux à « rack » implantés à l'approche du stade dans lesquels les organisateurs pourront venir insérer leur affichage événementiel.

L'achat et la pose des panneaux temporaires pourraient être financés par le budget de la direction Enseignement supérieur et Rayonnement de la métropole dans le cadre de la coupe du monde de rugby 2023 et des JO 2024. Le sujet de l'entretien/maintenance et des procédures de poses/ déposes de ces panneaux reste à organiser.

Détail du coût :

- ✓ signalisation permanente : pris en compte, sans surcoût, dans le budget annuel de la direction
- ✓ signalisation temporaire : 50 k€ (budget de la direction Enseignement supérieur et Rayonnement de la métropole)

b) **Amélioration de la signalisation des stationnements vélos** : les nombreux arceaux à vélos installés sur l'avenue de la Jallère sont très peu utilisés et les vélos stationnés de façon anarchique. Le peu de visibilité de ces stationnements dédiés semble être à l'origine du problème. Il y a nécessité de poser, a minima, trois panneaux permanents de stationnement, suffisamment visibles, conduisant jusqu'au parc de stationnement deux-roues

Détail du coût : 3 k€ pris en charge par la direction Signalisation de Bordeaux métropole.

Si l'ensemble des aménagements, abordés précédemment, ne pourra complètement résoudre la problématique de gestion des flux sortants de véhicules, cela pourrait, toutefois, considérablement l'améliorer (cf analyse de l'enquête publique du stade qui indique un temps de sortie moyen d'environ 1 h 30 pour les affluences de plus de 30 000 personnes). Au-delà de ces aménagements, il sera important de veiller à un équilibre des modes de déplacements.

II- Enjeux de communication

Une communication homogène, entre les différents partenaires, doit être menée quant aux possibilités d'accès au stade lors des événements (plan d'accès et de sortie en voitures, offre de transports en commun, notamment les navettes bus, etc.) L'accent doit être mis sur les mobilités douces. L'expérience des grands événements passés a démontré l'importance des mobilités douces dans les dispositifs d'accès au stade. Il existe encore des marges de progression dans ce domaine, notamment en termes de communication.

Une carte interactive du plan de circulation mis en place sera diffusée sur les sites internet de certains partenaires, qui restent à définir (SBA, Bordeaux-métropole, mairies, etc.).

Les opérateurs Tom-Tom et Waze seront sollicités pour orienter les automobilistes selon le plan de circulation défini.

Il est également envisagé une campagne « sécurité routière » dans le cadre de la lutte contre le stationnement illégal avec à l'appui des actions de verbalisation.

III- PC mobilités

Un PC mobilités sera activé pour les jauges exceptionnelles ou lors de concomitances d'événements susceptibles d'entraîner un flux important de circulation.

Dans le cas d'un événement unique et/ou lorsqu'il y a, en plus de la mobilité, un sujet ordre public, le **PC mobilité est situé dans les locaux du stade**. Pour cela, SBA prendra à sa charge l'achat et l'installation des écrans muraux et s'assurera d'un débit internet suffisant.

En revanche, s'il y a concomitance d'événements sur zone ou événements multiples sur la ville (ex : stade et fan zone en centre-ville), **le PC mobilité pourrait être déporté**, soit au CIC DDSP, soit CSU PM ou encore dans une salle de crise de la métropole.

S'agissant des participants, chacun s'accorde à dire qu'il faut reconduire la liste du PC mobilités mis en œuvre lors des demi-finales du TOP14 en 2019 et réitéré lors du concert d'Indochine en ce mois de juin 2022. À savoir la DDSP, l'EDSR gendarmerie, la ville de Bordeaux (PM et logistique événementielle), la direction mobilité de Bordeaux-métropole, Kéolis et la DIRA. L'appui technique route de la préfecture, ainsi qu'un représentant communication préfecture, Bordeaux métropole ou SBA pourraient, également, participer à ce PC.

IV – Arrêts circulation/stationnement

Afin de fiabiliser le dispositif de circulation défini à l'issue des travaux de groupe, il conviendra de prendre des arrêtés permanents de restriction et de stationnement permettant de couvrir l'ensemble des événements se déroulant au stade Matmut.

Un modèle d'arrêté regroupant l'ensemble des restrictions établies lors des groupes de travail sera proposé au maire de Bordeaux et au président de la métropole, pour les voiries hors agglomération, dans le cadre de leurs pouvoirs de police administrative spéciale de circulation et de stationnement

S'agissant des fermetures de bretelles de rocade, un arrêté permanent préfectoral (DIRA) sera également pris.