



**PRÉFET
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Aménagement du quadrant nord-est de la rocade bordelaise



Concertation du public 10 octobre – 21 novembre 2022

Bilan de la concertation

Juillet 2023

Table des matières

| | |
|--|----|
| Préambule..... | 3 |
| Le projet porté à la connaissance du public..... | 4 |
| La concertation mise en œuvre..... | 7 |
| Le déroulement de la concertation..... | 9 |
| Analyse des contributions..... | 13 |
| Les délibérations des collectivités..... | 24 |
| Annexes..... | 25 |

Préambule

Par arrêté du 4 octobre 2022, la préfète de la Gironde a prescrit l'organisation d'une concertation du public au sujet du projet d'aménagement du quadrant nord-est de la rocade bordelaise.

Quatre communes sont potentiellement concernées par cet aménagement : Artigues-près-Bordeaux, Carbon-Blanc, Cenon et Lormont. Elles constituent le périmètre réglementaire de la concertation, qui s'est déroulée du 10 octobre au 21 novembre 2022.

Ce bilan de la concertation, établi par l'État, maître d'ouvrage du projet, en décrit le déroulement et analyse les contributions émises par le public.

Le Préfet
Étienne GUYOT

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of fluid, connected strokes that form the name 'Étienne Guyot'.

Le projet porté à la connaissance du public

La DREAL Nouvelle-Aquitaine a porté à la concertation un projet d'aménagement du quadrant nord-est de la rocade bordelaise, plus précisément de la continuité A10/Rocade et de l'échangeur n°26.

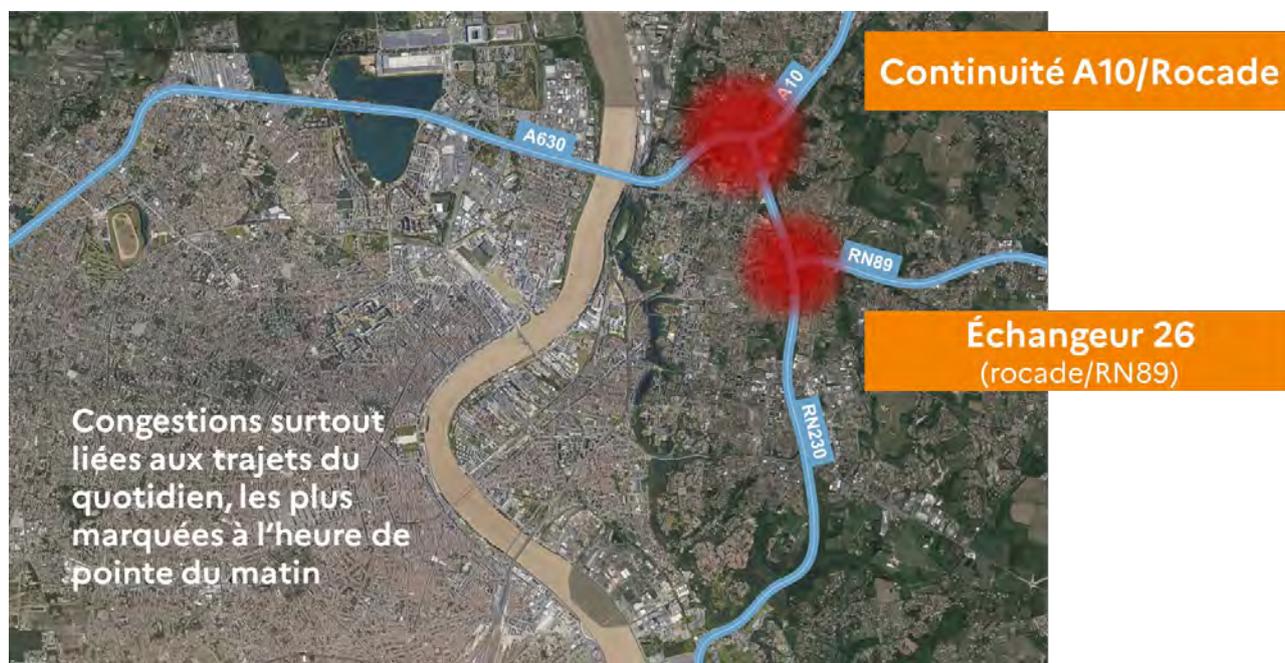
Pourquoi aménager le quadrant nord-est ?

À l'instar de l'agglomération bordelaise, le nord-est de la Gironde connaît une forte croissance démographique et une production élevée de logements neufs. L'activité économique est concentrée dans la Métropole, particulièrement à l'ouest, générant des flux domicile-travail importants sur le quart nord-est de la rocade bordelaise. Ce phénomène est accentué par la prépondérance de l'automobile dans les déplacements : en Gironde, la part modale des véhicules à moteur est de 76 %, et de 87,7 % hors Métropole. Deux points de congestion majeurs ont été identifiés : la continuité A10/Rocade et l'échangeur n°26 (rocade/RN89).

À l'issue d'études de trafic menées durant les mois de septembre et octobre 2019, le niveau de congestion constaté est le suivant :

- Continuité A10/Rocade : 135 jours de retard (en moyenne, en 2019, à l'heure de pointe du matin, par rapport à un trajet dans des conditions fluides), soit 55 % de temps perdu pour les usagers ;
- Échangeur n°26 (rocade/RN89) : 65 jours de retard (en moyenne, en 2019, à l'heure de pointe du matin, par rapport à un trajet dans des conditions fluides), soit 41 % de temps perdu pour les usagers,

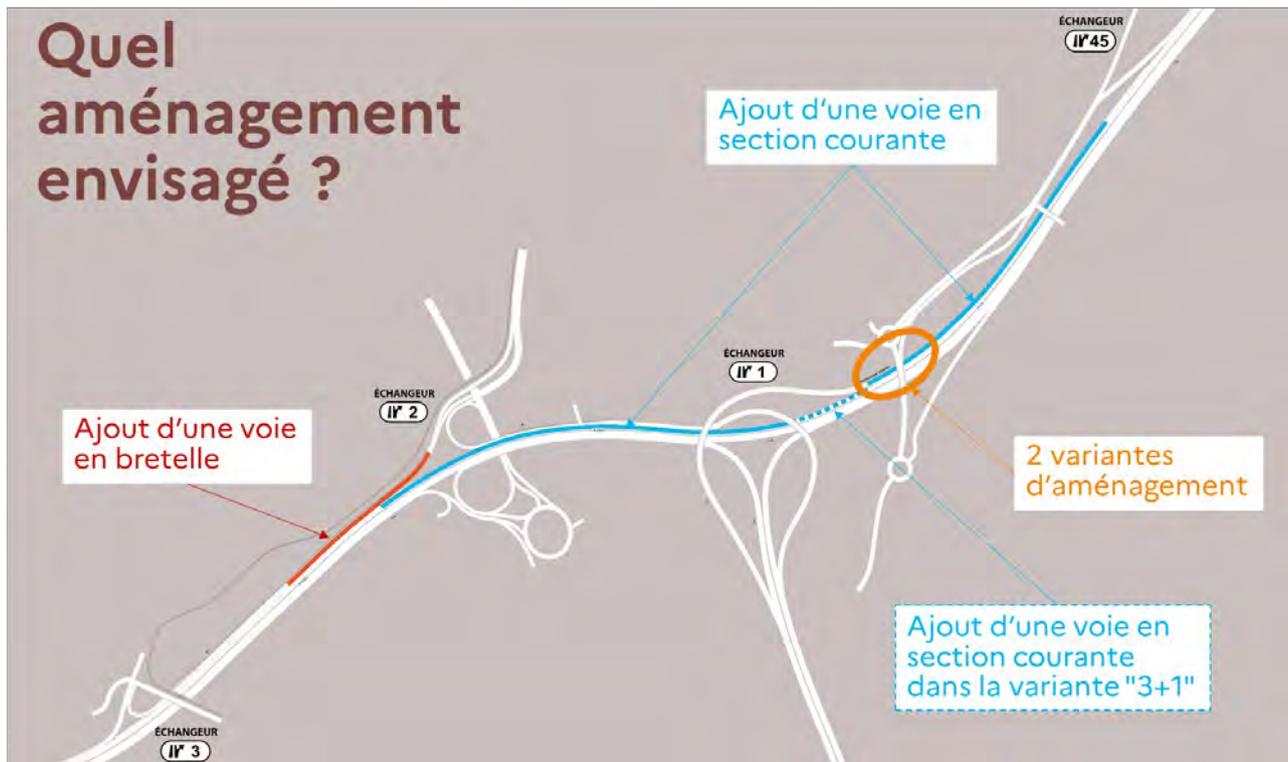
Cela se manifeste régulièrement par des remontées de file de plusieurs centaines de mètres sur l'A10 et la rocade en amont de l'échangeur n°26, et la surcharge du réseau routier secondaire.



Le projet d'aménagement du quadrant nord-est de la rocade bordelaise rassemble en une seule opération le traitement de ces deux « points noirs », par deux aménagements distincts, dont la réalisation conjointe est un gage supplémentaire de bon fonctionnement.

La continuité A10/Rocade

L'aménagement envisagé par l'État (maître d'ouvrage) et Bordeaux Métropole prévoit dans le sens « A10>Rocade », l'**ajout d'une voie supplémentaire sur l'A10 en amont de l'échangeur n°1 de la rocade**, construite sur le côté droit de la chaussée.



Au niveau de l'échangeur n°2 vers le pont d'Aquitaine, une voie serait ajoutée en bretelle pour faciliter l'insertion.

Deux variantes sont envisageables en amont de l'échangeur 1 : ajouter une voie à la direction Est (variante « 2+2 ») ou à la direction Ouest (variante « 3+1 »).

Compte tenu des emprises nécessaires, ces travaux impliquent de modifier voire de déplacer certains ouvrages : ouvrages de franchissement, écrans acoustiques, murs de soutènement. Le coût total serait de 45 M€ ou 59,5 M€ selon la variante retenue.

L'aménagement permettrait de passer de 221 jours à 74 jours de retards cumulés, soit une division par 3 du temps perdu des usagers. L'embouteillage serait moins intense et moins long sur la section courante, avec moins de remontées de files sur les bretelles et les voiries secondaires.



L'échangeur n°26 (Rocade/RN89)

L'aménagement préférentiel envisagé par l'État pour l'échangeur 26 prévoit :

- la suppression des feux et l'ajout d'un viaduc pour franchir la rocade en reliant la RN89 à l'est à l'avenue Kennedy à l'ouest (direction Bordeaux-centre) en se connectant sur un nouveau giratoire à l'ouest,
- le déplacement de l'échangeur n°1 vers l'est ;
- La création de **deux nouveaux franchissements de la rocade** : l'un au nord, dédié aux bus, vélos et piétons, l'autre, au sud reliant Artigues à Cenon, dédié aux vélos et piétons.



Le coût de l'aménagement est estimé à 52M€. Il permettrait une réduction de la durée cumulée des congestions de 74 à 55 jours, soit une réduction de près de 25% du temps perdu des usagers. Ce modèle tient compte de la réalisation préalable de l'aménagement de la continuité A10-rocade.

Un scénario alternatif a été étudié et présenté au public. Il consiste à rallonger la bretelle de sortie de l'échangeur n°26 (sens extérieur), et à aménager une voie d'entrecroisement entre l'échangeur n°26 de la rocade et l'échangeur n°1 de la RN89, pour un coût de 15,5M€. Cet aménagement améliore la sécurité en direction de Libourne mais ne permet pas d'obtenir des gains de temps significatifs.

Le cadre juridique de la concertation

Le projet d'aménagement du quadrant nord-est de la rocade bordelaise fait l'objet d'une concertation en application du code de l'urbanisme. La procédure est régie par les articles L.103-2 et suivants et R.103-1 et suivants. Les modalités de cette concertation ont fait l'objet d'un arrêté préfectoral daté du 4 octobre 2022.

Au-delà des exigences réglementaires, cette concertation fut l'occasion pour l'État de présenter au public un projet complexe avec un souci de pédagogie accru.

La concertation mise en œuvre

Le dispositif de participation du public

Un dispositif sur une durée de six semaines **du 10 octobre au 21 novembre 2022** a été mis en œuvre. Il donnait la possibilité de s'informer et de participer selon plusieurs modalités.

Dossier de concertation

Un dossier de concertation de 54 pages (couverture ci-contre) au format A3, a été mis au point, avec pour objet de présenter de manière illustrée et pédagogique les projets d'aménagement et les études de trafic déjà réalisées.

Il se composait des chapitres suivants :

- Synthèse du projet
- Contexte général du quadrant nord-est
- La continuité A10-rocade
- L'échangeur n°26
- Environnement
- Calendrier indicatif et financement du projet
- La concertation

Le dossier de concertation était mis à disposition dans les communes de Lormont, Artigues, Cenon et Carbon-Blanc, ainsi qu'à l'hôtel de Bordeaux Métropole et à la préfecture de la Gironde.



Site internet et formulaire numérique

Un site internet du projet, www.acces-rocade-nord-bx.fr, a été créé afin que le public puisse y retrouver le dossier de concertation, l'agenda de la concertation, les documents présentés au public et les comptes-rendus des réunions.

À la même adresse, un registre en ligne (voir capture d'écran ci-dessous) était ouvert pendant la durée de la concertation. Le public pouvait consigner ses questions, ses remarques et ses propositions.



Registres papier

Cinq registres papier étaient également mis à la disposition du public dans les lieux suivants :

- Mairie d'Artigues-Près-Bordeaux
- Mairie de Carbon-Blanc
- Mairie de Cenon
- Mairie de Lormont
- Préfecture de la Gironde

Les trois réunions publiques

Trois réunions publiques ont été proposées : le 12 octobre 2022 à 18h dans la salle de la Grange Bétailhe à Artigues-Près-Bordeaux, le 13 octobre 2022 à 18h dans la salle polyvalente Favols à Carbon-Blanc, et le 18 octobre 2022 à 18h dans la salle Camus à Lormont.

Les deux réunions en ligne

En complément, deux réunions se sont tenues en ligne, via l'application ZOOM afin de toucher un public différent, qui n'aurait pas pu se rendre aux réunions publiques. À cette fin, deux réunions se sont tenues le 7 novembre 2022 à des horaires différents : 14h et 19h.

Le dispositif d'information

L'arrêté préfectoral du 4 octobre 2022 a été affiché dans les mairies de Lormont, Artigues-Près-Bordeaux, Carbon-Blanc et Cenon, et à la préfecture de la Gironde. En complément de cette obligation réglementaire, l'État a déployé un dispositif d'information afin d'inciter le public à participer.

Des dotations en document pour les collectivités

La DREAL Nouvelle-Aquitaine a établi un ensemble de documents à destination des territoires concernés : un dépliant 4 pages au format A5 présentant l'essentiel du projet et les modalités de concertation ; une affichette (format A3) et des panneaux d'information dits « kakemonos ».

Les territoires suivants ont reçu une dotation en dépliants et en affichettes :

| Collectivités | Dépliants | Affichettes |
|--------------------|-----------|-------------|
| Lormont | 100 | 10 |
| Cenon | 100 | 10 |
| Artigues | 50 | 5 |
| Carbon-Blanc | 50 | 5 |
| Ambarès-et-Lagrave | 100 | 10 |
| Bassens | 50 | 5 |
| Sainte-Eulalie | 50 | 5 |
| Yvrac | 50 | 5 |
| Tresses | 50 | 5 |
| Bordeaux Métropole | 100 | 2 |



Page 4 et couverture du dépliant

Les kakemonos ont été remis aux collectivités qui mettaient à disposition du public le dossier et le registre de concertation (en gras dans le tableau).

Les collectivités relais de l'information

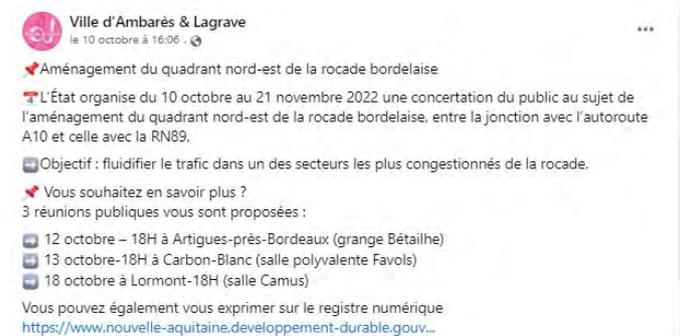
Un ensemble de documents numériques comprenant le dépliant de synthèse, des textes de présentation et des illustrations a été envoyé à des collectivités situées dans l'aire d'influence du projet.

Préalablement contactées, ces collectivités étaient invitées à relayer l'information sur leurs supports.

Ce kit de communication a été envoyé à toutes les collectivités déjà destinataires des dotations en documents, ainsi qu'aux intercommunalités suivantes : CC du Secteur de Saint-Loubès, la CC du Fronsadais, la CC du Grand Cubzaguais, la CC de Blaye, la CC Latitude Nord Gironde, la CC des Coteaux Bordelais et la communauté d'agglomération du Libourmais.

Information dans les médias

Un communiqué de presse de lancement de la concertation a été diffusé le 10 octobre 2023. Deux vagues de communication dans la presse ont eu lieu, au lancement de la concertation puis dans la semaine précédant les réunions en visioconférence.



Relais d'information par la ville d'Ambarès-et-Lagrave

Le déroulement de la concertation

Les réunions publiques

La réunion publique du mercredi 12 octobre à Artigues-près-Bordeaux s'est déroulée en présence de 31 personnes, à la Grange Bétailhe. Alain GARNIER, maire de la commune a accueilli le public.

Le lendemain à Carbon-Blanc, salle polyvalente Favols, 29 personnes ont participé à la deuxième réunion publique, en présence du maire Patrick LABESSE.

La troisième réunion publique s'est tenue à Lormont, salle Camus, devant 64 personnes et en présence de Jean TOUZEAU, maire de Lormont et vice-président de Bordeaux Métropole.



Réunion publique d'Artigues

Les réunions numériques

Deux réunions numériques étaient organisées via l'application Zoom. Le public devait préalablement s'inscrire via le site internet. Les participants ont reçu quelques jours avant ces réunions les liens respectifs de connexion à ces événements.

Organisée le lundi 7 novembre à 14h, la première réunion numérique a réuni neuf personnes. A 19h, la seconde a réuni sept personnes. Les participants pouvaient s'exprimer en prenant la parole, comme lors d'une réunion publique, ou par écrit en utilisant la fonction « chat » de l'application.

Au total, ce sont donc 140 personnes qui ont participé aux différentes rencontres avec les représentants de l'État.

La couverture médiatique

En complément des insertions publicitaires, le projet a fait l'objet de deux articles dans le quotidien Sud Ouest :

- 12 octobre : brève annonçant la réunion d'Artigues-près-Bordeaux ;
- 13 octobre : article présentant le projet sur cinq colonnes (ci-dessous), avec un rappel en une.

ROCADE DE BORDEAUX

Deux chantiers clés e

Au fil de réunions publiques sur la rive droite de l'agglomération, l'Etat présente ses projets sur deux points noirs de congestion : la liaison A10-rocade, et l'échangeur 26 où arrive la RN 89

Yannick Delmas
ydelmas@sudouest.fr

Ce sont deux points noirs connus depuis des années par les automobilistes de la métropole et au-delà : la liaison A10-rocade et l'échangeur 26, sont le théâtre d'embouteillages quotidiens, grossissant au fil de la croissance démographique. L'Etat, via la police, et Bordeaux Métropole proposent depuis hier des réunions publiques dans trois communes (1) pour exposer leurs intentions d'aménagement.

Une fin d'A10 au nord de Bordeaux semble partie acquise. La section n'est pas connue que lors des départs en vacances, la congestion des véhicules venant de la rocade est et de ceux venant du nord par l'autoroute vers le pont d'Aquitaine, la rive gauche et ses bords d'emploi provoquent une frustration quasiment tous les jours de la semaine. Engageant ment rendre par l'armée à l'échangeur n°26 du trafic pesant de la zone industrielle portuaire de Bassens et son cortège de poids lourds.

Voies supplémentaires

Seront soumis à la sagacité de la population lors des réunions, mais aussi au fil de la concertation en ligne ouverte depuis mardi (2), la création d'une voie supplémentaire de l'échangeur n°26 au niveau de Carbon-Blanc, au nord, jusqu'à cet échangeur n°26 au niveau de Bassens et l'ouverture d'une voie supplémentaire vers la bretelle d'accès à la rocade vers le pont d'Aquitaine depuis la zone portuaire et les communes de Lormont, Bassens et Carbon-Blanc.

(zone d'Aquitaine (Mérignac) et une voie vers la rocade est (rocade (Bordeaux)), et appelle les services de l'Etat et de la Direction régionale de l'Aménagement et du Développement (DRAE). L'opération créerait une voie supplémentaire, mais à l'heure actuelle, cette voie vers le sud ou vers l'ouest, c'est l'un des axes de la concentration. Il est de créer une division par trois des embouteillages dans ce rond historique.

Mise en service prévue... en 2030. Soit huit ans pour les concernés à continuer de manger leur volant.

Selon l'option retenue pour la rocade, la voie à l'ouest du sud de l'A10 le pont d'Aquitaine n'est pas le même. Le choix d'une troisième voie (de l'ouest vers le pont d'Aquitaine) impliquerait la reconstruction de certains ponts et levés, grimpant la facture totale à 500 millions d'euros, contre 40 millions pour l'alternative de la voie supplémentaire vers le sud.

Un viaduc envisagé

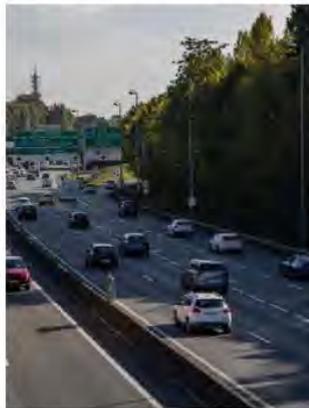
L'autre gros dossier est plus au sud, sur la rocade est, à son intersection avec la RN 89. Le plan, vers l'ouest, l'échangeur n°26, de façon ponctuelle par des véhicules venant du sud et sont pour prendre la RN 89 dans la file d'attente sur la voie de droite de la rocade. Les quatre entrées de l'échangeur sont en fait séparées chaque jour aux heures de pointe.

A cet endroit, ont été suggérés plusieurs aménagements importants, le plus spectaculaire étant un viaduc qui permettrait un passage du sud à l'ouest, vers Lormont et Cenon pour ceux de la même direction allant vers Bordeaux, la bretelle serait considérablement rallongée, tout en étant sens unique.



Les quatre entrées de l'échangeur n°26 sont saturées chaque jour aux heures de pointe.

n concertation



La première est dédiée aux déplacements doux et aux bus entre le quartier commercial de la rocade et le nord d'Artigues. La seconde, au sud, ouverte aux piétons et vélos, envisagerait entre deux quartiers résidentiels de Cenon et Artigues. Mais ces aménagements, sur et autour l'échangeur n°26 sont estimés à 50 millions d'euros.

Les usagers se rendant aux réunions publiques ont constaté le succès de la concertation de manière globale à la lecture du calendrier prévisionnel de ces deux chantiers d'urgence. À l'issue de la concertation publique le 13 novembre (au mois 2022) sera consacrée à la recherche

des financements. L'Etat ne vivra pas une enquête publique en 2023 pour un démarrage des travaux, mais en 2024. Une fois en service en 2026, les financements seront à continuer de manger leur volant, à moins que les financements publics soient étudiés à la hauteur de ce qui est attendu du développement de la zone industrielle.

(1) Artigues-près-Bordeaux, Bassens et Carbon-Blanc.

(2) www.sudouest.com/developpement/rocade



Nissan denki10
à partir de 339€/mois
pour le 1er trimestre de la durée de location
3ème de consommation au mètre (1000 km/mois max)

Participation écrite

La participation écrite rassemble :

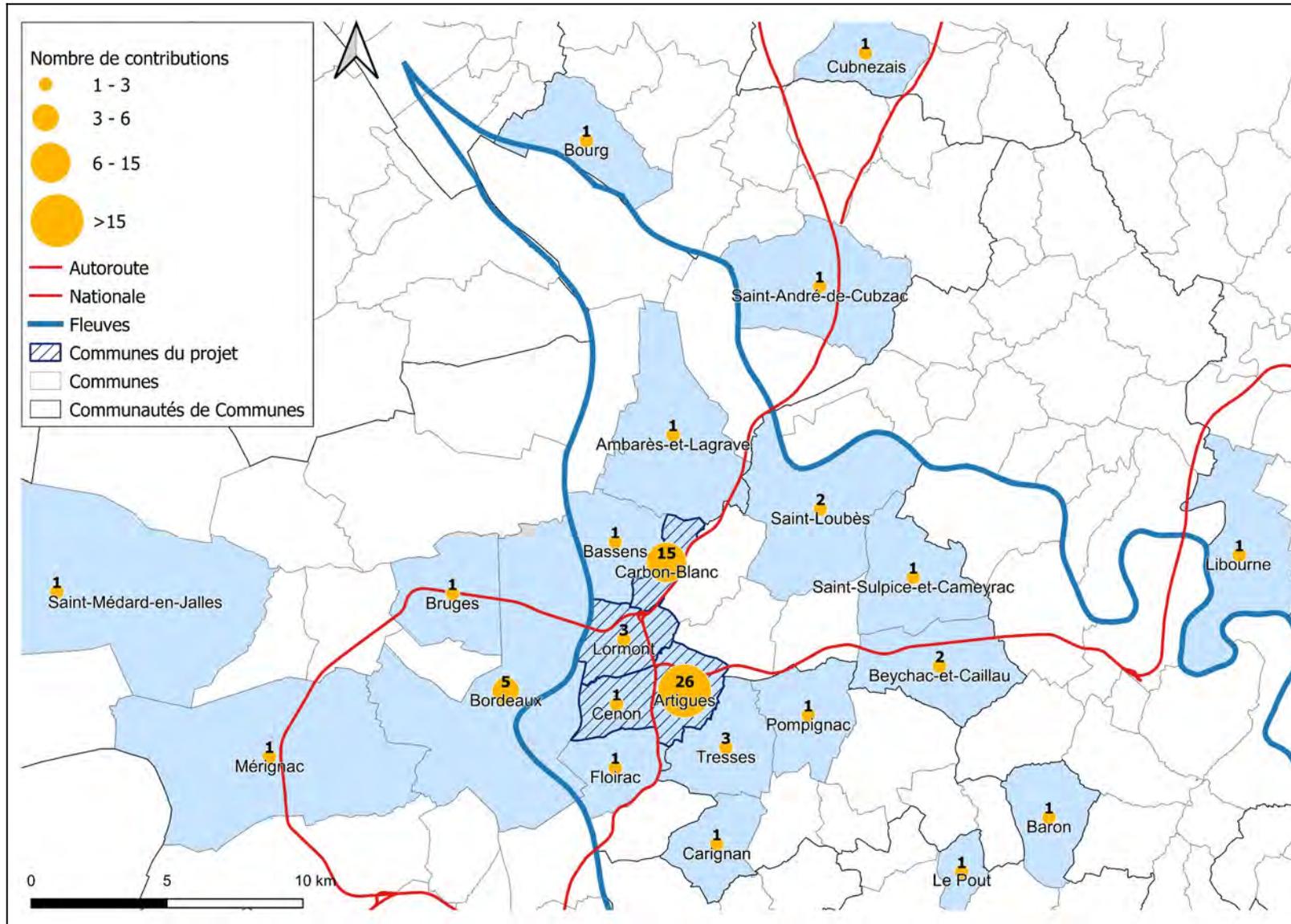
- les 69 contributions recueillies sur les registres numériques ;
- les 11 contributions consignées dans les registres papier en mairie.

Certains participants ont déposé le même avis à la fois sur les registres numériques et sur les registres papier. Les délibérations déposées par les collectivités sont traitées spécifiquement.

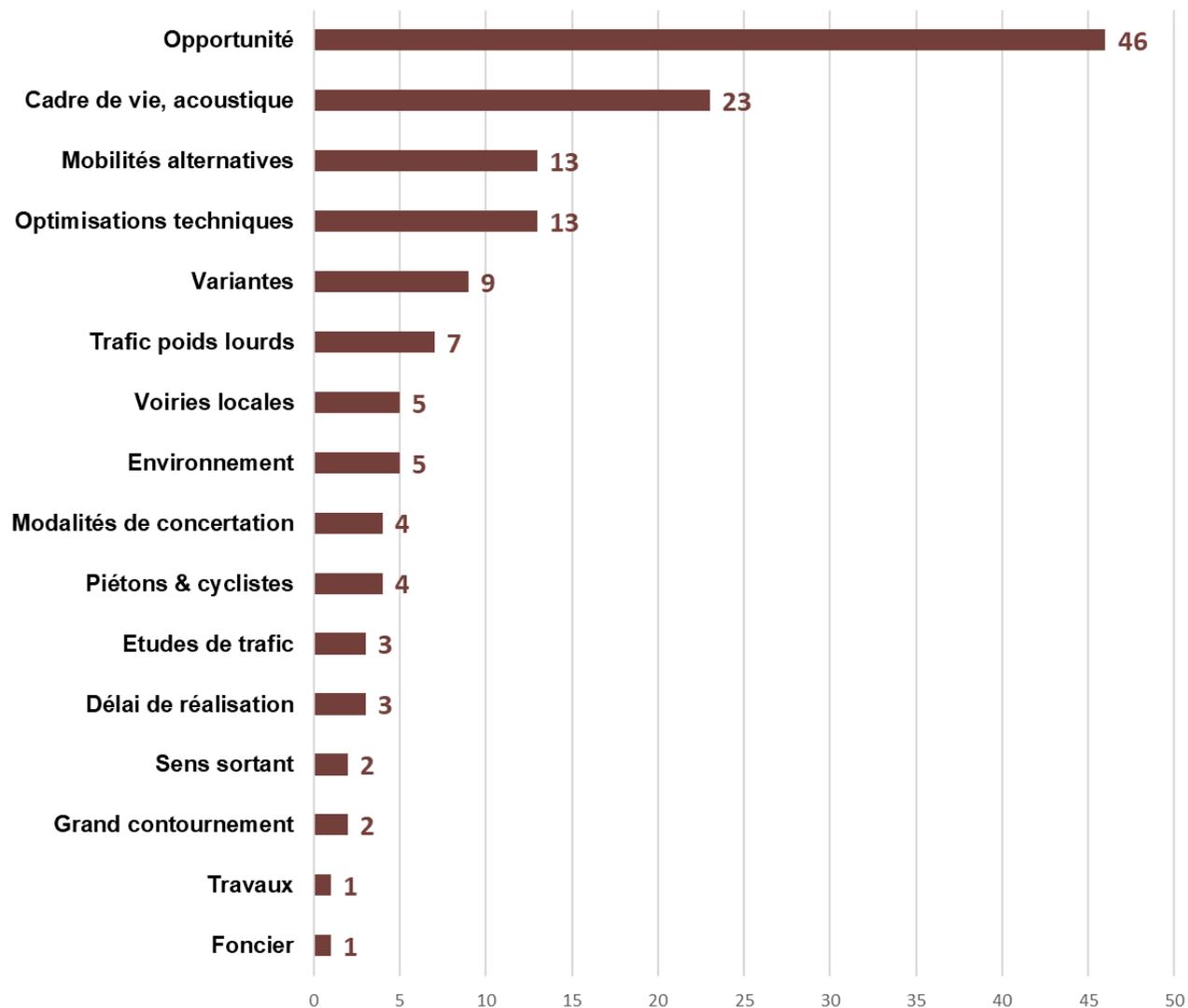
Au total, l'analyse statistique porte sur **73 contributions écrites**.

Répartition géographique

L'ensemble des contributions écrites ont pu être localisées et la carte en page suivante indique le nombre de contributions par commune. La répartition géographique des contributions montre logiquement une nette prédominance des villes extrarocade à proximité du projet : Artigues-Près-Bordeaux (26), Carbon-Blanc (15).



Répartition thématique des contributions écrites



La concertation s'est caractérisée par une grande hétérogénéité des thèmes abordés. Deux sujets se dégagent néanmoins :

- l'opportunité, c'est-à-dire les avis portant sur l'intérêt de réaliser ou non le projet ;
- le cadre de vie et l'acoustique, avec de nombreux avis concernant le bruit généré par les infrastructures et les manières de le traiter.

Les pages qui suivent présentent la synthèse des avis du public et les réponses apportées par la DREAL Nouvelle-Aquitaine.

Analyse des contributions

Les thèmes des avis émis sont présentés dans les pages suivantes, des thèmes les plus fréquents aux rubriques les moins fréquentes.

Opportunité des aménagements

Ce qui s'est dit et écrit pendant la concertation

46 contributions concernent l'opportunité de réaliser ou pas les aménagements.

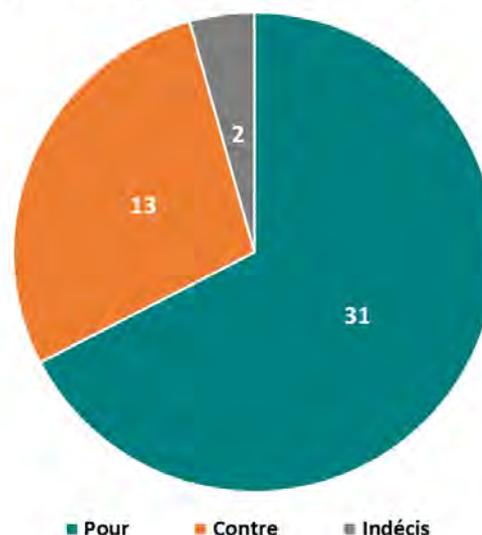
Sur ces 46 contributions, 31, soit les 2/3, sont favorables à la réalisation des aménagements et mettent en avant des attentes en termes d'amélioration de la sécurité et de la fluidité.

En revanche, 13 contributions, soit 1/3, sont opposées aux aménagements.

Parmi les oppositions, certaines, minoritaires, sont globales par rapport à de nouveaux aménagements routiers, considérant qu'ils constituent une fuite en avant ne résolvant pas le problème, mais ne faisant que le reporter dans le temps.

La plupart des contributions opposées évoquent les nuisances que les aménagements généreraient sur leurs biens, notamment dans une zone d'Artigues-près-Bordeaux, à proximité du viaduc prévu au niveau de l'échangeur 26 et qui concentre 8 contributions opposées sur 13.

Position exprimée sur les aménagements



La réponse de la DREAL Nouvelle-Aquitaine

Les avis apparaissent comme globalement favorables au projet.

Les aménagements proposés sont cohérents avec les orientations nationales puisqu'ils sont ponctuels, en adaptations d'une infrastructure existante et permettent d'améliorer la fluidité d'une infrastructure, de résoudre des points durs de sécurité et de mettre en œuvre des aménagements favorables à une mobilité décarbonée avec la possibilité de voies réservées à certains types de véhicules, transports en commun et covoitureurs.

Pour les cas particuliers, notamment à Artigues-près-Bordeaux, si l'opportunité du projet est validée, le maître d'ouvrage s'engage, dans le cadre de la poursuite des études, à présenter le dossier, les aménagements, impacts et mesures prévues, aux habitants d'Artigues lors d'une réunion publique, avec une communication spécifique sur cette zone.

Cadre de vie et acoustique

Ce qui s'est dit et écrit pendant la concertation

Le cadre de vie et l'acoustique est le deuxième sujet traité dans les contributions avec plus d'une vingtaine d'occurrences. C'est donc un sujet important pour le public.

Ces contributions évoquent globalement le bruit le long de la rocade et la nécessité impérative de réaliser des protections acoustiques.

Deux secteurs sont particulièrement représentés dans ces contributions relatives à l'acoustique :

- la zone de La Gardette, sur les communes de Carbon-Blanc et de Lormont ;
- la zone de l'Enclos de Millac dans le périmètre du projet de l'échangeur 26.

Une contribution demande au contraire de ne pas réaliser un mur antibruit pour des raisons de visibilité commerciale.

La réponse de la DREAL Nouvelle-Aquitaine

Les études d'opportunité ont permis de déterminer sur la base d'un diagnostic intégrant les protections acoustiques actuelles quels seraient les besoins en termes de protections acoustiques futures à mettre en œuvre dans le cadre des aménagements (notamment les protections qui devront faire l'objet d'une démolition / reconstruction...).

Les protections acoustiques sont un enjeu majeur pour ces projets en milieu urbain. Si l'opportunité des aménagements est validée, des études acoustiques détaillées seront menées dans le cadre de l'étude d'impact à réaliser lors des études préalables à la déclaration d'utilité publique.

Ces études permettront de définir les renforcements de protections acoustiques et les nouvelles protections rendues nécessaires par les aménagements. Elles seront portées à la connaissance du public lors de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et à l'autorisation environnementale.

Comme cela a été fait pour la mise à 2x3 voies de la rocade ouest de Bordeaux, le maître d'ouvrage dimensionnera les protections acoustiques pour le trafic maximum que peut écouler l'axe, ce qui constitue un principe protecteur pour le cadre de vie des riverains.

L'ensemble de la zone concernée par les aménagements sera étudiée, et l'attention du bureau d'études sera attirée sur les points spécifiques évoqués par le public.

En ce qui concerne la demande de ne pas faire d'écran en certains points, elle sera examinée en fonction de l'emplacement et ne pourra être acceptée qu'en l'absence d'habitations nécessitant des protections acoustiques dans la même zone.

Mobilités alternatives

Ce qui s'est dit et écrit pendant la concertation

Treize contributions parlent des mobilités alternatives à la route. Elles concernent principalement :

- des demandes majoritaires d'amélioration des transports en commun (nouvelles lignes de bus, augmentation de la fréquence des trains, trains à l'heure, demande de gratuité des transports en commun...);
- des demandes de voies réservées aux véhicules à fort taux d'occupation (transports en commun ou covoitureurs...), une plus forte promotion du covoiturage (le covoiturage d'entreprises est évoqué...);
- à la marge, sont évoqués le rééquilibrage des lieux d'habitations et d'emplois, la semaine de 4 jours...

La réponse de la DREAL Nouvelle-Aquitaine

Les demandes d'amélioration des transports en commun, qui sont connexes à l'exercice de la maîtrise d'ouvrage routières, seront prises en compte dans le cadre des compétences mobilité de la DREAL Nouvelle-Aquitaine. Elles vont en effet dans le sens des priorités du ministère de la transition écologique.

En ce qui concerne le covoiturage :

- *au niveau national, le Gouvernement a lancé en décembre 2022 un « plan covoiturage » intégrant l'ensemble des aides possible (<https://www.ecologie.gouv.fr/covoiturage>) ;*
- *au local, la variante « 3+1 » de l'aménagement A10-rocade permet le prolongement en direction de Bordeaux d'une voie réservée aux véhicules à fort taux d'occupation qui est à l'étude plus en amont sur l'A10, ce qui constituerait un atout fort pour ce projet ;*

Enfin, sur le dernier point, l'État partage la nécessité d'un aménagement du territoire aux abords des métropoles plus rationnel avec la prise en compte des impacts mobilité dès l'amont des projets. Il s'y attache dans le respect des compétences des collectivités en charge de l'aménagement du territoire.

Optimisations techniques

Ce qui s'est dit et écrit pendant la concertation

Treize contributions proposent des optimisations techniques des aménagements, notamment des modifications ou ajouts de giratoires, des déplacements de raccordements, la couverture par dalle de la zone...

La réponse de la DREAL Nouvelle-Aquitaine

Si l'opportunité des aménagements est validée, lors de la poursuite des études, les propositions seront transmises au bureau d'études techniques pour analyser leur pertinence et la possibilité de les intégrer dans la suite des études.

Choix des variantes

Ce qui s'est dit et écrit pendant la concertation

Neuf contributions concernent le choix des variantes, ce qui est très peu et peu significatif. Cinq expressions portent sur le projet A10-rocade et sont plutôt favorables à la variante 2+2 et cinq portent sur l'échangeur 26 et sont plutôt défavorables à l'échangeur complet.

La réponse de la DREAL Nouvelle-Aquitaine

Le public s'est peu exprimé sur les variantes. Pour l'aménagement A10-rocade, cela peut s'expliquer par le caractère très similaire de variantes très techniques.

En ce qui concerne l'échangeur 26, les expressions en défaveur de l'échangeur sont toutes issues d'un secteur directement impacté par la variante. Plus qu'une critique du caractère fonctionnel de l'aménagement, elles témoignent d'une inquiétude sur son impact local.

Le choix des variantes sera effectué lors du lancement de la prochaine phase d'études.

Trafic poids lourds

Ce qui s'est dit et écrit pendant la concertation

Sept contributions évoquent les poids lourds en transit et l'interdiction de leur circulation sur la rocade aux heures de pointe.

La réponse de la DREAL Nouvelle-Aquitaine

Le sujet est complexe: il comporte des aspects juridiques (impossibilité d'entraver la circulation sur un itinéraire de transit international, de discriminer les poids lourds en transit par rapport aux autres...), techniques (où stocker les poids lourds pendant les interdictions, comment faire respecter ces interdictions, comment remettre les poids lourds dans la circulation sans risquer un « mur de camions et la congestion ?), et sociaux (le transport routier de marchandises est un secteur économique majeur et une interdiction aurait un impact social lourd).

Pour ces motifs, à ce stade, une telle mesure n'est pas envisagée.

Voiries locales

Ce qui s'est dit et écrit pendant la concertation

Cinq contributions évoquent les voiries locales ou l'accès aux voiries locales :

- une contribution concerne le futur échangeur 1 de la RN89 avec une demande de précision sur son emplacement ;
- trois contributions traitent plus globalement les voiries locales à Artigues-près-Bordeaux, autour de la RN89 et l'impact du projet sur ces voiries (desserte, augmentations éventuelles des temps de parcours, conditions de circulation pour les différents modes sur ces voiries...);
- une contribution, émanant du Grand Port Maritime de Bordeaux, se concentre sur les accès au port depuis A10 et la rocade compte tenu notamment du réseau secondaire.

La réponse de la DREAL Nouvelle-Aquitaine

Tout d'abord, en ce qui concerne l'emplacement de l'échangeur 1 :

- *la partie au nord de la RN89 est située au droit du parc cimetière ;*
- *la partie sud à proximité de la station essence.*

En ce qui concerne l'impact du projet sur les voiries locales, il est important de préciser que l'amélioration des conditions de circulation sur la RN89 réduirait en grande partie le trafic sur ces voiries qui actuellement sont parfois utilisées comme itinéraires de délestage de la RN89 congestionnée. On pourrait donc s'attendre à une réduction des nuisances occasionnées par le trafic parasite pour les riverains de ce secteur.

De plus, si l'opportunité du projet est validée, des réunions techniques relatives au projet, y compris son impact sur les dessertes locales, seront proposées aux communes et notamment à Artigues-près-Bordeaux, particulièrement concernée par le déplacement de l'échangeur 1 de la RN89 et la modification possible de certains itinéraires.

Les observations du Grand port maritime de Bordeaux concernant les voiries locales seront transmises aux gestionnaires des réseaux concernés.

Environnement

Ce qui s'est dit et écrit pendant la concertation

Cinq contributions évoquent cette thématique :

- certaines évoquent le cas particulier d'un ruisseau se trouvant derrière une protection acoustique qui pourrait être démolie et reconstruite plus loin dans le cadre des travaux d'élargissement ;
- une contribution évoque l'ensemble des sujets environnementaux notamment l'assainissement routier, les aménagements paysagers...
- une dernière contribution traite de façon plus globale de la nécessité d'aller vers une mobilité décarbonée.

La réponse de la DREAL Nouvelle-Aquitaine

Les analyses environnementales sont globales au stade actuel des études très en amont de la concrétisation du projet.

Si l'opportunité des aménagements est validée, les études et procédures se poursuivront et les aménagements devront faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique et d'une autorisation environnementale prises après une enquête publique qui présentera leur étude d'impact.

C'est dans le cadre de cette étude d'impact et des études techniques détaillées que les sujets environnementaux (protection du milieu naturel, protection des eaux, intégration paysagères...) seront traités de façon précise. Les alertes spécifiques (comme le cas du ruisseau évoqué ci-dessous) seront traitées dans le cadre de ces études.

Enfin, en ce qui concerne le sujet plus global évoqué en dernier point, il convient de préciser que les aménagements proposés se limitent à l'amélioration d'une infrastructure existante de façon à optimiser sa sécurité et son fonctionnement. De plus, ils comportent des aménagements favorables à une mobilité plus décarbonée, suivant les engagements de l'État en la matière : une passerelle piétons et cycles, un ouvrage mixte (bus, piétons et cycles), la possibilité d'une voie réservée aux véhicules à fort taux d'occupation...

Enfin, le projet est conçu pour optimiser les emprises existantes en limitant au maximum les acquisitions foncières et en évitant la consommation d'espace naturel supplémentaire. A ce jour, seule la station Total à Artigues-près-Bordeaux pourrait être concernée par le projet.

Piétons et cyclistes

Ce qui s'est dit et écrit pendant la concertation

Quatre contributions, dont deux d'associations, traitent des piétons et cycles, et plus largement des mobilités actives. Est évoquée dans ces contributions

- la satisfaction de voir la construction de deux passages de part et d'autre de l'échangeur 26, accompagnée de demandes de précisions sur leur implantation. Les demandes concernent principalement la passerelle sud : implanter la passerelle de façon à ne pas engendrer de détour majeur pour les cyclistes, la réaliser selon les normes du réseau ReVE de Bordeaux Métropole, en faire un ouvrage remarquable et écologique avec éventuellement des ombrières ;
- la demande d'améliorer les aménagements cyclistes existants sur les ouvrages (passages inférieurs ou supérieurs) qui seront impactés par les travaux ;
- la demande de création d'une piste cyclable dans la continuité du pont d'Aquitaine en direction de Carbon-Blanc.

La réponse de la DREAL Nouvelle-Aquitaine

Si l'opportunité du projet est validée, les études de projet permettront de préciser l'emplacement des ouvrages pour les modes actifs. En ce qui concerne la passerelle sud de l'échangeur 26, son implantation sera étudiée, en concertation avec Bordeaux-Métropole dans le cadre du réseau ReVE et en associant Vélo-Cité, de façon à limiter les détours tout en intégrant les contraintes techniques et financières. Une attention particulière pourra être apportée aux matériaux utilisés, de même le sujet des ombrières sera étudié, sous réserve qu'il n'augmente pas le coût de façon déraisonnable.

Les possibilités d'améliorer les aménagements cyclables existants lors de la reconstruction des ouvrages seront étudiées et mises en œuvre dans la mesure du possible.

La demande d'une nouvelle piste en sortie du pont d'Aquitaine sera communiquée à Bordeaux Métropole, qui est compétente pour ces aménagements.

Modalités de concertation

Ce qui s'est dit et écrit pendant la concertation

Les contributions qui évoquent les modalités de concertation sont au nombre de quatre et concernent une zone spécifique à Artigues-près-Bordeaux à proximité du viaduc projeté pour l'échangeur 26. Les habitants auraient souhaité être contactés de façon individuelle compte tenu de la localisation de leurs habitations.

La réponse de la DREAL Nouvelle-Aquitaine

Le maître d'ouvrage a mis en œuvre des modalités de concertation (durée de concertation de 6 semaines, dossiers et registre en mairies, dossier et registre internet, 3 réunions publiques et 2 réunions en visio, publicité locale...) en cohérence avec les aménagements proposés et conformément à ce qui se fait usuellement sur ce type de projet à ce stade.

Toutefois, afin de répondre à la demande, si l'opportunité du projet était confirmée, le maître d'ouvrage s'engage, dans le cadre de la suite des études et lors des concertations techniques à venir, à organiser, sous l'égide de la mairie, une rencontre spécifique pour les habitants de cette zone.

Études de trafic

Ce qui s'est dit et écrit pendant la concertation

Trois contributions évoquent ce sujet. Elles émanent de la même zone d'Artigues-près-Bordeaux que les contributions sur les modalités de concertation traitées ci-avant.

Elles portent sur le fait que les études ayant été faites avant 2019, et avant le COVID, et qu'elles ne prennent pas en compte le développement massif du télétravail. Elles seraient donc complètement erronées.

La réponse de la DREAL Nouvelle-Aquitaine

Depuis la crise sanitaire de 2020, le télétravail en entreprise s'est développé. Si les périodes de confinements ont entraîné une généralisation de cette pratique, on dispose depuis mi-2021 de plusieurs mois de recul pour évaluer la place prise par ce mode de travail. Le télétravail pourrait en effet contribuer à réduire le trafic routier aux périodes de pointe.

Mais les observations nuancent cet effet. En mars 2021, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) publiait un article présentant certains effets dits « rebond » : compensation des déplacements vers le travail par de nouveaux déplacements plus locaux, impact énergétique du télétravail.

En savoir plus : <https://bit.ly/3Wb3Zu7>

Globalement on observe que le trafic routier est revenu dès mi-2021 à son niveau d'avant COVID. Ceci peut s'expliquer par la localisation des emplois « télétravaillables ». Ces emplois de bureau sont plutôt localisés dans les pôles tertiaires, proches des grands moyens de transports en commun. A contrario, les emplois commerciaux ou industriels sont situés là où les alternatives à la route sont plus rares.

En théorie, le télétravail permettrait de lisser les pointes de trafic. Dans la pratique, les premiers retours d'expérience montrent que la baisse du trafic routier dans les grandes agglomérations est peu perceptible. Les études de 2019 restent donc pertinentes.

Délai de réalisation du projet

Ce qui s'est dit et écrit pendant la concertation

Trois contributions évoquent les délais de réalisation « trop longs » des opérations routières en évoquant notamment la mise à 2x3 voies de la rocade.

La réponse de la DREAL Nouvelle-Aquitaine

La réalisation d'aménagements routiers nécessite des études et procédures longues mais indispensables pour analyser et traiter dans de bonnes conditions l'ensemble des contraintes techniques et environnementales d'un projet.

De plus, les aménagements prévus concernent une infrastructure existante et une zone urbanisée, ce qui nécessite une attention particulière, cette voirie urbaine étant très circulée et complexe techniquement.

Avant de passer à la phase travaux, il faudra avoir mené les études techniques, l'étude d'impact (qui comporte un volet milieu naturel mais aussi dans le cas présent un volet milieu humain / protections acoustiques très important) et disposer des autorisations administratives, déclaration d'utilité publique et autorisation environnementale, obtenues après études et enquête publique. Toutes ces phases prennent du temps, comme exposé page 48 du dossier de concertation.

Enfin, la mobilisation des crédits publics (État et Bordeaux-Métropole dans le cas présent) peut parfois avoir un impact sur la durée et le déroulement du projet.

Grand contournement de Bordeaux

Ce qui s'est dit et écrit pendant la concertation

Deux contributions évoquent la nécessité de relancer le projet de grand contournement de Bordeaux.

La réponse de la DREAL Nouvelle-Aquitaine

Un grand contournement de Bordeaux avait fait l'objet d'études d'opportunité et d'un débat au début des années 2000.

Il avait été abandonné en 2008 au moment du Grenelle de l'Environnement, notamment du fait de son impact environnemental considéré alors comme trop important et de son coût prohibitif.

Ce projet ne serait, à supposer que les études, nécessairement longues et complexes, soient lancées et que le projet soit financé, envisageable qu'à long terme. Il ne constitue pas une alternative crédible au présent projet, en aménagement sur place, à plus court terme, et avec un impact environnemental sans commune mesure et incontestablement plus faible qu'un grand contournement.

De plus, les aménagements proposés, en adaptation de la voirie existante, permettrait aussi les nouveaux usages, comme le covoiturage et les transports en commun, et agir en faveur de la transition écologique pour un coût beaucoup plus faible.

Aménagement en sens sortant

Ce qui s'est dit et écrit pendant la concertation

Deux contributions évoquent le besoin de traiter le sens sortant de Bordeaux en direction de l'A10 dans le même cadre que le sens entrant.

La réponse de la DREAL Nouvelle-Aquitaine

Il est pris bonne note de cette demande qui est particulièrement pertinente à moyen terme. Si l'opportunité de ce projet était validée, les études et l'anticipation de l'aménagement du sens sortant seront bien pris en compte.

Phase travaux

Ce qui s'est dit et écrit pendant la concertation

Une contribution fait part d'inquiétudes quant à la forte dégradation des conditions de circulation pendant les travaux.

La réponse de la DREAL Nouvelle-Aquitaine

La période des travaux sera en effet très sensible et le phasage des travaux fera l'objet d'une attention particulière tout au long des études et au moment de l'appel d'offres travaux de façon à minimiser autant que possible la gêne à l'usager. C'est d'ailleurs un des facteurs expliquant la durée et la complexité des études. Tout sera mis en œuvre pour suivre l'exemple des travaux de mise à 2x3 voies de la rocade et maintenir la circulation sur 2 voies réduites pendant la plus grande partie des travaux.

Foncier

Ce qui s'est dit et écrit pendant la concertation

Une contribution évoque la situation de parcelles spécifiques.

La réponse de la DREAL Nouvelle-Aquitaine

Un contact sera pris directement avec le propriétaire des parcelles, en fonction de l'avancement des études et des suites données à cette concertation du public, afin de traiter ce sujet particulier.

Les délibérations des collectivités

Lors de la concertation publique, Bordeaux Métropole et la commune de Lormont ont délibéré sur le projet.

Les deux collectivités partagent le constat de congestion dressé par l'État et soutiennent ce projet. La commune de Lormont souligne que les difficultés de circulation sont génératrices de report de trafic affectant le cadre de vie des Lormontais. En ce qui concerne la jonction A10/Rocade, elles soutiennent la variante dite « 3+1 », car elle permet une continuité des conditions de circulation vers l'ouest de la rocade, y compris en matière de voie dédiée au covoiturage. Bordeaux Métropole demande également à l'État d'envisager une amélioration de cette jonction dans le sens intérieur (de la rocade vers l'A10) et émet des réserves sur l'intérêt de l'élargissement de la bretelle d'entrée de l'échangeur n°2. En ce qui concerne l'échangeur 26, elles soutiennent toutes les deux la mise en œuvre d'ouvrage de franchissement pour les mobilités douces.

La métropole comme la commune de Lormont insistent sur l'importance d'augmenter la couverture en protection acoustique dans le quadrant nord-est de la rocade, au-delà des obligations réglementaires. En cela, le projet d'aménagement du quadrant nord-est peut constituer une opportunité. La commune de Lormont appelle à une baisse de 20 km/h de la vitesse de circulation, afin de réduire la pollution sonore et atmosphérique.

Enfin, Bordeaux Métropole demande à l'État « d'analyser précisément les possibilités d'une contribution financière de Vinci Autoroutes, concessionnaire de l'autoroute A10 », au motif que les flux routiers sur l'A10 seraient concernés par les aménagements portés par l'État.

Les principaux points évoqués dans les délibérations l'ont été par le public (les protections acoustiques, les circulations modes actifs, les variantes, les études du sens sortant...) et les réponses ont été apportées dans le présent bilan.

En ce qui concerne un potentiel apport de financement de la part de Vinci Autoroutes, ce point devra faire l'objet d'une analyse juridique au niveau ministériel. La question sera donc transmise au ministère des transports.

Annexes

- **Arrêté préfectoral du octobre 2022**
- **Comptes-rendus des réunions publiques et numériques**
- **Contribution de la commune de Lormont**
- **Contribution de Bordeaux Métropole**
- **Couverture du dossier de concertation**
- **Affichette**
- **Dépliant d'information**
- **Panneaux d'information**
- **Exemples d'information relayée par les collectivités**
- **Articles et encarts de presse**

Arrêté préfectoral



Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Arrêté préfectoral

**fixant les objectifs et les modalités de la concertation avec le public
sur le projet d'aménagement du quadrant nord-est de la rocade de Bordeaux**

La Préfète de la région Nouvelle-Aquitaine
Préfète de la Gironde

VU le code de l'urbanisme, et notamment ses articles L.103-2 et R.103-1 ;

VU le dossier de concertation établi pour ce projet d'aménagement par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Nouvelle-Aquitaine (DREAL) ;

CONSIDÉRANT que les modalités de concertation doivent permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet et de formuler des observations et propositions ;

CONSIDÉRANT que le projet se situe sur les communes d'Artigues-près-Bordeaux, Carbon-Blanc, Cenon et Lormont ;

CONSIDÉRANT qu'il appartient au préfet de fixer les objectifs et les modalités de la concertation ;

Sur proposition du Secrétaire général,

ARRÊTE

Article premier

Les objectifs de la concertation sur le projet d'aménagement du quadrant nord-est de la rocade de Bordeaux, sur les communes d'Artigues-près-Bordeaux, Carbon-Blanc, Cenon et Lormont, sont :

- de communiquer au public les principales caractéristiques et orientations du projet ;
- d'informer le plus largement possible tous ceux qui peuvent être concernés par le projet ;
- d'écouter pour mieux prendre en considération les enjeux techniques, économiques, sociaux et environnementaux, en faisant émerger les attentes de la population ;
- de recueillir les observations et propositions du public.

Article 2

Les modalités de la concertation sont définies de la manière suivante : la concertation publique se déroulera du **10 octobre au 21 novembre 2022**.

Le public sera informé par communiqué dans la presse locale et par voie d'affichage à la préfecture de la Gironde et dans les mairies des communes concernées.

L'information sera disponible :

- à partir du dossier de concertation accessible :
 - sur le site internet de la DREAL Nouvelle-Aquitaine : à l'alias court www.acces-rocade-nord-bx.fr ;
 - en mairies d'Artigues-près-Bordeaux, Carbon-Blanc, Cenon et Lormont ;
- par des panneaux d'exposition présentés :
 - dans les mairies d'Artigues-près-Bordeaux, Carbon-Blanc, Cenon et Lormont ;
- lors de trois réunions publiques organisées :
 - le 12 octobre 2022, à 18h, salle de la Grange Bétailhe, allée Bétailhe, à Artigues-près-Bordeaux ;
 - le 13 octobre 2022, à 18h, salle polyvalente Favols, avenue André Vignau Anglade, à Carbon-Blanc ;
 - le 18 octobre 2022, à 18h, salle Camus, rue Henri Dunant, à Lormont ;
- lors de deux réunions en ligne (inscription obligatoire sur www.acces-rocade-nord-bx.fr) organisées
 - le 7 novembre 2022 à 14h ;
 - le 7 novembre 2022 à 19h.

Le public pourra exprimer ses observations :

- en ligne sur le site internet de la DREAL ;
- par écrit sur les registres d'observations mis à disposition en préfecture de la Gironde et dans les mairies d'Artigues-près-Bordeaux, Carbon-Blanc, Cenon et Lormont ;
- oralement lors des réunions publiques, qui feront l'objet de comptes rendus établis par la DREAL ;
- lors des réunions en ligne qui seront ensuite visibles sur le site de la DREAL.

Article 3

A l'issue de la concertation, un bilan sera dressé qui présentera le déroulement de la concertation, restituera les échanges avec le public, en dressera la synthèse et indiquera les suites données par le maître d'ouvrage aux observations du public.

Le bilan sera mis à disposition du public sur le site internet de la DREAL.

Article 4 :

Un exemplaire du présent arrêté sera notifié aux maires des communes d'Artigues-près-Bordeaux, Carbon-Blanc, Cenon et Lormont.

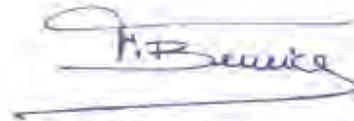
Il fera l'objet d'un affichage pendant toute la durée de la concertation.

Article 5 :

Le secrétaire général, la directrice régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement et les maires des communes d'Artigues-près-Bordeaux, Carbon-Blanc, Cenon et Lormont sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au recueil des actes administratifs de la préfecture du département de la Gironde.

Fait à Bordeaux, le 04 OCT. 2022

La préfète



Fabienne BUCCIO

DÉPARTEMENT de la GIRONDE
ARRONDISSEMENT de BORDEAUX
COMMUNE de LORMONT

—
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

—
EXTRAIT
du registre des délibérations du conseil municipal

—
Séance ordinaire du VENDREDI 18 NOVEMBRE 2022

L'an deux-mille-vingt-deux, le vendredi dix-huit novembre à dix-huit heures,

Le conseil municipal de la commune LORMONT, convoqué par Monsieur le maire, s'est réuni au lieu ordinaire de ses séances sous la présidence de Monsieur Jean TOUZEAU.

Présent·es :

Jean TOUZEAU, Philippe QUERTINMONT, Yasmina BOULTAM, Grégoric FAUCON, Jannick MORA, Stéphane PÉRÈS DIT PEREY, Josette BELLOQ, Jean-Noël GOETZ, Jeffrey RUIZ, Claude DAMBRINE, Sylvie JUQUIN, Jean-Claude FEUGAS, Vincent COSTE, Eric LEROY, Tayeb BARAS, Maria Del Pilar RAMIREZ, Olivier MARTIN, Valdemar CAMARINHA FÉLIX, Marouane ACHRIT, Nicolas LE BIGOT, Julie RECHAGNEUX, Serge BLÛGE, Richard UNREIN, Mathieu BORDENAVE, Mónica CASANOVA.

Absent·es excusé·es avant donné procuration :

Marielle DESCOUBES SIBRAC (procuration à P. Quertinmont), Maférïma DIAGNE (procuration à Y. Boultam), Karima TAJRI (procuration à J. Mora), Maud LEBLOIS (procuration à S. Pérès Dit Perey), Marie-José SALLABER (procuration à N. Le Bigot), Céline BOUTE (procuration à G. Faucon), Gemma DUFFAU (procuration à J. Ruiz), Levent OZKAN (procuration à J. Belloq)

Absentes

Keziban YILDIZ, Stéphanie HARTUNG,

Conseillers en exercice : 35

Nombre de présents : 25

Nombre de votants : 33

N° 2022/18.11/15

MOTION

AMÉNAGEMENT DU QUADRANT NORD-EST DE LA ROCADE BORDELAISE ET
NÉCESSITÉ DE RÉALISER DES PROTECTIONS PHONIQUES SUR LA ROCADE : AVIS

Monsieur Eric LEROY est désigné en qualité de secrétaire de séance.

Jean TOUZEAU, maire, explique aux membres de l'assemblée délibérante que :

L'État a lancé récemment une concertation autour du réaménagement du cadran nord-est de la rocade Bordelaise et plus particulièrement des échangeurs 1 et 2 ainsi que de l'échangeur 26.

La ville de Lormont est particulièrement concernée par ces deux projets de réaménagement puisqu'ils se situent sur son territoire communal et desservent la commune.

Au-delà de l'accès à la Ville, ces échangeurs représentent un enjeu puisque les problèmes de circulation rencontrés à leurs niveaux engendrent des reports de circulation pénalisant au sein de la ville .

Ainsi, le Conseil Municipal de Lormont souhaite émettre un avis qui sera joint à la concertation publique afin que la voix des lormontais et leurs intérêts puissent être entendus dans la cadre de cette démarche de concertation.

Concernant le réaménagement entre l'échangeur 2, 3 et 1, le Conseil Municipal de Lormont privilégie l'ajout d'une voie dédiée aux transports collectifs et au covoiturage sur la partie droite de l'emprise en direction de Pont d'Aquitaine - Mérignac afin de permettre la transition la plus fluide possible entre l'A10 et la rocade bordelaise et notamment le passage rive droite - rive gauche. Cette voie pourrait être dédiée au co-voiturage et transport en commun.

Cet ajout de voie devra permettre de fluidifier les flux entrants sur la métropole depuis l'axe Nord de la Gironde et de ne pas surcharger la rocade intérieure vers Toulouse - Bayonne.

Concernant l'échangeur 26, le Conseil Municipal de Lormont soutient très fortement le projet le plus ambitieux de réaménagement permettant une réelle fluidification de ce nœud routier, porte d'entrée dans l'agglomération via l'avenue Kennedy et Carnot et de sortie vers Libourne via la RN 89.

Ainsi, l'hypothèse de suppression des feux, d'un prolongement de la voie de la sortie vers la RN 89, de la création d'un viaduc au nord de l'échangeur permettant au flux se situant sur la rocade extérieure d'accéder à l'avenue Kennedy ainsi que la création d'un franchissement pour bus et modes actifs sur la partie Nord de l'échangeur comme anticipé dans le projet de la Ramade à Lormont sont soutenus sans réserve par le Conseil Municipal de Lormont.

Par ailleurs, au-delà de ces réaménagements nécessaires et dont le calendrier semble assez éloigné des préoccupations actuelles de circulation et de fluidité sur la rocade bordelaise, le Conseil Municipal de Lormont souhaite interpeller de manière extrêmement forte et prégnante l'État et la Métropole sur la nécessité absolue de

couvrir l'ensemble de la rocade intérieure et extérieure de protections phoniques indispensables à la qualité de vie des populations.

Depuis trop longtemps l'Etat se contente de répondre à ses strictes obligations réglementaires sans prise en compte de l'enjeu de santé publique que représente la circulation excessive et croissante du trafic routier sur les axes structurants.

Lormont n'est que très partiellement pourvue en terme d'écrans acoustiques et de nombreux administrés souffrent aujourd'hui de cette gêne au quotidien qu'est le bruit généré par un trafic routier incessant.

Ainsi à l'occasion de ces réaménagements, de ces travaux, la ville réaffirme une nouvelle fois sa position et demande à l'État de prendre à sa charge avec un accompagnement de Bordeaux Métropole la réalisation de protections phoniques sur l'ensemble de son territoire.

Par ailleurs, le Conseil Municipal de Lormont souhaite interpeller l'État sur le risque sanitaire que représentent aujourd'hui ces axes routiers structurants qui traversent de part en part la ville de Lormont pour la santé publique des administrés lormontais.

En effet, le passage quotidien de plus de 100.000 véhicules par jour sur le pont d'Aquitaine dans le sens entrant comme dans le sens sortant génère une pollution atmosphérique extrêmement néfaste à la santé des habitants lormontais. Il en est de même sur l'axe Esr de la rocade.

Ainsi si la ZFE (Zone à Faible Emission) va dans le sens de réduire les véhicules les plus polluants il faut aller plus loin dans la mesure de l'impact du trafic quotidien sur l'état de santé des populations les plus directement concernées.

Trop peu d'études et de mesures sont à ce jour disponibles pour mesurer de manière réelle l'impact de ce trafic sur la qualité de l'air.

L'ensemble du territoire lormontais est concerné par cette problématique.

Mais avant même que ces travaux soient engagés il serait nécessaire de maîtriser la vitesse sur la rocade bordelaise et ses entrées. En effet une vitesse en baisse de 20km/h serait immédiatement bénéfique aussi bien sur la réduction de la pollution sonore qu'atmosphérique.

Il nous paraît important que ces projets structurants envisagent les déplacements routiers de demain et aménagent le territoire dans le sens d'une diminution des véhicules individuels et des poids-lourds.

Délibération du conseil municipal du 18 novembre 2022 - N° 2022/18.11/15

C'est pourquoi, le Conseil Municipal de Lormont émet cette contribution dans le cadre de la concertation engagée et sollicite l'État pour mener à bien une véritable politique de régulation durable de la circulation et des transports qui apaise les territoires et partant, améliore, la santé de toutes les populations.

VOTE

POUR :

- 29 – Groupe majoritaire « Nous, Lormont »
- 2 - Groupe « Naturellement Lormont »

ABSTENTION

- 1 - Groupe « Nouveau Parti Anticapitaliste »
- 3 – Groupe « Lormont, Ville Française »

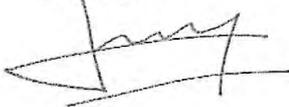
Le Maire, Jean TOUZEAU :

* certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte ;

* informe qu'il pourra faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Bordeaux dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

FAIT A LORMONT, le 21 novembre 2022
pour extrait certifié conforme au registre des délibérations,

Le secrétaire de séance
Eric LEROY



Président

Madame Fabienne Buccio
Préfète
Préfecture de la Gironde
2 Esplanade Charles de Gaulle
CS 41397
33077 Bordeaux Cedex

Bordeaux, le **21 NOV. 2022**

objet : Concertation publique – amélioration du quadrant nord-est de la rocade
nos références : DCS/SRA/PSA/2022/L

Madame la Préfète,

Vous organisez actuellement une concertation publique au sujet de l'amélioration du quadrant nord-est de la rocade bordelaise.

Je souhaite à cette occasion vous confirmer mon plein soutien sur ce projet, qui s'inscrit totalement dans les objectifs du schéma des mobilités approuvé par le conseil de métropole en septembre 2021. Ce secteur de l'agglomération constitue en effet le principal point dur en termes de congestion en rive droite de la Garonne, avec des attentes fortes des habitants et usagers empruntant quotidiennement cette infrastructure.

Compte tenu des enjeux à ce niveau, Bordeaux Métropole soutient les solutions permettant les gains les plus importants pour les déplacements du quotidien.

Je souhaite aussi que vous portiez une attention particulière à l'amélioration de la qualité de vie des riverains de la rocade sur l'ensemble du quadrant nord-est et que le projet intègre un renforcement des protections acoustiques sur l'ensemble du secteur pour limiter au maximum les nuisances induites par les flux routiers traversant l'agglomération à ce niveau.

Dans le détail, je partage votre diagnostic mentionnant la priorité à accorder à l'aménagement de l'arrivée de l'autoroute A10. A ce niveau, une solution permettant le maintien en continu de trois voies vers la rocade ouest me paraît plus favorable aux mobilités du quotidien.

Elle permettrait aussi de prolonger la potentielle future voie réservée de l'A10 vers la rocade et le pont d'Aquitaine.

D'autre part, l'amélioration du fonctionnement du sens intérieur de la rocade au niveau de la jonction entre la rocade et l'autoroute A10 pourrait judicieusement être intégrée au projet. Par contre, je me questionne sur l'intérêt d'un élargissement de la bretelle d'entrée au niveau de l'échangeur n°2 qui pourrait perturber la section courante de la rocade et induire des reports sur le réseau local en incitant une insertion tardive sur la rocade.

Pour l'échangeur n°26 avec la route de Libourne, je suis favorable à un aménagement complet de l'échangeur permettant de supprimer tous les feux de circulation. Je souhaite tout de même vous alerter sur les impacts potentiels de cet aménagement sur le foncier du parc cimetière d'Artigues-près-Bordeaux. Il conviendra d'optimiser le projet pour s'assurer qu'il ne grève pas les possibilités de développement du parc cimetière compte tenu des besoins prévisionnels à moyen et long terme, en travaillant si nécessaire sur des solutions de compensation de foncier pour maintenir la capacité funéraire de la métropole.

Je suis également favorable à la réalisation des deux passerelles de part et d'autre de l'échangeur pour maintenir la continuité des cheminements des modes actifs, avec des enjeux la desserte du quartier de la Ramade à Lormont pour la passerelle nord et des enjeux de raccordements efficaces au Réseau Vélo Express (ReVE) à Cenon et Artigues pour la passerelle sud. Aussi, toujours vis-à-vis de l'articulation avec le réseau ReVE, le déplacement des bretelles sud de l'échangeur n°1 devra permettre une continuité des cheminements vélos en toute sécurité à ce niveau, le réseau ReVE devant être aménagé sur Artigues entre la RN89 et l'avenue de la Prairie.

Enfin, vis-à-vis des aspects financiers, pour limiter les impacts sur les finances publiques locales, il me semble important d'analyser précisément les possibilités d'une contribution financière de Vinci autoroutes, concessionnaire de l'autoroute A10, dont les flux routiers sont directement concernés par les améliorations proposées. Ce point avait d'ailleurs été explicitement mentionné par Elisabeth Borne dans son courrier du 31 janvier 2019 dans lequel elle évoque la possibilité de mettre en œuvre un fond de concours supporté par le concessionnaire de l'A10.

Je vous prie d'agréer, Madame la Préfète, l'expression de mes salutations distinguées.



Alain Anziani
Président de Bordeaux Métropole
Maire de Mérignac

Aménagement du quadrant nord-est de la rocade bordelaise



Concertation du public

Compte-rendu de réunion publique

Mercredi 12 octobre 2022 – Artigues-près-Bordeaux, Grange Betailhe



31 personnes ont assisté à la réunion publique sur le projet d'aménagement du quadrant nord-est de la rocade bordelaise. Elle se déroulait à Artigues-près-Bordeaux, l'une des communes concernées par le projet, dans le cadre d'une concertation du public au titre du Code de l'urbanisme. La DREAL Nouvelle-Aquitaine, maître d'ouvrage du projet, en était l'organisatrice.

La réunion s'est tenue de 18h à 19h30 en présence de monsieur **Alain GARNIER**, maire d'Artigues-près-Bordeaux et Vice-président de Bordeaux Métropole. L'État était représenté par **Béatrice PANCONI**, cheffe de département à la DREAL Nouvelle-Aquitaine et **Christine CERVERA-NERIN**, responsable d'opération à la DREAL Nouvelle-Aquitaine. Bordeaux Métropole était représentée par **Pierre SAMBLAT**, de la Direction générale des mobilités.

Introduction

Après avoir souhaité la bienvenue aux participants à la réunion, Monsieur le maire Alain GARNIER a souligné le fait que la commune d'Artigues-près-Bordeaux se situe au plus proche de l'échangeur n°26. Il a ensuite encouragé le public à participer à la réunion, à remplir le registre de concertation situé à la « Maison éco » et à consulter le dossier du projet.

Présentation du projet

Béatrice PANCONI, cheffe de département à la DREAL Nouvelle-Aquitaine, a présenté l'utilité et les objectifs de cette concertation, située en phase initiale du projet et réalisée au titre du Code de l'urbanisme :

- Associer les acteurs du territoire
- Présenter et expliquer les différentes variantes d'aménagements étudiées,
- Recueillir les observations et/ou les propositions du public,
- Valider l'opportunité de réaliser les aménagements,
- Éclairer la décision de l'État sur les variantes et les alternatives,
- Identifier les pistes d'optimisation des projets.

Elle a également présenté les modalités d'information et d'expression du public : **3 réunions publiques** (Artigues-près-Bordeaux, Carbon-Blanc et Lormont), **2 réunions en ligne**, des **registres** dans les 4 mairies ainsi qu'un **registre numérique** accessible jusqu'au 21 novembre via le lien : www.acces-rocade-nord-bx.fr. Elle invite le public à consulter le dossier de concertation accessible et téléchargeable en ligne, et également consultable en préfecture de la Gironde et dans les mairies d'Artigues, de Carbon Blanc, de Cenon et de Lormont.

Au vu de la forte congestion routière constatée dans le quart nord-est de la rocade bordelaise, de la croissance de la métropole et de la production de logements neufs élevée dans ce quart nord-est, le projet d'aménagement vise à traiter **2 points de congestion importants : la continuité A10/Rocade (arrivée de Paris sur la rocade depuis l'A10) et l'échangeur n°26 de la rocade est (débouché de la RN89)**.

S'agissant de la continuité A10/Rocade, l'aménagement envisagé par l'État (maître d'ouvrage) et Bordeaux Métropole prévoit dans le sens « A10>Rocade », **l'ajout d'une voie supplémentaire sur l'A10 en amont de l'échangeur n°1 de la rocade**. Située côté droit de la chaussée, elle serait affectée soit à la direction « rocade ouest » (pont d'Aquitaine, Mérignac), soit à la direction « rocade est » (Toulouse, Bayonne). Aussi, **au niveau de l'échangeur n°2 vers le Pont d'Aquitaine, une voie serait ajoutée en bretelle pour faciliter l'insertion**. Deux variantes sont envisageables en amont de l'échangeur 1 : ajouter une voie à la direction Est (variante « 2+2 ») ou à la direction Ouest (variante « 3+1 »). Pour un coût de 45M€ à 59,5M€, ces aménagements réduiraient par 3 le temps perdu en retards cumulés des usagers.

S'agissant de l'échangeur n°26, l'aménagement préférentiel envisagé prévoit :

- **la suppression des feux et l'ajout d'un viaduc permettant de franchir la rocade en reliant la RN89 à l'est à l'avenue Kenedy à l'ouest (direction Bordeaux centre) en se connectant sur un nouveau giratoire à l'ouest,**

- **le déplacement de l'échangeur n°1 vers l'est de part et d'autre de la RN89**
- La création de **deux franchissements de la rocade, de part et d'autre de l'échangeur n°26** : l'un au nord, se connectant à l'ouest de la rocade sur le quartier de la Ramade de Lormont, dédié aux bus, vélos et piétons, l'autre, au sud reliant Artigues à Cenon dédié aux vélos et piétons.

Pour un coût de 52M€, ces aménagements réduiraient la congestion de près de 25%. Un scénario alternatif vise à rallonger la bretelle de sortie de l'échangeur n°26 (sens extérieur), et à aménager une voie d'entrecroisement entre l'échangeur n°26 de la rocade et l'échangeur n°1 de la RN89, pour un coût de 15,5M€.

Au terme de la concertation, des modalités de financement similaires à celles de la mise à 2x3 voies de la rocade ouest seront mises au point (à parts égales entre la Métropole et l'État). L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet pourrait intervenir en 2025, pour un démarrage des travaux à l'horizon 2027 et **une mise en service en 2030**.

Échanges avec le public

Thèmes communs à l'ensemble du quadrant

Le contexte du projet

Les participants à la réunion ont constaté que le trafic sur la rocade bordelaise ne cessait de croître et dépassait la capacité des infrastructures aux heures de pointe. Un participant a pointé du doigt le manque de logements et le « surdéveloppement » de la métropole. Cela oblige les populations à s'installer toujours plus loin, notamment dans les communes de la rive droite et au-delà, tandis qu'une part importante de l'activité économique se concentre dans le centre et à l'ouest de la métropole. La voiture serait pour beaucoup le seul moyen d'effectuer les longs trajets domicile-travail. La DREAL a apporté des précisions sur les phénomènes de congestion sur la rocade : ils sont surtout liés aux trajets domicile-travail (trajets pendulaires) et sont particulièrement marqués à la période de pointe du matin. Ils sont la conséquence d'un recours massif à l'automobile observé par la DREAL. Il est important de rappeler que les trajets locaux (internes à la métropole) représentent 65 % des déplacements contre seulement 8 % de déplacements de transit (origine et destination externe à la métropole).

Certains participants se sont interrogés sur la pertinence de ces aménagements routiers (A10/Rocade, échangeur n°26) qui seront mis en service en 2030, alors que des projets de transports en commun tels que le RER Métropolitain verront le jour d'ici là et diminueront le nombre d'automobilistes sur la rocade. Pierre SAMBLAT, chargé de mission à la Direction générale des Mobilités à Bordeaux Métropole, a précisé que le phénomène de report modal avait bien été pris en compte dans l'élaboration du modèle de circulation utilisé pour concevoir le projet. Selon les projections, en 2030, le nombre de véhicules sur la rocade augmentera malgré le report modal¹ de certains usagers. Cela confirme donc la nécessité d'un aménagement dans le quadrant nord-est de la rocade.

¹ Report modal : transfert d'une partie du flux associé à un mode de transport spécifique vers une autre catégorie de transport, ou vers un autre mode de locomotion

Les projets routiers complémentaires et alternatifs

Selon un participant à la réunion, les aménagements proposés ne suffiront pas à résorber les embouteillages sur la rocade : la seule solution efficace serait de réaliser le grand contournement autoroutier de Bordeaux. La DREAL Nouvelle-Aquitaine a indiqué que ce projet était inadapté pour résoudre le problème des trajets quotidiens domicile-travail, qui sont la source principale des embouteillages en heure de pointe sur la rocade bordelaise. Il ne fait pas l'objet de nouvelles études.

Une participante a demandé si des travaux étaient envisagés pour traiter les embouteillages matinaux dans le sens sortant (de la rocade est vers l'A10). En effet, les aménagements proposés ne concernent que le sens entrant (de l'A10 vers la rocade). La DREAL Nouvelle-Aquitaine a pris note de cette remarque et envisagera son intégration dans les futures études.

La communication au sujet de la concertation

Un habitant d'Artigues-près-Bordeaux a regretté l'insuffisance de la communication au sujet de cette concertation.

Thèmes spécifiques à l'échangeur n°26

Avis sur les scénarios

Au cours des échanges, seule la variante de réaménagement complet de l'échangeur a semblé répondre aux attentes du public pour l'aménagement de l'échangeur n°26. Les riverains et professionnels du transport présents ont mis en avant la nécessité de maximiser la réduction de la congestion et le gain de temps. Les gains permis par la variante alternative n'ont pu être quantifiés précisément par le modèle de circulation, mais il n'y a pas de diminution globale de la congestion.

Modes de déplacement alternatifs

La localisation des deux nouveaux franchissements (au nord et au sud de l'échangeur) a suscité des demandes de précisions quant au raccordement au réseau cyclable existant. Pour le franchissement sud, l'association Vélo-Cité a exprimé le souhait de placer ce franchissement le plus proche possible de l'échangeur pour minimiser l'allongement des temps de parcours. Dans tous les cas, il sera connecté au Réseau Vélo Express de Bordeaux Métropole par de nouvelles pistes cyclables.

Un participant s'est interrogé sur le statut de la section de l'avenue du Peyrou entre l'échangeur n°26 et le futur échangeur n°1 de la RN89. Son classement hypothétique en voie rapide interdirait sa traversée par certains types de véhicules (tels que les quadricycles électriques) qui sont aussi exclus des voies dédiées aux bus et aux cyclistes. Selon la DREAL, pour l'heure, aucun changement de statut n'est envisagé.

Un autre participant a suggéré la création d'une voie dédiée aux autobus et au covoiturage sur la RN89 pour pallier l'absence de gare ferroviaire dans ce secteur, citant l'exemple de l'usage de la bande d'arrêt d'urgence de la rocade bordelaise. La DREAL a précisé qu'aucune étude n'était en cours concernant la RN89, car la bande d'arrêt d'urgence apparaît trop étroite pour la convertir en voie dédiée aux transports en commun et au covoiturage. L'étude actuellement menée par Vinci sur l'A10 est facilitée par sa configuration en 2x3 voies. Sur la rocade bordelaise, la conversion de la

bande d'arrêt d'urgence avait été anticipée lors de son aménagement (4 m au lieu de 3 m) sur la section la plus récemment mise à 2x3 voies.

Nuisances sonores

Plusieurs participants ont émis des doutes sur l'efficacité des murs antibruit actuellement en place au bord de la rocade et de la RN89. Le futur viaduc de l'échangeur n°26 est perçu comme une source de nuisances sonores supplémentaires qu'un mur antibruit classique ne pourrait contenir. La DREAL a rappelé que ces écrans répondent à une obligation de résultat et qu'ils font l'objet de vérifications après leur installation. Ils doivent donc être conformes à la réglementation sur le bruit.

Voiries secondaires et desserte locale

Les participants à la réunion constatent un trafic excessif sur les voiries secondaires : avenue du Peyrou, avenue de Techoney, avenue de l'Église Romane et quartier de Lestrille. Ce trafic serait lié aux camions en provenance de la zone artisanale et aux automobilistes empruntant des « *itinéraires malins* » pour éviter les embouteillages. Les projections prévoient une croissance du trafic sur la rocade et la RN89, et les riverains craignent que le trafic augmente aussi sur ces axes secondaires qui ne supportent déjà pas les flux existants. Du point de vue de l'État, en résorbant les congestions sur l'échangeur n°26, les aménagements prévus permettront d'améliorer significativement la circulation sur ces axes secondaires, et les « *itinéraires malins* » n'auront plus lieu d'être. Les calculs effectués par le modèle de circulation prévoient une diminution des temps de parcours dont le détail est disponible dans le dossier de concertation.

Un participant a partagé sa crainte d'un report du trafic aggravé pendant le chantier, notamment dans le quartier de Lestrille d'Artigues, et a demandé des précisions sur les nuisances générées par les travaux. Selon la DREAL, il est trop tôt pour fournir des informations à ce sujet là puisque le projet en est au stade des études d'opportunité. Néanmoins, la volonté de l'État est de sauvegarder le gabarit actuel des voies pendant les travaux. Une autre consultation sera menée auprès du public lorsque les études seront plus avancées.

Des riverains de l'échangeur n°1 au nord de la RN89 s'inquiètent de l'enclavement de leur quartier en raison du déplacement de l'échangeur vers l'est d'environ 800 m, au niveau du Parc Cimetière. La DREAL a confirmé que l'itinéraire de certains riverains vers la RN89 et la rocade serait allongé, mais le temps de parcours serait raccourci grâce à la fluidification de la circulation sur la RN89, une fois l'aménagement réalisé.

Pour pouvoir traverser la RN89 dans le sens nord/sud, un participant a suggéré l'aménagement d'un grand rond-point à la place de l'échangeur n°1 qui permettrait à la fois de continuer sur la RN89, et de desservir les quartiers situés de part et d'autre de la nationale. Il a cité l'exemple de l'échangeur 24 de la rocade avec ses ronds-points situés sur la D936 à Tresses. Cela n'est pas prévu par la DREAL en raison de l'emprise importante qu'aurait cet aménagement dans un secteur incomparable à celui de l'échangeur n°24 situé sur la liaison Bordeaux Bergerac. Le projet présenté au public limite au maximum son emprise afin de limiter les expropriations et l'artificialisation des sols.

Impact des aménagements sur le foncier

Certains participants se sont inquiétés du nombre d'expropriations nécessaire à la réalisation du projet, et plus particulièrement du viaduc de l'échangeur n°26. La DREAL a précisé que celui-ci serait

entièrement contenu dans l'emprise actuelle de l'échangeur. L'impact du projet serait limité au maximum : les acquisitions foncières ne concerneraient que la station Total à Artigues-près-Bordeaux pour l'aménagement de l'échangeur n°1 sud.

Exploitation de la RN89 et de la rocade

Un participant a fait remarquer qu'un feu de signalisation dédié aux cyclistes au bout de la RN89 était hors service. Cette information sera transmise par la DREAL au service responsable de l'exploitation (DIR Atlantique).

L'aménagement du quadrant nord-est ne devrait arriver à son terme qu'en 2030, ce qui a interrogé plusieurs participants sur les solutions pouvant être mises en œuvre d'ici là. L'un d'eux a suggéré la mise en place d'une deuxième flèche de signalisation indiquant les bretelles de sortie de l'échangeur n°26 afin de signifier la présence de deux voies en sortie. Selon la DREAL Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole, aucune solution plus simple n'a été trouvée en raison d'un environnement proche très contraignant et d'un flux important de véhicules à gérer.

Aménagement du quadrant nord-est de la rocade bordelaise



Concertation du public

Compte-rendu de réunion publique

Jeudi 13 octobre 2022 – Carbon-Blanc, salle polyvalente Favols



29 personnes ont assisté à la réunion publique sur le projet d'aménagement du quadrant nord-est de la rocade bordelaise. Elle se déroulait à Carbon-Blanc, l'une des communes concernées par le projet, dans le cadre d'une concertation du public au titre du Code de l'urbanisme. La DREAL Nouvelle-Aquitaine, maître d'ouvrage du projet, en était l'organisatrice.

*La réunion s'est tenue de 18h à 20h en présence de monsieur **Patrick LABESSE**, maire de Carbon-Blanc et Vice-président de Bordeaux Métropole. L'État était représenté par **Michel DUZELIER**, chef du service déplacement et infrastructures de transport, **Béatrice PANCONI**, cheffe de département à la DREAL Nouvelle-Aquitaine et **Christine CERVERA-NERIN**, responsable d'opération à la DREAL Nouvelle-Aquitaine. Bordeaux Métropole était représenté par **Pierre SAMBLAT**, de la Direction générale des mobilités.*

Introduction

En introduction de la réunion, le maire de Carbon-Blanc **Patrick LABESSE** a souligné que sa commune était située dans un secteur particulièrement concerné par ce projet d'aménagement. Il a ensuite exprimé sa volonté qu'un maximum de personnes puisse s'exprimer et formuler des contributions permettant au projet d'émerger.

Michel DUZELIER, chef du service déplacement et infrastructures de transport de la DREAL Nouvelle-Aquitaine, a indiqué que l'État serait le maître d'ouvrage de ce projet autoroutier soumis à la concertation. L'État agit avec Bordeaux Métropole pour fluidifier la circulation et diminuer la congestion sur la rocade bordelaise : la mise à 2x3 voies de la rocade ouest, qui s'achèvera à l'été 2023, a été financée à parts égales. Il devrait en aller de même pour les aménagements du quadrant nord-est. Des actions en faveur du covoiturage sont à l'étude avec les concessionnaires autoroutiers.

Présentation du projet

Béatrice PANCONI, cheffe de département à la DREAL Nouvelle-Aquitaine, a présenté l'utilité et les objectifs de cette concertation, située en phase initiale du projet et réalisée au titre du Code de l'urbanisme :

- Associer les acteurs du territoire
- Présenter et expliquer les différentes variantes d'aménagements étudiées,
- Recueillir les observations et/ou les propositions du public,
- Valider l'opportunité de réaliser les aménagements,
- Éclairer la décision de l'État sur les variantes et les alternatives,
- Identifier les pistes d'optimisation des projets.

Elle a également présenté les modalités d'information et d'expression du public : **3 réunions publiques** (Artigues-près-Bordeaux, Carbon-Blanc et Lormont), **2 réunions en ligne**, des **registres** dans les 4 mairies ainsi qu'un **registre numérique** accessible jusqu'au 21 novembre via le lien :www.acces-rocade-nord-bx.fr. Elle invite le public à consulter le dossier de concertation accessible et téléchargeable en ligne, et également consultable en préfecture de la Gironde et dans les mairies d'Artigues, de Carbon-blanc, de Cenon et de Lormont.

Au vu de la forte congestion routière constatée dans le quart nord-est de la rocade bordelaise, de la croissance de la métropole et de la production de logements neufs élevée dans ce quart nord-est, le projet d'aménagement vise à traiter **2 points de congestion importants : la continuité A10/Rocade (arrivée de Paris sur la rocade depuis l'A10) et l'échangeur n°26 de la rocade est (débouché de la RN89).**

S'agissant de la continuité A10/Rocade, l'aménagement envisagé par l'État (maître d'ouvrage) et Bordeaux Métropole prévoit dans le sens « A10>Rocade », **l'ajout d'une voie supplémentaire sur l'A10 en amont de l'échangeur n°1 de la rocade**. Située côté droit de la chaussée, Il serait affectée soit à la direction « rocade ouest » (pont d'Aquitaine, Mérignac), soit à la direction « rocade est » (Toulouse, Bayonne). Aussi, **au niveau de l'échangeur n°2 vers le Pont d'Aquitaine, une voie serait ajoutée en bretelle pour faciliter l'insertion**. Deux variantes sont envisageables en amont de l'échangeur 1 : ajouter une voie à la direction Est (variante « 2+2 ») ou à la direction Ouest (variante

« 3+1 »). Pour un coût de 45M€ à 59,5M€, ces aménagements réduiraient par 3 le temps perdu en retards cumulés des usagers.

S'agissant de l'échangeur n°26, l'aménagement préférentiel envisagé prévoit :

- **la suppression des feux et l'ajout d'un viaduc permettant de franchir la rocade en reliant la RN89 à l'est à l'avenue Kenedy à l'ouest (direction Bordeaux centre) en se connectant sur un nouveau giratoire à l'ouest,**
- **le déplacement de l'échangeur n°1 vers l'est de part et d'autre de la RN89**
- La création de **deux franchissements de la rocade, de part et d'autre de l'échangeur n°26** : l'un au nord, se connectant à l'ouest de la rocade sur le quartier de la Ramade de Lormont, dédié aux bus, vélos et piétons, l'autre, au sud reliant Artigues à Cenon dédié aux vélos et piétons.

Pour un coût de 52M€, ces aménagements réduiraient la congestion de près de 25%. Un scénario alternatif vise à rallonger la bretelle de sortie de l'échangeur n°26 (sens extérieur), et à aménager une voie d'entrecroisement entre l'échangeur n°26 de la rocade et l'échangeur n°1 de la RN89, pour un coût de 15,5M€.

Au terme de la concertation, des modalités de financement similaires à celles de la mise à 2x3 voies de la rocade ouest seront mises au point (à parts égales entre la Métropole et l'État). L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet pourrait intervenir en 2025, pour un démarrage des travaux à l'horizon 2027 et **une mise en service en 2030**.

Échanges avec le public

Thèmes communs à l'ensemble du quadrant

Le contexte du projet

Des habitants de Carbon-Blanc et de Bassens sont préoccupés par la forte croissance démographique de la métropole bordelaise et la densification de la rive droite. L'attractivité de la ville entraîne la congestion des axes routiers et autoroutiers qui restent, malgré des aménagements successifs, sous-dimensionnés. Le pont d'Aquitaine est par exemple très difficile d'accès pour les habitants de la rive droite. En réponse, Pierre SAMBLAT, chargé de mission à la Direction générale des Mobilités à Bordeaux Métropole, a indiqué que la Métropole connaissait effectivement une forte attractivité. Sa politique en matière d'habitat consiste à construire en priorité au cœur de l'agglomération, justement pour éviter de multiplier les trajets quotidiens longs.

Pour un participant à la réunion, réaliser de nouveaux aménagements routiers n'est pas une solution à tous les problèmes de mobilité de la métropole et souhaite savoir si d'autres approches sont envisagées. L'État et Bordeaux Métropole ont rappelé que les études de trafic réalisées pour l'aménagement du quadrant nord-est intégraient la hausse du nombre d'usagers des transports en commun grâce à des projets tels que le RER Métropolitain. Malgré cela, selon les projections à l'horizon 2030, le nombre de véhicules sur la rocade devrait augmenter.

La circulation des poids lourds sur la rocade bordelaise

Un participant a demandé à la DREAL pourquoi les poids lourds étaient dirigés vers la rocade est (RN230) et non la rocade ouest (A630). Plusieurs ont demandé une solution pour que les poids lourds ne puissent plus circuler sur la rocade aux heures de pointe. Des solutions de plus long terme ont aussi été réclamées : le grand contournement routier de Bordeaux d'une part, le développement du ferroutage et du fluvial d'autre part.

La DREAL a rappelé qu'en tant qu'« itinéraire de grand transit », la RN230 est destinée à accueillir les flux nord-sud entre l'A10 et l'A62 ou l'A63. La rocade ouest a une vocation de desserte locale, même si des zones de fret telles que celle de Bordeaux Lac y génèrent aussi un afflux de poids lourds. De plus, une part importante des poids lourds empruntant la rocade sont en échange : ils ont pour origine ou pour destination l'agglomération, et ne font donc pas « *que passer* » par la rocade. Par ailleurs, il est difficile d'entraver la libre circulation des marchandises sur le corridor atlantique : stopper et remettre en circulation des centaines de poids lourds simultanément pourrait créer de nouvelles congestions et cela nécessiterait des aires de stationnement immenses aux abords de la métropole. Comme solution à court terme, Pierre SEMBLAT a évoqué la mise en place début 2023 d'une modulation des tarifs de péage pour les poids lourds selon l'horaire. En ce qui concerne les alternatives au passage des poids lourds sur la rocade, la DREAL a indiqué que le grand contournement autoroutier ne faisait plus l'objet d'études. Sous l'impulsion du ministère des Transports, une réflexion est en cours entre plusieurs acteurs du transport et de la logistique à l'échelle régionale pour déterminer comment conjuguer l'ensemble des modes de transport.

Les transports en commun comme alternative à l'autosolisme

Face au nombre d'automobiles sur la rocade, un participant a regretté l'absence de cars de ramassage proposés par les grands employeurs. Le sujet des incitations à l'usage des transports en commun et du covoiturage a été évoqué. Le développement des parcs relais (P+R) en périmètre extra-rocade pourrait aussi constituer une solution.

Patrick LABESSE et Pierre SAMBLAT ont rappelé les mesures déjà mises en œuvre : participation des employeurs aux frais d'abonnement transports en commun ; tarifs réduits et gratuité des transports en commun pour plus de la moitié des habitants de la Métropole ; mise en service du RER Métropolitain ; présence de parcs relais, études sur le téléphérique et sur les voies dédiées au covoiturage.

L'impact des travaux sur le trafic

Un participant à la réunion a demandé à la DREAL si le maintien de la circulation était prévu lors du chantier. Béatrice PANCONI, cheffe de département à la DREAL, a rappelé que les nouveaux ouvrages seront réalisés et mis en circulation avant que les ouvrages existants ne soient détruits. Ce phasage nécessitera des études précises qui seront réalisées et présentées au public avant la déclaration d'utilité publique. Comme sur la mise à 2x3 voies de la rocade ouest, la DREAL fera appel à l'expertise des entreprises pour apporter des solutions à cette problématique.

La prise en compte de la concertation

Un participant s'est interrogé sur la manière dont la DREAL répondrait aux avis émis lors de la concertation. Conformément au code de l'Urbanisme, la DREAL répondra dans le bilan de la concertation qui sera rendu public sur le site internet du projet : www.acces-rocade-nord-bx.fr.

Thèmes spécifiques à la continuité A10/Rocade

La comparaison des variantes « 3+1 » et « 2+2 »

Un conseiller municipal de Carbon-Blanc a demandé si l'orientation des flux de l'A10 vers la rocade ouest et la rocade est variait selon une saisonnalité. Pierre SAMBLAT a indiqué qu'en heure de pointe en semaine, l'afflux de véhicules vers le pont d'Aquitaine (rocade ouest) domine. La situation s'inverse durant les week-ends et les vacances scolaires. La DREAL a précisé que ce sujet serait approfondi lors de la poursuite des études.

La congestion dans le sens sortant : de la rocade est vers l'A10

Une participante s'est interrogée sur l'absence d'aménagement pour traiter la congestion de la continuité A10/Rocade dans le sens sortant, c'est-à-dire de la rocade vers l'A10. La DREAL a expliqué qu'au moment de la première commande d'étude en 2017, le niveau d'embouteillage dans ce sens était encore réduit. Depuis, la situation a changé et pourrait tendre vers un blocage d'ici 2030. La DREAL Nouvelle-Aquitaine a pris note de cette remarque et envisagera son intégration dans les futures études.

Les nuisances sonores et la pollution générées par le trafic

Les projections à 2030 prévoient une croissance du trafic sur l'A10 et la rocade, ce qui fait craindre aux riverains une augmentation des nuisances sonores et de la pollution aux abords de cet axe routier. Ils ont également émis des doutes sur l'efficacité des murs antibruit actuellement en place le long de l'avenue de la Gardette à Carbon-Blanc et Lormont, et sur leur capacité à contenir les nuisances futures. Toujours selon ces participants, un problème d'emprise se posera lors du déplacement hypothétique de ces murs pour la création d'une nouvelle voie sur l'A10 (en aval de l'échangeur 45). Pour la DREAL, il est encore trop tôt pour répondre précisément à ces interrogations. Les écrans acoustiques doivent permettre de répondre à une obligation de résultat en matière de niveau sonore. Des mesures après mise en service permettent de vérifier et d'attester leur efficacité.

La place des piétons et cyclistes dans l'aménagement

Questionnée sur la place des franchissements dédiés aux piétons et aux cyclistes dans la continuité A10/Rocade, la DREAL a indiqué qu'aucun nouveau franchissement n'était envisagé. Cependant, si elle est amenée à reconstruire des ouvrages tels que le pont de l'avenue de Paris, des aménagements spécifiques aux piétons et aux cyclistes pourraient y être intégrés.

Thèmes spécifiques à l'échangeur n°26

Le choix de la variante

Un participant à la réunion considère que la variante préférentielle est la seule à traiter les flux venant de l'A10. Il arrive en effet que des remontées de file partent de l'échangeur n°26 jusqu'à l'échangeur A10/rocade et au-delà. Le projet alternatif modifie seulement le flux allant du sud vers l'est. Il considère donc que la variante préférentielle est plus pertinente.

L'échangeur n°1 de la RN89

Un artiguais a demandé des précisions sur la localisation du futur échangeur n°1 de la RN89. Celui-ci sera déplacé vers l'est au niveau du Parc Cimetière sur une parcelle qui était destinée à son extension. Des échanges seront menés avec Bordeaux Métropole si l'échangeur doit y être aménagé.

Le fonctionnement du futur giratoire à l'ouest de l'échangeur n°26

Des précisions ont été demandées sur le fonctionnement de cet aménagement situé à l'ouest de l'échangeur n°26. En s'appuyant sur les animations de trafic du futur échangeur, la DREAL a expliqué que ce rond-point réduirait significativement la congestion en supprimant les feux de signalisation. Le giratoire recevra les circulations en provenance ou en direction de l'ouest.

Il n'était en revanche pas possible de le faire figurer dans la variante alternative. En effet, en l'absence de viaduc, le giratoire aurait alors reçu les trafics du flux nord>est, ce qui aurait conduit à sa saturation.

Voie dédiée aux transports en commun

Pour remédier à la congestion de la RN89 dans le sens Libourne-Bordeaux, un participant a suggéré l'aménagement d'une voie dédiée aux transports en commun. Pour la DREAL, cette voie (par ailleurs difficile à aménager) aurait en effet un intérêt si la RN89 restait congestionnée. Or, le projet présenté devrait fluidifier suffisamment la RN89 pour ne pas nécessiter de voie propre pour la circulation des cars. La mise en service du RER Métropolitain répond également à la demande de transport en commun.

Aménagement du quadrant nord-est de la rocade bordelaise



Concertation du public

Compte-rendu de réunion publique

Mardi 18 octobre 2022 – Lormont, salle Camus



64 personnes ont assisté à la troisième réunion publique sur le projet d'aménagement du quadrant nord-est de la rocade bordelaise. Elle se déroulait à Lormont, l'une des communes concernées par le projet, dans le cadre d'une concertation du public au titre du Code de l'urbanisme.

La réunion s'est tenue de 18h à 19h15 en présence de monsieur **Jean TOUZEAU**, maire de Lormont et Vice-président de Bordeaux Métropole en charge des franchissements et du rééquilibrage des rives. L'État, maître d'ouvrage du projet, était représenté par la DREAL Nouvelle-Aquitaine, avec **Michel DUZELIER**, chef du service déplacement et infrastructures de transport et **Béatrice PANCONI**, cheffe de département à la DREAL Nouvelle-Aquitaine. Bordeaux Métropole était représenté par **Pierre SAMBLAT**, de la Direction générale des mobilités.

Introduction

En introduction de la réunion, le maire de Lormont, **Jean TOUZEAU**, a souligné l'importance de l'aménagement du quadrant nord-est pour la commune et a remercié les services de l'État et de la Métropole pour leur présence.

Michel DUZELIER, chef du service déplacement et infrastructures de transport de la DREAL Nouvelle-Aquitaine, a indiqué que l'État serait le maître d'ouvrage de ce projet autoroutier soumis à la concertation. L'État agit avec Bordeaux Métropole pour fluidifier la circulation et diminuer la congestion sur la rocade bordelaise. Ainsi, ils ont financé à parts égales la mise à 2x3 voies de la rocade ouest, qui s'achèvera à l'été 2023. Il devrait en aller de même pour les aménagements du quadrant nord-est. Par ailleurs, des actions en faveur du covoiturage sont à l'étude avec les concessionnaires autoroutiers. La mise en service du RER Métropolitain participera également à la décongestion de la Métropole en diversifiant les mobilités.

Présentation du projet

Béatrice PANCONI, cheffe de département à la DREAL Nouvelle-Aquitaine, a présenté l'utilité et les objectifs de cette concertation, située en phase initiale du projet et réalisée au titre du Code de l'urbanisme :

- Associer les acteurs du territoire
- Présenter et expliquer les différentes variantes d'aménagements étudiées,
- Recueillir les observations et/ou les propositions du public,
- Valider l'opportunité de réaliser les aménagements,
- Éclairer la décision de l'État sur les variantes et les alternatives,
- Identifier les pistes d'optimisation des projets.

Elle a également présenté les modalités d'information et d'expression du public : **3 réunions publiques** (Artigues-près-Bordeaux, Carbon-Blanc et Lormont), **2 réunions en ligne**, des **registres** dans les 4 mairies ainsi qu'un **registre numérique** accessible jusqu'au 21 novembre via le lien : www.acces-rocade-nord-bx.fr. Elle invite le public à consulter le dossier de concertation accessible et téléchargeable en ligne, et également consultable en préfecture de la Gironde et dans les mairies d'Artigues, de Carbon Blanc, de Cenon et de Lormont.

Au vu de la forte congestion routière constatée dans le quart nord-est de la rocade bordelaise, de la croissance de la métropole et de la production de logements neufs élevée dans ce quart nord-est, le projet d'aménagement vise à traiter **2 points de congestion importants : la continuité A10/Rocade (arrivée de Paris sur la rocade depuis l'A10) et l'échangeur n°26 de la rocade est (débouché de la RN89).**

S'agissant de la continuité A10/Rocade, l'aménagement envisagé par l'État (maître d'ouvrage) et Bordeaux Métropole prévoit dans le sens « A10>Rocade », **l'ajout d'une voie supplémentaire sur l'A10 en amont de l'échangeur n°1 de la rocade**. Située côté droit de la chaussée, elle serait affectée soit à la direction « rocade ouest » (pont d'Aquitaine, Mérignac), soit à la direction « rocade est » (Toulouse, Bayonne). Aussi, **au niveau de l'échangeur n°2 vers le Pont d'Aquitaine, une voie serait ajoutée en bretelle pour faciliter l'insertion**. Deux variantes sont envisageables en amont de

l'échangeur 1 : ajouter une voie à la direction Est (variante « 2+2 ») ou à la direction Ouest (variante « 3+1 »). Pour un coût de 45M€ à 59,5M€, ces aménagements réduiraient par 3 le temps perdu en retards cumulés des usagers.

S'agissant de l'échangeur n°26, l'aménagement préférentiel envisagé prévoit :

- **la suppression des feux et l'ajout d'un viaduc permettant de franchir la rocade en reliant la RN89 à l'est à l'avenue Kenedy à l'ouest (direction Bordeaux centre) en se connectant sur un nouveau giratoire à l'ouest,**
- **le déplacement de l'échangeur n°1 vers l'est de part et d'autre de la RN89**
- La création de **deux franchissements de la rocade, de part et d'autre de l'échangeur n°26** : l'un au nord, se connectant à l'ouest de la rocade sur le quartier de la Ramade de Lormont, dédié aux bus, vélos et piétons, l'autre, au sud reliant Artigues à Cenon dédié aux vélos et piétons.

Pour un coût de 52M€, ces aménagements réduiraient la congestion de près de 25%. Un scénario alternatif vise à rallonger la bretelle de sortie de l'échangeur n°26 (sens extérieur), et à aménager une voie d'entrecroisement entre l'échangeur n°26 de la rocade et l'échangeur n°1 de la RN89, pour un coût de 15,5M€.

Au terme de la concertation, des modalités de financement similaires à celles de la mise à 2x3 voies de la rocade ouest seront mises au point (à parts égales entre la Métropole et l'État). L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet pourrait intervenir en 2025, pour un démarrage des travaux à l'horizon 2027 et **une mise en service en 2030**.

Échanges avec le public

Thèmes communs à l'ensemble du quadrant

Nuisances sonores

Les habitants des quartiers Plaisance à Cenon et La Ramade à Lormont ont regretté l'inefficacité voire l'absence de murs antibruit dans ces secteurs de la rocade. La DREAL a rappelé qu'elle est soumise à une obligation de résultat en matière de niveau sonore lors d'un nouveau projet. Pour les portions concernées par les aménagements du quadrant nord-est, les murs antibruit devront être adaptés s'il ne répondent plus à la réglementation. Dans ces deux cas, les aménagements ne devraient pas générer de nuisances supplémentaires. Les demandes ont néanmoins été enregistrées par l'État, qui peut également porter des projets de modification volontaire des protections acoustiques. Pour une habitante de Lormont, la pollution de l'air et les nuisances sonores générées par la rocade pourraient être réduites en abaissant la vitesse de circulation sur cet axe.

Échangeurs de la rocade

Un participant a demandé au maître d'ouvrage s'il était prévu de créer une bretelle de sortie sur l'échangeur n°27 de la rocade intérieure. Selon lui, cela permettrait aux habitants du quartier de La Ramade de ne pas aller jusqu'à l'échangeur n°26 pour sortir de la rocade puis remonter vers le nord. Cela permettrait aussi aux concessionnaires automobiles de disposer d'une meilleure desserte. Un

autre participant a demandé pourquoi la bretelle d'insertion de l'échangeur n°3 était fermée, puisque cela isole le quartier de La Ramade du reste de la ville.

La DREAL a précisé qu'aucun complément à l'échangeur n°27 n'était à l'ordre du jour. Puis le maire de Lormont, Jean Touzeau, a indiqué qu'il ne souhaitait pas la réouverture de la bretelle d'insertion de l'échangeur n°3. Il a rappelé que cette bretelle était à l'origine d'une situation chaotique dans le nord de Lormont lorsqu'elle était ouverte, et que sa fermeture avait considérablement amélioré la circulation.

Projet routier complémentaire

Pour un participant à la réunion, la fluidification de la circulation dans la métropole passe nécessairement par la création d'un nouveau franchissement routier de la Garonne au nord de la métropole.

La circulation des poids lourds sur la rocade bordelaise

Un participant a regretté que le projet d'aménagement du quadrant nord-est ne traite pas de l'afflux de poids lourds en transit qui, selon lui, participe grandement à la congestion quotidienne de la rocade. Une solution ferroviaire pourrait être mise en œuvre pour réduire ce transport routier de marchandises. La DREAL a indiqué que les poids lourds représentaient 13 % du trafic de la rocade est. Une part importante de ces poids lourds sont en échange : ils ont pour origine ou pour destination l'agglomération, et ne font donc pas « *que passer* » par la rocade. L'État et la Métropole étudient actuellement des solutions pour limiter les flux de poids lourds sur la rocade, notamment la modulation des tarifs aux péages selon l'horaire. S'agissant du fret ferroviaire, l'État et la SNCF travaillent déjà au maintien et à la régénération des voies pour que les marchandises qui aujourd'hui empruntent le rail ne reviennent pas sur la route. Sous l'impulsion du ministère des Transports, une réflexion est en cours entre plusieurs acteurs du transport et de la logistique à l'échelle régionale pour déterminer comment conjuguer l'ensemble des modes de transport.

Thèmes spécifiques à l'échangeur n°26

Voiries secondaires

Le futur giratoire à l'ouest de l'échangeur n°26 dispose de cinq sorties, dont deux en direction de quartiers résidentiels (La Ramade au nord et Plaisance au sud). Selon un habitant du quartier Plaisance à Cenon, ce giratoire pourrait créer un afflux supplémentaire de véhicules dans ces zones résidentielles. Un autre participant s'inquiète de l'augmentation de circulation sur l'avenue de Peyrou suite au déplacement de l'échangeur n°1 de la RN89 vers l'est.

Du point de vue de l'État, en résorbant les congestions sur l'échangeur n°26, les aménagements prévus permettront aussi d'améliorer significativement la circulation sur les axes secondaires, et les « *itinéraires malins* » seront beaucoup moins pertinents. Pour sa part, Jean TOUZEAU a rappelé que les municipalités avaient la capacité de traiter les « itinéraires malins » en modifiant les règles de circulation dans les zones résidentielles traversées.

Débouché du futur franchissement dédié aux bus, piétons et cyclistes

Un participant s'est interrogé sur les débouchés de cet ouvrage au nord et sur la modification du tracé de la ligne de bus n°68. Le maire de Lormont a indiqué que ce nouveau franchissement était prévu de longue date et avait été anticipé dès la création du quartier de La Ramade en préservant une parcelle à côté de la Chaufferie des Akènes.

Intervention du maire de Lormont

Jean TOUZEAU a commencé par rappeler que cette phase de concertation devait permettre à la population de s'exprimer et de faire passer des messages. Selon lui, le projet d'aménagement du quadrant nord-est donne de bonnes perspectives d'amélioration de la circulation d'ici 2030. Cependant, il ne résout pas le problème du trafic de poids lourds en transit depuis le nord de l'Europe jusqu'à l'Afrique. Ces poids lourds représentent la moitié des camions en circulation sur la rocade. Jean TOUZEAU a lui-même soutenu le projet de grand contournement de Bordeaux (abandonné en 2008) destiné à déporter la circulation des poids lourds en transit sur un nouvel axe autoroutier. Selon lui, l'État et les collectivités paient aujourd'hui le prix de cet abandon. Ils sont contraints d'imaginer d'autres solutions pour fluidifier la circulation dans l'agglomération bordelaise, comme le fret ferroviaire et fluvial. En témoignent les expérimentations sur le « *dernier kilomètre* » qui visent à utiliser la Garonne comme un outil de transport de marchandises dans la métropole.

Le maire de Lormont a confirmé le souhait de Bordeaux Métropole de lancer des études dans les prochains mois sur la création d'un nouveau franchissement routier au nord de la Métropole, entre le pont d'Aquitaine et la commune d'Ambès. Cette infrastructure serait cependant particulièrement complexe à réaliser : au vu de la largeur du fleuve et de la nécessité de maintenir le trafic du port autonome, ce pont devrait culminer à 56 mètres de haut et donc partir de très loin depuis chaque rive. Avec une telle emprise, l'impact environnemental du projet serait conséquent. Un tel projet mettrait dix à quinze ans pour voir le jour. À plus court terme et pour d'autres usages, la Métropole apporte actuellement une autre contribution pour améliorer le franchissement du fleuve : la concertation sur le projet de téléphérique débutera le 28 novembre prochain. Il relierait Buttinière (Lormont, rive droite) à Achard (Bordeaux-Bacalan, rive gauche) avec une capacité d'environ 16 000 voyageurs journaliers.

Concernant le projet d'aménagement du quadrant nord-est de la rocade bordelaise, Jean TOUZEAU a confirmé l'opportunité du projet. Il a insisté sur la nécessité pour l'État et la Métropole de prendre en compte l'impact des nuisances sonores sur la qualité de vie des habitants. Les protections phoniques doivent couvrir l'ensemble de la rocade sans laisser de secteur non équipé, y compris lorsque des viaducs amplifient le son. Le maire de Lormont a témoigné de sa volonté et de celle du conseil municipal pour que les nuisances sonores soient bien traitées dans les aménagements prévus, ce qu'il exprimera lors de l'enquête publique. S'agissant de la continuité A10/Rocade, il est favorable à la variante « 3+1 » (voie supplémentaire affectée en direction du pont d'Aquitaine) dans la mesure où elle permettrait de rééquilibrer les flux entre les deux parties de la rocade.

Aménagement du quadrant nord-est de la rocade bordelaise



Concertation du public

Compte-rendu de réunion publique

Lundi 7 novembre 2022, 14h – Réunion en ligne



9 personnes ont participé à la quatrième réunion publique sur le projet d'aménagement du quadrant nord-est de la rocade bordelaise, dans le cadre d'une concertation du public au titre du Code de l'urbanisme. Elle prenait la forme d'une visioconférence sur l'application Zoom.

La réunion s'est tenue de 14h à 15h. L'État, maître d'ouvrage du projet, était représenté par la DREAL Nouvelle-Aquitaine, avec **Michel DUZELIER**, chef du service déplacement et infrastructures de transport et **Béatrice PANCONI**, cheffe de département à la DREAL Nouvelle-Aquitaine.

Introduction

Michel DUZELIER, chef du service déplacement et infrastructures de transport de la DREAL Nouvelle-Aquitaine, a rappelé que l'État était le maître d'ouvrage de ce projet autoroutier soumis à la concertation. L'État agit avec Bordeaux Métropole pour fluidifier la circulation et diminuer la congestion sur la rocade bordelaise. Ainsi, ils ont financé à parts égales la mise à 2x3 voies de la rocade ouest, qui s'achèvera à l'été 2023. Il devrait en aller de même pour les aménagements du quadrant nord-est. Par ailleurs, des actions en faveur du covoiturage sont à l'étude avec les concessionnaires autoroutiers. La mise en service du RER Métropolitain participera également à la décongestion de la Métropole en diversifiant les mobilités.

Présentation du projet

Béatrice PANCONI, cheffe de département à la DREAL Nouvelle-Aquitaine, a d'abord présenté les objectifs de cette concertation et les modalités d'information et d'expression du public : **3 réunions publiques** (Artigues-près-Bordeaux, Carbon-Blanc et Lormont), **2 réunions en ligne**, des **registres** dans les 4 mairies ainsi qu'un **registre numérique** accessible jusqu'au 21 novembre via le lien : www.acces-rocade-nord-bx.fr. Elle a invité le public à consulter le dossier de concertation accessible et téléchargeable en ligne, et également consultable en préfecture de la Gironde et dans les mairies d'Artigues-près-Bordeaux, de Carbon Blanc, de Cenon et de Lormont.

Au vu de la forte congestion routière constatée dans le quart nord-est de la rocade bordelaise, de la croissance de la métropole et de la production de logements neufs élevée dans ce quart nord-est, le projet d'aménagement vise à traiter **2 points de congestion importants : la continuité A10/Rocade (arrivée de Paris sur la rocade depuis l'A10) et l'échangeur n°26 de la rocade est.**

S'agissant de la continuité A10/Rocade, l'aménagement envisagé prévoit dans le sens A10>Rocade **l'ajout d'une voie supplémentaire sur l'A10 puis la rocade, entre les échangeurs 45 et 2.** Sur l'A10, cet aménagement pourrait être réalisé suivant 2 variantes : la voie nouvelle serait affectée soit à la direction « rocade ouest » (variante « 3+1 »), soit à la direction « rocade est » (variante « 2+2 »). Pour un coût de 45M€ à 59,5M€, ces aménagements diviseraient par 3 le temps perdu en retards cumulés des usagers.

S'agissant de l'échangeur n°26, l'aménagement préférentiel envisagé prévoit **la suppression des feux et l'ajout d'un viaduc permettant de franchir la rocade, un nouveau giratoire à l'ouest, le déplacement de l'échangeur n°1 vers l'est de part et d'autre de la RN89** et La création de **deux franchissements de la rocade, au nord (bus, vélos et piétons) et au sud (vélos et piétons) de l'échangeur n°26.** Pour un coût de 52 M€, ces aménagements réduiraient la congestion de près de 25 %. Le scénario alternatif rallongerait la bretelle de sortie de l'échangeur n°26 (sens extérieur), en aménageant une voie d'entrecroisement entre l'échangeur n°26 de la rocade et l'échangeur n°1 de la RN89, pour un coût de 15,5 M€. Seul le flux Rocade sud > Libourne serait alors amélioré.

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet pourrait intervenir en 2025, pour un démarrage des travaux à l'horizon 2027 et **une mise en service en 2030.**

Échanges avec le public

Thèmes communs à l'ensemble du projet

Opportunité du projet

Les participants ont souligné la nécessité et la cohérence des aménagements proposés.

Délais et procédures

Un participant a regretté le manque d'anticipation des élus sur la croissance démographique de la rive droite de la métropole, entraînant la saturation des infrastructures routières, alors que l'échéance du projet d'aménagement du quadrant nord-est est prévue en 2030.

La DREAL Nouvelle-Aquitaine a indiqué que de tels projets, se chiffrant en dizaines de millions d'euros, demandent 4 à 5 ans d'études puis 4 à 5 ans de travaux, et que certaines procédures sont incompressibles. Dans le même temps, d'autres investissements importants sont réalisés sur la rocade bordelaise, par exemple la mise à 2x3 voies de la rocade ouest et la réalisation d'une voie d'entrecroisement entre les échangeurs n°17 et n°18, d'où la nécessité de coordonner l'ensemble de ces opérations. Par ailleurs, il est nécessaire de phaser les aménagements de la continuité A10/Rocade et de l'échangeur 26 pour limiter l'impact en période de chantier.

Circulation des poids lourds sur la rocade bordelaise

Un des participants a constaté que le projet ne traitait pas spécifiquement de la circulation des poids lourds sur la rocade.

La DREAL a rappelé qu'en tant qu'« itinéraire de grand transit », la RN230 (rocade est) est destinée à accueillir les flux nord-sud entre l'A10 et l'A62 ou l'A63. Cela représente 130 000 véhicules par jour, dont seulement 15 % de poids lourds. Une part importante de ces poids lourds sont en échange : ils ont pour origine ou pour destination l'agglomération, et ne font donc pas « *que passer* » par la rocade.

Un groupe de travail rassemblant élus métropolitains et représentants de l'État suit les projets d'aménagement de la rocade, parmi lesquels la limitation de la circulation des poids lourds aux heures de pointe. À court terme, l'interdiction de doubler pour ces véhicules va être expérimentée. Ce groupe de travail tente également d'adopter une approche globale du trafic sur la rocade en effectuant des aménagements tels que celui proposé aujourd'hui.

Thèmes spécifiques à la continuité A10/Rocade

La comparaison des variantes « 3+1 » et « 2+2 »

Un participant a demandé si le nombre de véhicules empruntant le pont d'Aquitaine en provenance de l'A10 avait été calculé afin d'éclairer le choix de la variante. Pour une autre participante, la variante « 3+1 » paraît plus pertinente puisque c'est l'accès au pont d'Aquitaine qui poserait plus de difficultés.

La DREAL Nouvelle-Aquitaine a indiqué que 130 000 véhicules empruntaient quotidiennement la rocade est, et 90 000 la rocade ouest. D'après les modélisations de trafic, les deux variantes

d'aménagement de la continuité A10/Rocade présentent les mêmes avantages globaux à l'échelle du quadrant nord-est. Lors de la poursuite des études, il sera envisageable d'affiner ce choix en calculant le temps de trajet de différents itinéraires selon les variantes.

Voiries secondaires

Un participant a demandé si des travaux seront effectués sur le rond-point (dit Ricard) reliant la côte de la Garonne à l'avenue de la Résistance, à Lormont, afin de résorber les congestions dans ce secteur.

La DREAL Nouvelle-Aquitaine a précisé que le projet ne prévoyait pas d'aménagement de la voirie secondaire. Cependant, la fluidification de la rocade et de ses accès réduira le trafic parasite.

Thèmes spécifiques à l'échangeur n°26

Le projet alternatif

Un participant a constaté que le projet alternatif de l'échangeur n°26 ne traitait pas les flux de véhicules en provenance du nord (A10 et pont d'Aquitaine), mais seulement ceux venant du sud.

La DREAL Nouvelle-Aquitaine a recherché une solution alternative ne nécessitant pas la refonte de tout l'échangeur. Compte tenu des fortes contraintes du secteur, seul cet aménagement était réalisable.

Le déplacement de l'échangeur n°1 de la RN89

Une participante travaillant dans une entreprise située à proximité de l'échangeur n°1 de la RN89 a demandé des précisions sur son déplacement et sa future emprise foncière.

La distance sera légèrement rallongée pour accéder à certaines entreprises, mais le temps de parcours sera réduit grâce à la fluidification de la circulation sur la RN89, et à la diminution du trafic parasite sur les voiries secondaires. La DREAL a également indiqué que l'impact foncier pour l'aménagement de l'échangeur n°1 sud serait limité à la seule station Total à Artigues-près-Bordeaux.

L'impact des murs de protection acoustique sur l'activité économique

Les murs de protection acoustique peuvent constituer des freins à l'activité économique et à la visibilité des entreprises. Une participante a donc demandé à ce que les entreprises présentes sur place soient consultées.

La DREAL a déjà été confrontée à ces cas de figure. Une étude devra déterminer le besoin de protections acoustiques avant de réaliser les aménagements, puis des discussions seront menées avec les collectivités, les riverains et les entreprises pour trouver la meilleure solution possible.

Modes de déplacement alternatifs

La localisation des deux nouveaux franchissements a suscité des demandes de précisions quant à leur raccordement au réseau cyclable existant et leur usage (notamment par les bus interurbains).

Pour le franchissement sud, l'association Vélo-Cité a demandé un franchissement le plus proche possible de l'échangeur pour minimiser l'allongement des temps de parcours. Pour le franchissement nord, son emplacement a été anticipé par les municipalités. Ils seront connectés au Réseau Vélo Express de Bordeaux Métropole par de nouvelles pistes cyclables. A ce stade, rien n'interdit l'usage du franchissement nord par les lignes de cars interurbains de Gironde.

Aménagement du quadrant nord-est de la rocade bordelaise



Concertation du public

Compte-rendu de réunion publique

Lundi 7 novembre 2022, 19h – Réunion en ligne



7 personnes ont assisté à la quatrième réunion publique sur le projet d'aménagement du quadrant nord-est de la rocade bordelaise, dans le cadre d'une concertation du public au titre du Code de l'urbanisme. Elle prenait la forme d'une visioconférence sur l'application Zoom.

*La réunion s'est tenue de 19h à 20h. L'État, maître d'ouvrage du projet, était représenté par la DREAL Nouvelle-Aquitaine, avec **Michel DUZELIER**, chef du service déplacement et infrastructures de transport et **Béatrice PANCONI**, cheffe de département à la DREAL Nouvelle-Aquitaine.*

Introduction

Michel DUZELIER, chef du service déplacement et infrastructures de transport de la DREAL Nouvelle-Aquitaine, a rappelé que l'État était le maître d'ouvrage de ce projet autoroutier soumis à la concertation. L'État agit avec Bordeaux Métropole pour fluidifier la circulation et diminuer la congestion sur la rocade bordelaise. Ainsi, ils ont financé à parts égales la mise à 2x3 voies de la rocade ouest, qui s'achèvera à l'été 2023. Il devrait en aller de même pour les aménagements du quadrant nord-est. Par ailleurs, des actions en faveur du covoiturage sont à l'étude avec les concessionnaires autoroutiers. La mise en service du RER Métropolitain participera également à la décongestion de la Métropole en diversifiant les mobilités.

Présentation du projet

Béatrice PANCONI, cheffe de département à la DREAL Nouvelle-Aquitaine, a d'abord présenté les objectifs de cette concertation et les modalités d'information et d'expression du public : **3 réunions publiques** (Artigues-près-Bordeaux, Carbon-Blanc et Lormont), **2 réunions en ligne**, des **registres** dans les 4 mairies ainsi qu'un **registre numérique** accessible jusqu'au 21 novembre via le lien : www.acces-rocade-nord-bx.fr. Elle a invité le public à consulter le dossier de concertation accessible et téléchargeable en ligne, et également consultable en préfecture de la Gironde et dans les mairies d'Artigues-près-Bordeaux, de Carbon Blanc, de Cenon et de Lormont.

Au vu de la forte congestion routière constatée dans le quart nord-est de la rocade bordelaise, de la croissance de la métropole et de la production de logements neufs élevée dans ce quart nord-est, le projet d'aménagement vise à traiter **2 points de congestion importants : la continuité A10/Rocade (arrivée de Paris sur la rocade depuis l'A10) et l'échangeur n°26 de la rocade est.**

S'agissant de la continuité A10/Rocade, l'aménagement envisagé prévoit dans le sens A10>Rocade **l'ajout d'une voie supplémentaire sur l'A10 puis la rocade, entre les échangeurs 45 et 2.** Sur l'A10, cet aménagement pourrait être réalisé suivant 2 variantes : la voie nouvelle serait affectée soit à la direction « rocade ouest » (variante « 3+1 »), soit à la direction « rocade est » (variante « 2+2 »). Pour un coût de 45M€ à 59,5M€, ces aménagements diviseraient par 3 le temps perdu en retards cumulés des usagers.

S'agissant de l'échangeur n°26, l'aménagement préférentiel envisagé prévoit **la suppression des feux et l'ajout d'un viaduc permettant de franchir la rocade, un nouveau giratoire à l'ouest, le déplacement de l'échangeur n°1 vers l'est de part et d'autre de la RN89** et La création de **deux franchissements de la rocade, au nord (bus, vélos et piétons) et au sud (vélos et piétons) de l'échangeur n°26.** Pour un coût de 52 M€, ces aménagements réduiraient la congestion de près de 25 %. Le scénario alternatif rallongerait la bretelle de sortie de l'échangeur n°26 (sens extérieur), en aménageant une voie d'entrecroisement entre l'échangeur n°26 de la rocade et l'échangeur n°1 de la RN89, pour un coût de 15,5 M€. Seul le flux Rocade sud > Libourne serait alors amélioré.

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet pourrait intervenir en 2025, pour un démarrage des travaux à l'horizon 2027 et **une mise en service en 2030.**

Échanges avec le public

Thèmes communs à l'ensemble du projet

Accidentologie

Un participant a demandé des informations sur l'accidentologie du quadrant nord-est.

La DREAL Nouvelle-Aquitaine a indiqué que les configurations de la continuité A10/Rocade et de l'échangeur n°26 étaient aujourd'hui problématiques. Il y a cependant relativement peu d'accidents graves dans ce secteur, mais un certain nombre d'accidents légers. Francis LARRIVIERE, représentant de la Direction interdépartementale des routes Atlantique (DIRA), en charge de l'exploitation de la rocade et des autres routes nationales en Gironde, a confirmé ce constat, en insistant sur le caractère accidentogène l'échangeur n°26.

Les nuisances sonores générées par le trafic sur la rocade

Un riverain de l'échangeur n°1 a demandé des précisions sur la réalisation de l'étude acoustique préalable à la construction des murs de protection.

Une étude acoustique doit effectivement être réalisée avant les travaux afin de déterminer les caractéristiques des protections. Dans le cas où des habitations seraient exposées à des nuisances sonores au-dessus des seuils réglementaires, des protections acoustiques adaptées sont réalisées, puis leur efficacité est vérifiée. Le coût indiqué pour le projet inclut ces protections acoustiques.

Délai de réalisation du projet

Un participant a interrogé le maître d'ouvrage, la DREAL Nouvelle-Aquitaine, sur le délai de réalisation du projet, prévu pour 2030.

La DREAL Nouvelle-Aquitaine a indiqué que les grands projets d'aménagement demandaient 4 à 5 ans d'études puis 4 à 5 ans de travaux, et que certaines procédures sont incompressibles. Dans le même temps, d'autres investissements importants sont réalisés sur la rocade bordelaise, par exemple la mise à 2x3 voies de la rocade ouest et la réalisation d'une voie d'entrecroisement entre les échangeurs n°17 et n°18, d'où la nécessité de coordonner l'ensemble de ces opérations. Thèmes spécifiques à la continuité A10/Rocade

La variante « 3+1 »

Un participant a demandé des précisions sur la configuration de la variante « 3+1 », qui implique la création d'une quatrième voie affectée à la direction « rocade ouest » (pont d'Aquitaine, Mérignac).

Cette nouvelle voie prendrait la place de la voie actuellement affectée à la direction « rocade est ». De telle sorte que la nouvelle voie, construite à la droite des voies actuelles (sur la bande d'arrêt d'urgence), serait la voie affectée à la direction « rocade est ». Le schéma présent dans le dossier de concertation et la présentation (voir ci-après) illustre cette configuration.





Voie supplémentaire affectée à la direction "rocade ouest" (pont d'Aquitaine, Mérignac...).

Variante "3+1"

En conclusion, la DREAL Nouvelle-Aquitaine a indiqué que le public avait jusqu'au 21 novembre pour s'exprimer dans les registres des mairies d'Artigues-près-Bordeaux, Carbon-Blanc, Cenon et Lormont, ainsi que dans le registre en ligne sur le site du projet : www.acces-rocade-nord-bx.fr. Le bilan de la concertation sera publié d'ici quatre mois. Il présentera le déroulement de la concertation et permettra au maître d'ouvrage de répondre aux contributions du public.

Couverture du dossier de concertation


**PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE**
*Liberté
Égalité
Fraternité*



Aménagement du quadrant nord-est de la rocade bordelaise

**Dossier
de concertation**

Du 10 octobre au 21 novembre 2022



Affichette



Aménagement du quadrant nord-est de la rocade bordelaise

Concertation du public

Du 10 octobre au 21 novembre 2022

www.acces-rocade-nord-bx.fr



3 réunions publiques

| | | | |
|-------------------------------|------------|------|---|
| ARTIGUES-PRÈS-BORDEAUX | 12 octobre | 18 h | Grange Bétailhe, allée Bétailhe |
| CARBON-BLANC | 13 octobre | 18 h | Salle polyvalente Favolt, avenue André Vignau Anglade |
| LORMONT | 18 octobre | 18 h | Salle Camus, rue Henri Dunant |

2 réunions en ligne

| | | |
|---------------|------|--|
| Le 7 novembre | 14 h | Inscription obligatoire sur www.acces-rocade-nord-bx.fr |
| Le 7 novembre | 19 h | |

Dépliant d'information

Calendrier du projet



La concertation

Organisée au titre du code de l'urbanisme, la concertation se déroule du 10 octobre au 21 novembre 2022.



Les registres papier

Retrouvez-les et consignez vos contributions à la préfecture de la Gironde et dans les mairies d'Artigues-Près-Bordeaux, Carbon-Blanc, Cenon et Lormont.

| Les réunions publiques | | | |
|--|---------------|------|--|
| 3 occasions vous sont données pour rencontrer le maître d'ouvrage et vous exprimer : | | | |
| À Artigues-Près-Bordeaux Grange Betailhe, allée Betailhe | Le 12 octobre | 18 h | |
| À Carbon-Blanc Salle polyvalente Favoli, avenue André Vignau Anglade | Le 13 octobre | 18 h | |
| À Lormont Salle Camus, rue Henri Dunant | Le 18 octobre | 18 h | |

Les réunions en ligne

Vous ne pouvez pas assister aux réunions ? La concertation vient à vous avec 2 réunions 100 % numériques :

| | | |
|---------------|------|--|
| Le 7 novembre | 14 h | Inscription obligatoire sur www.acces-rocade-nord-bx.fr |
| Le 7 novembre | 19 h | |

PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE
*Liberté
Égalité
Fraternité*

BORDEAUX
MÉTROPÔLE

Aménagement du quadrant nord-est de la rocade bordelaise



Comprendre / Questionner / Argumenter

www.acces-rocade-nord-bx.fr



Du 10 octobre au 21 novembre 2022

2 aménagements sur 1 secteur

Deux des principaux points de congestion de la rocade bordelaise se trouvent dans son quadrant nord-est. Venant de territoires en forte croissance démographique, des dizaines de milliers d'automobilistes et de transporteurs utilisent chaque jour ces quelques kilomètres. Aux heures de pointe, surtout le matin, la rocade peine à absorber ce trafic. Le projet porté par l'Etat et soutenu par Bordeaux Métropole s'attaque à ces deux points noirs : la continuité A10/Rocade et l'échangeur 26.



AUGMENTER LA CAPACITÉ DE LA CONTINUITÉ A10/ROCADE

1 voie de plus

Le projet consiste à rajouter une voie, sans modifier les tracés des sections courantes et des bretelles.

2 variantes envisagées

A l'embranchement entre A10 et rocade, l'ajout d'une voie peut se faire dans la direction de Mérignac/ Pont d'Aquitaine ou de Toulouse/ Bayonne. C'est un point important de la concertation.

3 fois moins de congestion

Les modélisations montrent que le temps perdu en raison des bouchons pourrait être divisé par 3.



RÉAMÉNERGER L'ÉCHANGEUR 26

L'échangeur 26 redessiné

Bretelles trop courtes et feux tricolores sont à l'origine des congestions. Le projet modifie totalement l'échangeur.

L'échangeur 1 éloigné

Trop proche de l'échangeur 26, l'échangeur 1 de la RN89 sera déplacé vers l'est.

25% des retards éliminés

Avec des flux de véhicules bien dissociés, l'aménagement contribuera à réduire de 25 % le temps perdu à l'échelle du quadrant nord-est.



Panneaux d'information

PRÉFÈTE DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE
 Jean-Luc Gaspard
 Préfet

BORDEAUX MÉTROPOLE

Aménagement du quadrant nord-est de la rocade bordelaise

Participez à la concertation

du 10 octobre au 21 novembre 2022

Pourquoi une concertation ?

- Pour comprendre le projet et demander les précisions nécessaires.
- Pour éclairer les décisions de l'État, à la lumière de vos usages.
- Pour formuler des propositions complémentaires ou alternatives.

JE RÉDIGE UN AVIS

Sur les registres papier
 10, rue de la République, 33000 Bordeaux, Casier 100, Casier et annexe.

Sur les registres en ligne
 1. sur aces.rocade-nord-bx.fr

JE PARTICIPE AUX RÉUNIONS

3 réunions publiques

| | |
|---|-------------------|
| À Angoulême-Bordeaux Concertation, 2h | Le 12 octobre 18h |
| À Cabon-Ranc Table ronde avec les élus locaux | Le 13 octobre 18h |
| À Lormont Table ronde avec les élus locaux | Le 18 octobre 18h |

2 réunions en ligne

Le 7 novembre à 14h
 Le 7 novembre à 19h
www.aces-rocade-nord-bx.fr

www.aces-rocade-nord-bx.fr

PRÉFÈTE DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE
 Jean-Luc Gaspard
 Préfet

BORDEAUX MÉTROPOLE

Aménagement du quadrant nord-est de la rocade bordelaise

La continuité A10/Rocade

ZONE CONCERNÉE

POURQUOI CETTE OPÉRATION ?

Un échangeur 1 est le point de convergence entre l'autoroute A10 et la rocade de Bordeaux. À l'heure de pointe du matin, les infrastructures existantes ne permettent plus de fluidifier le trafic, ce qui entraîne une congestion importante, perturbant les déplacements.

2 VARIANTES À LA SORTIE DE L'A10

À l'intersection des 2 axes de l'A10, il est prévu un échangeur en 2 voies avec un accès direct pour le boulevard Miquel et un accès direct pour la rocade de Bordeaux. Cette opération a été étudiée en 2 variantes :

Dédoublement de capacité avec 2 voies dans les 2 sens

Cette opération permettrait d'augmenter la capacité de l'échangeur et de fluidifier le trafic dans les 2 sens de circulation. Cette opération est la plus coûteuse.

Option "2x1"

Cette opération permettrait d'augmenter la capacité de l'échangeur et de fluidifier le trafic dans les 2 sens de circulation. Cette opération est la moins coûteuse.

Option "2x2"

Cette opération permettrait d'augmenter la capacité de l'échangeur et de fluidifier le trafic dans les 2 sens de circulation. Cette opération est la plus coûteuse.

Coût de l'opération

| | |
|-----------------|-----------------|
| 59,5 M€ | 45 M€ |
| Variant 1 (2x1) | Variant 2 (2x2) |

www.aces-rocade-nord-bx.fr

PRÉFÈTE DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE
 Jean-Luc Gaspard
 Préfet

BORDEAUX MÉTROPOLE

Aménagement du quadrant nord-est de la rocade bordelaise

L'échangeur 26

L'ORIGINE DES CONGESTIONS

Un échangeur 26 est le point de convergence entre la rocade de Bordeaux et la rocade de Bordeaux. À l'heure de pointe du matin, les infrastructures existantes ne permettent plus de fluidifier le trafic, ce qui entraîne une congestion importante, perturbant les déplacements.

UN ÉCHANGEUR RÉAMÉNAGÉ

PLUS FLUIDE ET PLUS SÛR

Cette opération permettrait d'augmenter la capacité de l'échangeur et de fluidifier le trafic dans les 2 sens de circulation. Cette opération est la plus coûteuse.

Coût de l'opération

52 M€

www.aces-rocade-nord-bx.fr

Ville de Lormont
le 21 octobre à 11:02

>> Réunion publique DREAL : retour sur les aménagements présentés <<
La Dréal et **Bordeaux Métropole** organisaient à Lormont une réunion publique sur la réorganisation du quadrant nord-est de la rocade bordelaise : continuité rocade/A10 et échangeur 26, deux points noirs de l'agglomération.

Ont été présentés les aménagements pour tenter de traiter les bouchons matinaux sur ces deux secteurs.

- Sur l'A10, le projet prévoit d'ajouter une nouvelle voie en section courante, entre les échangeurs 45 et 2, affectée à la direction vers le pont d'Aquitaine ou vers la rocade est. Celle-ci permettrait de réduire de 2/3 les ralentissements.
- Au niveau de l'échangeur n°26, le projet prévoit d'en modifier totalement la configuration par la suppression des feux tricolores, l'allongement de la bretelle de sortie, la création d'un viaduc au nord de l'échangeur et de 2 franchissements bus, vélos et piétons. Cela permettrait là aussi de réduire de 25% les ralentissements.

Ces aménagements sont présentés en détails dans le dossier de concertation. Celui-ci est consultable jusqu'au 21 novembre 2022, à l'hôtel de ville ou en ligne par ici <https://bit.ly/3CmQnnt>. Vous pouvez y déposer vos remarques et donner votre avis.



Ville de Carbon-Blanc
3 h

[AMÉNAGEMENT DU QUADRANT NORD-EST DE LA ROCADÉ BORDELAISE]

L'État porte un projet d'aménagement du quadrant nord-est de la rocade bordelaise sur les communes d'Artigues-près-Bordeaux, Carbon-Blanc, Cenon et Lormont.

Objectif : fluidifier le trafic dans un des secteurs les plus congestionnés de la rocade.

Les aménagements proposés font l'objet d'une concertation publique du 10 octobre au 21 novembre 2022.

Venez participer à la réunion publique le 13 octobre 2022 à 18h, à la salle polyvalente Favols.

Vous pouvez également vous exprimer dans le registre disponible à la mairie, ou sur le registre numérique accessible sur <https://bit.ly/3CmQnnt>

Pour plus d'informations : <https://www.carbon-blanc.fr/.../amenagement-du-quadrant...>

| 3 réunions publiques | |
|------------------------|--|
| ARTIGUES-PRÈS-BORDEAUX | 05 octobre 09h - Salle polyvalente de la commune |
| CARBON-BLANC | 08 octobre 08h - Salle polyvalente de la commune |
| LORMONT | 08 octobre 08h - Salle polyvalente de la commune |

| 2 réunions en ligne | |
|---------------------|---|
| du 10 octobre | 08h - www.acces-rocade-nord-bx.fr |
| du 2 novembre | 08h - www.acces-rocade-nord-bx.fr |

MENU

Mairie de Carbon Blanc *Rêver, partager, innover*

✉ Vous recherchez...

Aménagement du quadrant nord-est de la rocade bordelaise

Salle polyvalente Favols
Jeudi 13 octobre, 18h00

L'État porte un projet d'aménagement du quadrant nord-est de la rocade bordelaise sur les communes d'Artigues-près-Bordeaux, Carbon-Blanc, Cenon et Lormont.

Objectif : fluidifier le trafic dans un des secteurs les plus congestionnés de la rocade.

Les aménagements proposés font l'objet d'une concertation publique du 10 octobre au 21 novembre 2022.

> Vous pouvez participer à la réunion publique organisée le 13 octobre à 18h à la Salle polyvalente Favols de Carbon-Blanc.

Vous pouvez également vous exprimer dans le registre disponible à l'accueil de la mairie ou sur le [registre numérique](#)

[Pour plus d'informations, cliquez-ici.](#)



Fronsadais
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU FRONSADAIS



CENTRE INTERCOMMUNAL D'ACTION SOCIALE



ACTUALITÉS



CONTACT







SMICVAL – REFONTE DE LA COLLECTE : FAQ

Le modèle de gestion des déchets est à bout de souffle. Les quantités de déchets produites ne cessent d'augmenter, les coûts de traitement...



NOUS RECRUTONS !
1 poste à pourvoir

Animateur de Relais Petite Enfance Intercommunal

OFFRE EMPLOI : ANIMATEUR DE RELAIS PETITE ENFANCE INTERCOMMUNAL (RPE)

La Communauté de Communes du Fronsadais recherche son : ANIMATEUR DE RELAIS PETITE ENFANCE INTERCOMMUNAL (RPE)- (H/F) Sous l'autorité du chef de...



AMÉNAGEMENT DU QUADRANT NORD-EST DE LA ROCADE BORDELAISE

CONCERTATION DU PUBLIC
10 octobre > 21 novembre 2022

AMÉNAGEMENT DU QUADRANT NORD-EST DE LA ROCADE BORDELAISE

L'État organise du 10 octobre au 21 novembre 2022 une concertation du public au sujet de l'aménagement du quadrant nord-est de la rocade bordelaise,...



ET SI ON PARLAIT DE VOS DÉPLACEMENTS ?
Donnez votre avis en 5 minutes !
participez !



2022 - 2023
SPECTACLES - ATELIERS - RÉSIDENCES
SAISON



Cenon
ville nature & des loisirs

Espace asso 

Menu 

 **Actualités**



Sobriété énergétique

Dans ce contexte actuel de crise énergétique...

[En savoir +](#)



Aménagement nord-est de la rocade

L'État porte un projet d'aménagement du...

[En savoir +](#)



Mouvement de grève du 06 octobre 2022

Un préavis de grève nationale a été déposé...

[En savoir +](#)





Aménagement de la portion Nord-Est de la rocade bordelaise

MIS À JOUR LE 13 OCTOBRE 2022

L'État organise jusqu'au 21 novembre 2022 une concertation du public au sujet de l'aménagement du quadrant nord-est de la rocade bordelaise, entre la jonction avec l'autoroute A10 et celle avec la RN89.



Du 10 octobre au 21 novembre 2022 - Concertation Publique

Ce projet vise à améliorer la fluidité du trafic automobile sur deux secteurs en particulier : la bretelle de jonction entre l'A10 et la Rocade RN230, et l'échangeur 26 (Artigues). Deux aménagements complémentaires sont envisagés pour améliorer le trafic au niveau de ces deux échangeurs.

Espace presse

Les communiqués et dossiers de presse de Bordeaux Métropole.

[CONSULTER](#)

Le journal de Bordeaux Métropole



Consultez ou téléchargez le magazine trimestriel de la métropole.

[VOIR LES DERNIERS NUMÉROS](#)

[LES BONUS DU JOURNAL](#)

Vidéos

Toutes les vidéos de Bordeaux Métropole

[VOIR LA CHAÎNE YOUTUBE](#)

Cette liste est non exhaustive.

